

Militec 1

URL

www.quadmania.cz/forum-detail/?ft=2972&fid=6

Autor

Hašan

Publikováno: 22.10.2010 10:08:06

Zdravím, před cca 2 měsíci jsem nalil do motoru Militec-1, což je, jak jistě víte, přísada zvyšující mazací schopnosti oleje a navíc jakousi chemickou reakcí umí tento přípravek pokrýt kluzné plochy kovovou mřížkou, čímž je zároveň tak, že motor klade menší valivý odpor. Ujel jsem 1000 km a musím říct, že se motor objektivně zlepšil, lépe startuje, lépe se vytáčí do otáček. Takže doporučuji. Pro rýpaly podotýkám, že přípravek má homologaci všech myslitelných výrobců automobilů a motocyklů, na rozdíl od všelijakých sraček s teflonem, zajišťujících tzv. "generálku za jízdy".

[abul 22.10.2010 10:44:55](#)

Hašane promiň, ale to snad nemyslíš vážně? Co znamená musím říct, že se motor objektivně zlepšil,

?? Ty to v žádném případě objektivně nejsi schopen posoudit. Ledaže by Ti to tam někdo tajně nalil a po těch 1000km se Tě zeptal, jestli jsi v poslední době zaznamenal nějakou změnu. Mám k tomu pár "rýpavých" odkazů. např.:
Militec 1 a Metaltec 1 – dva výrobky, kterým byla dána obrovská reklama vtisku s tím, že se jedná o „Přelom v technice mazání nebo podvod?“ (přesný název článku). V tomto případě musím odpovědět, že se jedná o velmi těžký podvod. Po přečtení článku v „časopise“ Auto Štangl pod tímto názvem jsem začal pátrat po podrobnostech. Postupně jsem zjistil, že autor článku, obalený tituly zepředu i zezadu (kdyby to šlo, tak ještě shora a zespodu), na žádné naší Vysoké škole ani v odpovídajícím výzkumném ústavu v naší republice nepracuje, a to ani externě, pravděpodobně vůbec neexistuje. Po dotazu na zadavatele článku mi nebyl na tuto otázku schopen odpovědět. Potvrzuje to i můj dojem, protože odborník by se nikdy pod takovou snůšku nesmyslů nemohl podepsat. V článku není nic konkrétního, pouze reklamní kecy. Štangl potřebuje také vydělávat... Vysvětlení funkce v propagačních materiálech: jde o syntetické hydrokarbony vyrobené patentovanou technologií, které ošetří povrch beze změny vůlí, na rozdíl od přípravků obsahujících teflon a jiné látky. „Syntetické hydrokarbony proniknou i do nejmenších mezer a pevně k nim přilnou, tím se vytvoří ochranná vrstva, bránící a zajišťující...“ – jste z toho nějak moudří? Ví někdo z vás, co je to „syntetický hydrokarbon“? (Hydrokarbon je něco jako uhlovodík (přeložíme-li si toto slovo do češtiny), když budu hodně benevolentní, tak „syntetický hydrokarbon“ je třeba syntetický olej. Pro toto označení můžeme vymyslet tisíce dalších „uplatnění“.) V článku se jaksi „zapomnělo“ na to, že výrobek obsahuje chlórové sloučeniny ve formě chloresterů. Zadavatel článku mi na můj dotaz zaslal „zaručené“ testy, provedené v

Brazílii a s podpisem profesora tamější univerzity. Obsah testu mi opět potvrdil, že byl vyroben firmou Militec a zcela jistě onen odborník nemá s tímto testem nic společného. (Proč v Brazílii? Předpokládá se, že odtud nebudeme schopni ověřit pravost tvrzení – časový posun, španělština, drahé spojení...) Zprávu jsem nechal (oklikou) konzultovat s prof. Kovářem a mimo jiné i s jedním zahraničním odborníkem na chemii maziv. Dozvěděl jsem se následující: „Předmětný test, jak je uveden ve zprávě, je účelový. Ani chlorparafin, ani chlorester netvoří chlorovodík nebo kyselinu chlorovodíkovou při smíšení s vodou. Samozřejmě nedochází ke změně pH, protože nejsou ani kyselé, ani zásadité. Pokud by k ní došlo, vylučovalo by to použití těchto přísad (chlorparafinů a chloresterů) do řezných kapalin, kde jsou tyto látky používány (pokud je ještě tato technologie aplikovaná a povolena). Autoři článku si zahrávají s nevědomostí zákazníků v oblasti maziv a chemie. Závěrečná poznámka ze zprávy je rovněž účelová, protože zde nejsou obsaženy v potřebné míře údaje o teplotních poměrech. Nicméně problém s použitím chlórových aditiv v motorových olejích narůstá tím víc, čím víc je motor netěsný a dochází k profuku kolem pístních kroužků a olej s touto přísadou se dostane do spalovacího prostoru a následně do katalyzátoru, který postupně zničí. To je hlavní problém, který významné olejářské společnosti objevily při výběru vhodných technologií pro výrobu olejů. Chemické složení Militecu není nic nového a unikátního. Jedná se o zcela běžnou a levnou záležitost (laicky řečeno, smíchá se olej s chlórem, obě dvě složky jsou velmi levné). Podívejme se pravdě přímo do očí. Pokud by ta technologie byla tak unikátní, proč ji výrobci olejů již dávno nepoužili? (Pozn.: řeči o konkurenčním boji a patentových právech necháme lidem s IQ tykve.) Pouhým přidáním vody nebo oleje do těchto přísad neovlivní jejich stabilitu. Pokud se však setkají s EP přísadami v oleji, jsou jejich stabilita a korozivní faktor výrazně urychleny. Zvýšení stability výrobci těchto látek přisuzují účinkům chloresterů. Ve skutečnosti je tomu naopak. Chlorparafiny mají výrazně vyšší stabilitu než chlorestery. Chlorparafiny vážou 40-60% chlóru, zatímco chlorestery 30-35%. Závěr technického bulletinu je napsán zcela jistě firmou Militec a nenabízí žádné technické skutečnosti, nýbrž jen reklamní žvásty. Tento typ přísad je dobrou EP přísadou určenou pro řezné kapaliny. Současný trend ve vývoji těchto kapalin však odstoupil od těchto přísad díky jejich ekologické závadnosti. Ty jsou již v současné době zakázány a každá firma, která je ještě používá je musí vést jako zvláště nebezpečné odpady se všemi problémy, které z toho vyplývají.“ Takže prof. Kovář odborně potvrdil to, co jsem uvedl výše. Tolik kolem přísady Militec a Metaltec. Tyto údaje se ve skutečnosti týkají veškerých chlórových přísad všeobecně. Chlórové přísady zejména napadají barevné kovy obsažené v kompozicích, způsobí vytvoření „tvrdé krusty“ na povrchu kompozice, její postupné praskání a následný rozpad. Rovněž tak napadají ocelový povrch. Jak již bylo uvedeno, nejnebezpečnější jsou produkty tepelného rozkladu ve spalovacím prostoru, které napadají výfukový systém, zejména pak katalyzátory a do ovzduší odcházejí ve formě nebezpečných chlórových exhalátů.

Zdroj <http://www.suzukiban...sloclanku=2007040001> nebo <http://mtw.fordclubs...?article=27&rubrik=4> Jinak Militec jsem kdysi taky vyzkoušel a subjektivně jsem nezaznamenal žádnou změnu, objektivně jsem brzy potom měnil gufera :-). Neber to prosím jako shazování Tvého příspěvku nebo podobnej útok. Myslím jen, že jsou to přinejlepším vyhozený peníze, v tom horším případě si ničíš motor (převody atd.) Nebylo by lepší za ty prachy vyměnit častěji olej?
marek.sm 22.10.2010 11:00:52

Na jednom automobilovém fóru, chlápek co relativně rozumí motorům a olejům doporučuje přísady bishops. <http://www.bishops-o...motorovych-oleju.htm> Podle ohlasů na fóru to asi má nějaký vliv na snížení hlučnosti motoru a spotřeby oleje u auta, ale osobně tomu moc nevěřím a do motoru bych to nelil. To raději jak píše Abdul kvalitní olej a častěji měnit.

Hašan 22.10.2010 11:36:51

marek.sm> Máš pravdu, na to jsem zapomněl, motor je navíc skutečně méně hlučný.

bars 22.10.2010 11:42:54

Co ti na to říká spojka?? :-\$

abul 22.10.2010 12:45:50

Zdroj <http://www.suzukiban...sloclanku=2007040001>

Co tedy skutečně funguje? Skutečně fungují pouze permanentně difúzní přísady, vynalezené Johnem Bishopem. Laicky – v principu jde o to, že se vytvoří uhlovodíková vazba s atomem kyslíku, který umožní skutečné „zakotvení“ uhlovodíkové vazby ke kovu (proto permanentně difúzní – trvale zakotvené). Tento uhlovodík vytvoří velmi odolný „koberec“, ke kterému se uhlovodíkové mazivo velmi pevně naváže. Pokud by snad došlo vlivem velkého přetížení ke strhnutí vrstvy oleje, je zde stále pevně navázaná permanentní difúzní přísada (uhlovodíkový koberec), která povrch kovu po nějakou dobu ochrání. Tato vrstva je velmi tenká, ale je možné ji dokázat a změřit její tloušťku, elektronový mikroskop krásně vrstvu zobrazí. Přísada má za úkol držet olej na stěnách válce za každou cenu, výsledky poklesu tření a opotřebení odpovídají téměř dokonalému mazání motorovým olejem příslušné kvality, nejde tedy přímo o snížení tření díky přísadě jako takové. Motor je prostě řádně mazán za všech okolností a o to hlavně jde. Pro spotřebitele je důležité co mu přísada přinese, jak funguje je pro něho druhořadé. Nyní k permanentní difúzi Bishop's Original odborně - princip působení spočívá ve vytvoření valenčních vazeb molekul vyšších uhlovodíků (několikanásobně hydrogenované naftenické nebo parafinické destiláty) prostřednictvím jednoho kyslíku na protipól na kovovém povrchu (kyslík je důležitý, bez něj to nefunguje). Jednotlivé molekuly jsou dlouhé řetězce 8 – 15 uhlíků. Takto vytvořený „koberec“ je velice stabilní a odolává vysokému přetížení. Princip difúze „do povrchu“ spočívá v pronikání těchto molekul do mikrotrhlinek na kovovém povrchu. Na rozdíl od ostatních přísad nedochází k chemickému působení látky na kov, po opotřebení této vrstvy zůstává kovový povrch v původním stavu. Vytvořená vrstva byla skutečně oficiálně změřena pomocnou metodou galvanického nánosu niklu. Klikový hřídel takto ošetřen přípravkem a pokoven byl následně příčně rozřezán a zkoumán elektronovým mikroskopem, vrstva difúzní přísady je na fotografiích jasně viditelná. Účinky přípravku však nespočívají pouze v nosné kostře přípravku. Na tu jsou pak navázána další speciální aditiva, která pak dokážou další věci. A to je vlastně Bishopovo tajemství a jeho dlouhodobý úspěch. Aplikace přípravku je stoprocentní vždy, zabránit vzniku ošetrovacího procesu je možné pouze vypuštěním olejové náplně před navázáním přípravku na povrch kovu, styl jízdy ani druh motoru na aplikaci nemá vliv. Přísady v oleji navíc zvyšují antikorozi vlastnosti oleje, film nestéká z vnitřního povrchu motoru a chrání jej i při dlouhodobém odstavení. Co lze a co nelze očekávat od těchto přípravků? Každopádně přípravky mají omezenou životnost ani ne tak najetými kilometry (až 150000 km u nákladních vozidel), ale dobou aplikace, která se může pohybovat od 6 měsíců do 1 roku (i v případě, že auto stojí v garáži a nejezdí). Uhlovodíková vazba postupně degeneruje

vlivem působení vzduchu a dalších vlivů, v ideálním případě vydrží rok, potom je nutné provést znovu ošetření motoru nebo převodovky. Dalším negativním jevem je otěr, vznikající působením křemičitých látek (špatně filtrovaný vzduch). Pokud je obsah křemičitých látek v oleji nadměrný, zvyšuje se mechanické odírání difúzní vrstvy, její obnovení je nutné provést dříve. Pozitiva - tření poklesne asi o 13 – 17%, zvýší se akcelerace úměrně poklesu mechanických ztrát, životnost motoru se zvýší o 50 – 100% podle stavu původního motoru před aplikací přípravku, spotřeba zůstane zhruba na stejné úrovni (spotřeba je dána hlavně spalovacím procesem). Pokles třecích ztrát ovlivní spotřebu pouze v případě, že se upraví styl jízdy a nevyužívá se zlepšených akceleračních schopností. Dosažená úspora je v řádech jednotek procent. Časové omezení působení přípravku a nutnost najetí 2500 – 5000 km po aplikaci přípravku, nutných k navázání permanentně difúzní přísady na činný povrch motoru, prakticky znemožňují použití u vozidel prakticky neprovozovaných. Než by došlo k navázání uhlovodíkového řetězce na povrch, musela by se vrstva znovu obnovovat, protože zdegeneruje dříve, než se stačí uplatnit. Najetí tohoto počtu kilometrů je nutné proto, protože přísada se naváže pouze na čistý kov, na kterém nejsou různé karbonové a lakové usazeniny (a ty jsou přítomny vždy bez ohledu na použitý olej). Nejdříve dojde k jejich rozpuštění látkami obsaženými v přípravku a teprve potom je možné zakotvení uhlovodíkové vazby ke kovu. Nejekonomičtější použití je u motorů nákladních vozidel, lokomotiv a stacionárních motorů, které najedou desetitisíce kilometru nebo natočí tisíce motohodin během jednoho roku. U osobních vozidel s malým proběhem kilometrů je použití tohoto přípravku neekonomické, ovšem kdo jezdí hodně, pozná rozdíl velmi brzy. Při další včasné aplikaci dojde k difúzi přípravku dříve, protože na povrchu kovu již není tolik negativních úsad, ovšem vše je závislé na druhu provozu a typu motoru. Takže žádné gigantické vlastnosti, ani ochrana jedním balením „po celou dobu životnosti“, pouze zabezpečení 100%-ního mazání. Jako mazací prostředek je skutečně správně zvolený olej nejlepším řešením, permanentně difúzní přísady napomáhají využití plného potenciálu vlastností motorových olejů. Prostě olej je držen na všech důležitých místech za každých okolností, stačí zvolit správný typ oleje a měnit ho podle předpisu výrobce. Jednou za rok aplikovat přísadu a je to. Jaký je zásadní rozdíl mezi těmito produkty a ostatními? Neobsahují žádné agresivní přísady, veškeré parametry byly ověřeny ve zkušebnách a jsou doložitelné oficiálními protokoly. Některé z těchto protokolů jsou ještě s původním (dnes zneužívaným) názvem výrobku tj. SLICK 50 (viz. TÜV Bayern). Důležité je to, že testy byly prováděny formou výkonových motorových testů a měření dlouhodobého opotřebení motorů bylo provedeno celosvětově uznávaným testem. Permanentně difúzní přísady vyrábí jen a pouze John Bishop v rámci firmy Bishop´s Original Products. Je jejich vynálezcem a majitelem patentů. Přestože tento patent je starý více jak 25 let, nikdy nebyl zpochybněn a zatím bylo vždy potvrzeno, že údaje výrobce jsou pravdivé. Na internetových stránkách není ani jedna záporná zmínka, také jsem neslyšel, že by někdo na „Bišopa“ nadával. Objevil jsem o nich zmínku v článku „ Slick 50 and other engine oil additives“ pouze vtom duchu, že vytváří na kovovém povrchu film, snižující tření a opotřebení. Nic víc, nic míň. To už svědčí o něčem. Žádné zpochybňování, žádné vynášení do nebe. Prostě výrobek existuje a funguje. Výrobek, který se úspěšně prodává více jak 25 let asi bude funkční a kvalitní. Teď jedna pohádka, co pohádkou není: Byla nebyla, za devatero horami a devatero řekami, jedna stará nemocná babička Avia. Pan doktor (soudní znalec) ji nedával mnoho nadějí, pouze měsíc (10000 km) života. I přišel starý bylinkář Honza Bišopů a dal nemocné Avii svůj nejlepší lék z bylin natrhaných za úplňku na

umrlčím kopci. Avii se zakrátko udělalo lépe, brzy vstala z postele a již téměř rok a půl žije (170000 km) s občasnou pomocí léku od bylinkáře Bišopa. Pan doktor dodnes kroutí hlavou, jakou že to bylinky mají kouzelnou moc. Pak zazvonil zvonec a pohádce ještě není konec (Avia stále ještě jezdí). (V tomto pojednání se o permanentně difúzních přísadách a dalších přípravcích z dílny Johna Bishopa nebudu do detailu zmiňovat, protože veškeré potřebné informace můžete najít v jiných materiálech, hlavně na webových stránkách: www.bishopsoriginal.cz .)

Jirka-KTM 22.10.2010 16:10:08

Typický placebo efekt, nic víc, nic míň.

Janekx_CHEC 22.10.2010 17:54:56

Mylis ze kdyby to bylo fakt tak super by to velici vyrobci jako Castrol, Shell atp uz davno nepouzivali?

martinur 22.10.2010 19:40:32

Jirka-KTM>Typický placebo efekt, nic víc, nic míň.

Poprvé s Tebou Jirko plně souhlasím (y) . Ještě na fakultě jsme v laboratořích zkoušeli motory na stolicích, chodili v Brně na výzkumák. Tehdy (+ - 1995) frčel Slick 50.

Obyčejné placebo jak uvádíš. Sice se Slickem šel motor několik kilometrů i bez oleje, ale tento přípravek měl ZÁSADNÍ negativní efekt, že rozpouštěl usazeniny v motoru a tím pádem hrozilo ucpání olejovícj kanálků.

zmizík_zaks 22.10.2010 19:44:09

Není to náhodou Metaltec? O tom jsem si pár písmenek přečetl...

nebu 22.10.2010 20:23:22

Já tam leju Militec1 a měl jsem pocit že motoru pomáhám :lol: :lol: :lol: :lol: alááá chci mu pomoci :lol: :lol:

martinur 22.10.2010 20:37:10

nebu> Správně, je to o pocitu :lol: . Třeba to pomáhá, ale já to do motoru nenaleju.

pumix 22.10.2010 20:56:30

nebu> na dominátoru, jsem chtěl taky pomoci , přesně nevím značku, ale jediné čeho jsem dosáhl , byl při startu bílý kouř, jak u avie...zbytek lahvičky jsem nabízel a nikdo to nechtěl :-D :-D :-D ale byl jsem svědkem když , přišel díler (slick 50) ten měl mašinku s kolem a třecí brzdou, na které přidával závaží, nejdřív chtěl ten nejlepší olej , který na servise měli, přidával závaží a při třetím se motor zastavil... poté stojek vyplách, a chtěl vyjetej olej, přidal kapku slicku a motor se zastavil až při 9 závaží... trochu mě to připomělo situaci kdy na výstavě, předváděli sek. lepidlo, drželo to jak sviňa , a když jsem s tím doma lepil, slepil jsem si akorát prsty (n) (n) (n)

Hašan 23.10.2010 13:05:34

abul> Maximální otáčky vzrostly, maximální rychlost vzrostla, motor má kultivovanější zvuk, kopec, který jsem OBJEKTIVNĚ vyjížděl rychlostí 58 km/h nyní vyjíždím OBJEKTIVNĚ rychlostí 65 km/h, kolka méně žere (na přibližně stejně dlouhé vyjíždky jsem spotřeboval ještě před nedávnem kanystr benzínu, nyní mi po dolití nádrže po

druhé vyjížděče pár litříků zbude...), ale všechno je to placebo, vše se mi pouze zdá...
GamaxJ+J 23.10.2010 15:53:07

:-) Alias když kolka sedne a na garanci jí otevřou :-)
GamaxJ+J 23.10.2010 15:59:39

Ale Teď vážně, osobně jsem řadu přípravku tohoto typu vyzkoušel v autě, do kolky na to nemám odvalu, to raději koupím jednou za čas nádrž benzínu Shell V-Pover, OMV Carrera atd. Po jednom co měl čistit palivové vedení mi v aute začala haprovat lambda tak jsem se na to vysr..... při každé výměně oleje koupím od Liqui Moly proplach motoru, kterou naleju před výměnou a pak naleju kvalitní olej.
abul 23.10.2010 20:01:03

Hašan>

abul> Maximální otáčky vzrostly, maximální rychlost vzrostla, motor má kultivovanější zvuk, kopec, který jsem OBJEKTIVNĚ vyjížděl rychlostí 58 km/h nyní vyjíždím OBJEKTIVNĚ rychlostí 65 km/h, kolka méně žere (na přibližně stejně dlouhé vyjížděky jsem spotřeboval ještě před nedávnem kanystr benzínu, nyní mi po dolití nádrže po druhé vyjížděče pár litříků zbude...), ale všechno je to placebo, vše se mi pouze zdá...

Buď v klidu, to o placebo jsem nepsal já, přiznávám, že si to ale taky myslím. To testování rychlosti už samozřejmě je objektivnější, ale na začátku jsi psal něco jiného, tam o objektivnosti nemohla být řeč. Ještě k tomu zvýšení výkonu, rychlosti, kultury běhu motoru atd. V tom Ti docela věřím, ale ani tady si to neodporuje s těmi články, který jsem uvedl, zkus si je pročíst. Sníží to tření a perfektně vhlídí styčnou plochu ALE.... Je to tam popsáno. Co je ale hlavní. JE TO JEN A POUZE TVOJE VĚC! Dnes je fakt těžký věřit něčemu nebo někomu, účelová může být jakákoli informace. Zpochybnit je možný cokoliv, což ale nebyl účel mé reakce. Spíš jsem hodil do placu i jiné pohled na věc. Jak psal Janekx: "Myslis ze kdyby to bylo fakt tak super by to velice výrobci jako Castrol, Shell atp už dávno nepouzivali?" Odpověděl bych asi tak: Není cílem vyrobit mazivo téměř dokonalých vlastností, ale mazivo určitého standardu, který se bude dobře a neustále prodávat. Stejně jako existují motory, které mají úžasnou účinnost, ale není vhodné je zavést do masové výroby, tak existují i velké rezervy v technologiích snižujících tření/opotřebení. Prostě si jen myslím, že Militec není krok tím správným směrem. Alespoň pro mě ne. Hlavně se nenaseř, byla by to škoda, nemyslím to ve zlým ;-)
martinur 23.10.2010 21:25:35

abul> Přečetl jsem si o Militecu na webu, ale jen jednu stránku, asi oficiální. Přípravek je na úplně jiném principu než třeba starý Slick 50 a podobné. Pokud by byla pravda, o principu, tak je to na diskuzi a zajímavé. Text je hezký, chybí mi tam však porovnání účinnosti (n) . Prostě o kolik se sníží spotřeba paliva, koeficient tření pracovní plochy válce, a další ... <http://www.militec.cz/podstata/> Už na první přednášce nám na katedře motorů i na výzkumáku paliv a maziv (Brno Šumavská ulice) na Vojenské akademii v Brně uváděli, že příliš hladká pracovní plocha válce a pístních kroužků způsobuje, že motorový olej se nemá kde držet :lol: .
abul 24.10.2010 08:11:11

martinur>

Už na první přednášce nám na katedře motorů i na výzkumáku paliv a maziv (Brno

Šumavská ulice) na Vojenské akademii v Brně uváděli, že příliš hladká pracovní plocha válce a pístních kroužků způsobuje, že motorový olej se nemá kde držet

Přesně to tam píše. Vyleštění ploch a úbytek materiálu není to, co ve svém motoru zrovna chceme.

vrtak 04.03.2011 21:24:46

Zdarec lidi tak sem si to všechno přečetl a teda nemam slov sam osobně používám Militec už dlouho mam 1.9tdi octavku už mam najeto 248tis a sam sem tomu nikdy moc nevěřil ale je fakt že motor neni tak hlučný a to se my nezdá protože sem si motor nahrával na diktafon a po nalití militecu a asi po 5tis km sem ho nahrál znova a bylo to opravdu velkej rozdíl :) a musím za sebe říct že sem spokojenej jinak jak se píše o Militecu že je to podvod nepíše to nahodou třeba konkurence? aby se poškodilo jmeno? a proč to nepoužívaj jiný výrobci oleju nebude to tím aby se olej měnil často? atd.. nedavno sem četl že farmaceutické společnosti vyrábějí léky které nelečejí protože kčemu by jim byli leky které léčí pak by přišli o zákazníky :) něco na tom bude co? každopádně jestli je Militec dobrej nebo špatnej myslím že si ho musý každej vyskoušet sám ja za sebe sem velice spokojen

Ludra 04.03.2011 22:14:44

vrtak> Co já slyšel, tak Metaltec tady byl první, ale Militec mu to chtěl ukrást. Každopádně to nejsou přípravky s teflonem, které vřele nedoporučuji, protože jsem Slick použil já i můj kamarád v Mercedesu diesel a začaly se nám přehřívat motory. Zjišťovali jsme proč a jeden odborník nám tvrdil, že teflon vytvoří na stěnách válců tepelnou izolaci, takže se hůř odvádí teplo a přehřívají se písty. Nevím, co je na tom pravdy, ale auta se fakt po teflonu přehřívaly. Co se týká Militecu, dávám ho do Samuraje pro případ, že by na chvíli ve velkém náklonu nemazal, tak aby to Militec tu chvíli uchránil. Jestli jen vyhadzuju peníze, to je možný, ale mám ještě 2 lahvičky :

Richard.cz 05.03.2011 00:13:19

abul>martinur> Vyleštění ploch a úbytek materiálu není to, co ve svém motoru zrovna chceme.

A proto se také válce neleštějí ale honují. Kromě toho, že honováním dosáhne geometricky velmi přesného tvaru válce, zůstanou navíc na povrchu charakteristické spirálovité stopy po honovacích kamenech, které fungují trochu jako mazací drážky...

Honza73 05.03.2011 09:08:20

Já těmhle sra...m moc nevěřím, nicméně jsem to nalil do sekačky na trávu a je pravda, že přestala kouřit a žrát olej, tak doufám, že ještě nějaký rok bude sloužit. Také jsem ten metaltec dal do rozvodovek na kolce, tak se uvidí při další výměně jestli olej obsahuje kovový film nebo bude čistý.

Danos 05.03.2011 10:21:25

Mně odborník na motory a montáže LPG doporučil metaltec do auta po přestavbě na LPG. Jedná se o mondeo 2,5 V6. Jestli je to vyhazování peněz a nebo potřeba, to do dnes také nevím ale do kolky bych to asi určitě nedal. To radši dvakrát vyměním olej.

Honza73 05.03.2011 10:22:10

vrtak> Ahoj, na zvuk motoru se vyprdni ta tvoje octávka tu bude ještě hodně dlouho i

bez těch přísad. Na mém služebáku TDI mám něco kolem 450tisíc a pořád funguje jako za mlada a na motoru se dělají jenom rozvody a občas žhavýcí svíčky, škoda že němci nedělají kolky ;-)

Honza73 05.03.2011 10:24:29

vrtak 05.03.2011 12:57:10

Honza73> hmm to je mazec je fakt že TDI oktávky fakt vydržej dlouho kdyby němci fakt dělali kolky tak bych si jí hned koupil :) ale raptor je taky fajn :) každopádně Militec sem tam už nalil a maximalně ho tam příště nenaleju ale zase sme s kamošem spekulovali a udělali sme pokus :) do stojanové vrtačky sme dali místi vrtáku železnou tyčku a kapnul sem kapku oleje (castrol) no vši silou sme zatlačili na jinej kov no výsledek byl takový že po 1minutě začali lítat železné špony no pak sme kápli militec áááá nebudete tomu věřit trvalo to přes 5 minut než začali lítat špony jinak ukrutnej smrad :) takže aspon studene starty motoru pomůžou ne?