

19 → На протяжении последних двадцати лет ни одному журналисту не удалось исследовать путь топлива «от нефтяной скважины до бака автомобиля» и тем более опубликовать материал на эту тему», — говорит он.

Качество моторного топлива определяет его соответствием требованиям экологических стандартов «Евро-5», «Евро-4». Один и тот же нефтеперерабатывающий завод, принадлежащий конкретной ВИНК, говорит господин Кузьмин, может выпускать топливо разного качества, но с одним и тем же наименованием.

«Например, бензин Аи-95. Все подробности соответствия тому или иному экологическому стандарту содержатся в паспортах качества, сопровождающих каждую партию топлива, но конечный потребитель эту информацию не видит — он покупает на АЗС 95-й или 92-й бензин. Кроме этого, в России множество мелких НПЗ, не принадлежащих ВИНК, выпускающих нефтепродукты, которые по документам должны использоваться в качестве растворителей для лакокрасочной промышленности и никак не должны стать топливом для автомобилей. Но потребности рынка лакокрасочной промышленности примерно в десять раз меньше, чем суммарный объем выпуска этих заводов. Куда идут эти 90% безакцизного бензина-растворителя?» — задается вопросом господин Кузьмин.

Что же касается того, что находится в «поддельном» бензине, Николай Степанов, региональный директор «Русского автомотоклуба», отвечает, что некачественное моторное топливо получают в двух вариантах. «Во-первых, при несоответствии октанового числа заявленному. Например, когда вы оплачиваете 95-й бензин, а в бак к вам попадает 93-й, 92-й или топливо с еще более низким октановым числом. Во-вторых, это случается при обильном использовании присадок, которые применяются для повышения характеристик топлива, прежде всего — стойкости к детонации, неконтролируемому взрывному сгоранию в двигателе», — говорит он.

Сами по себе присадки еще не являются проблемой, уверен господин Степанов. «Многие фирменные брендовые сорта топлива от известных компаний как раз и отличаются наличием моющих или повышающих эффективность присадок. Проблемой они становятся, когда превышает допустимый процент их содержания или используются опасные для экологии и жизни человека компоненты. Одной из самых популярных антидетонационных присадок можно назвать бензол. Однако согласно экологическим нормам «Евро-5», его содержание не должно превышать 1%, поскольку в большей концентрации он резко увеличивает нагрузку на катализатор. И главное — выбросы от использования такого топлива вызывают онкологические заболевания. Также нормативами строго ограничено содержание в топливе серы и смол. Поэтому от качественного топлива зависит не только срок бесперебойного использования автомобиля, но также качество и продолжительность наших с вами жизни», — подчеркивает господин Степанов.

По мнению Станислава Емельянова, заместителя генерального директора Omnicomm (работает в сфере мониторинга транспорта и контроля расхода топлива), самый распространенный способ махинации с топливом — это добавление ферроцена (присадки) в топливо: 50 мг способны превратить литр 92-го бензина в 95-й. «Также в бензин добавляют и другие присадки, большинство которых содержат избыток железа. С дизельным топливом тоже не обходится без махинаций со стороны АЗС. Самые распространенные



ТОЧНО ОПРЕДЕЛИТЬ, ЧТО НЕ ТАК С АВТОМОБИЛЬНЫМ ТОПЛИВОМ, МОЖНО ТОЛЬКО В ЛАБОРАТОРНЫХ УСЛОВИЯХ

— продажа летнего дизеля с большим количеством присадок под видом зимнего топлива: такое горючее замерзает в топливной системе, что приводит к дорогостоящему ремонту. Другой способ махинации — реализация низкосортной солярки под видом «Евро-5». Такой дизель содержит смертельную для двигателя дозу серы: как показывает практика, показатели превышают норму в тысячу и более раз. Если заправить автомобиль таким топливом, то можно с полной уверенностью сказать, что следующие несколько недель он проведет в автосервисе», — уверяет Станислав Емельянов.

ЖИЗНЬ ДЛИННОЙ С БАК От качества топлива зависит большая часть агрегатов автомобиля. Проблемы могут начаться уже с момента попадания топлива в бак.

По словам господина Степанова, очень частая неисправность — выход из строя топливного фильтра. «Далее страдает двигатель: свечи зажигания, скорость износа моторного масла, повышение детонации в цилиндрах, затем вся выпускная система и особенно самая дорогая ее часть — каталитический нейтрализатор. Расход топлива также зависит от его чистоты: если залить суррогат, топливо сгорит не полностью, автомобиль теряет мощность и тяговитость. Затраты от использования некачественного топлива на современных автомобилях превышают любую возможную экономию от заправки на неизвестных АЗС. Более частая замена масла и свечей в двигателе — это плюс 5–10 тыс. рублей к стоимости ТО, замена топливного фильтра — от 2 тыс. рублей, замена катализатора — от 50 до 200 тыс. рублей», — перечисляет он.

Ведущий аналитик компании «Алгоритм Топливный интегратор» Виктор Костюков рассказывает, что некачественный бензин — это угроза расстаться с автомобилем навсегда. «Вот случай из собственной практики. Внезапно застучал мотор, еду в автоцентре, вскрывают двигатель, устанавливают первопричину — масло не прокачивается по магистрали, двигатель работает «на сухую», мотор перегревается, коробится головка блока цилиндров, поршневая группа «клинит» в цилиндрах. Мотор требует капитального ремонта, а дешевле вам — предупреждают ремонтники — его заменить на новый. Выясняется, что продавцы для повышения октанового числа добавляли в бензин порошок под названием ферроцен. Этот порошок попадал в масло мотора и с течением времени забил приемную сетку масляного насоса. А мотор без масла работать может, но недолго», — делится господин Костюков.

По мнению Станислава Емельянова, как правило, недобросовестные АЗС грешат разбавлением водой бензина и дизельного топлива, добавлением посторонних веществ и продажей суррогата из изначально низ-

кокачественного сырья. «Использование такого горючего выводит из строя мотор и топливную систему автомобиля. По самым скромным оценкам, устранение неисправностей обойдется автовладельцу от нескольких десятков тысяч рублей до нескольких сотен, сумма зависит от степени нанесенного ущерба. По статистике, ежегодно только в Москве и области из-за использования низкосортного топлива выходит из строя около 100 тыс. автомобилей, по России их более миллиона. Грешат продажей некачественного горючего около 40% АЗС, как правило, это малоизвестные бренды с привлекательной ценой. По данным Omnicomm (пользователи мониторинга транспорта Omnicomm Online составляют собственную «дорожную карту» недобросовестных АЗС), такие заправки находятся в незначительной удаленности от крупных городов и федеральных магистралей», — рассказывает господин Емельянов.

Илья Ушаев, основатель автомобильного агентства «Форсаж», говорит, что использование некачественного, разбавленного чем-либо топлива в первую очередь сказывается на двигателе, уменьшая его ресурс. «Основной удар приходится на элементы систем питания и зажигания. Возьмем, например, работу топливных форсунок. Если в топливе содержатся какие-либо сторонние примеси либо вода, то они могут привести к их засорению, в связи с этим впрыск топлива будет затруднен и в работе двигателя произойдет сбой. Также можно отметить топливный насос и топливные фильтры — разбавленное топливо засоряет их и приводит в негодность. К примеру, топливные насосы на большинство автомобилей редко стоят менее 5 тыс. рублей, средняя их цена составляет около 10 тыс. рублей, а на премиальные марки стоимость доходит до 50 тыс. рублей. Топливные форсунки тоже недешевы, порой даже дороже бензонасоса. В системе зажигания можно выделить серьезное снижение ресурса свечей зажигания от разбавленного бензина. Цена свечей доходит до тысячи рублей за штуку, в зависимости от марки автомобиля», — рассказывает он.

При использовании бензина с заниженным октановым числом основные проблемы приходится опять же на двигатель, добавляет господин Ушаев.

«Помимо преднамеренно заниженного на заправке октанового числа, многие любители сэкономить сами подсознательно заливают тот же Аи-92 вместо предписанного Аи-95. В большинстве своем это приводит к раннему зажиганию на двигателях внутреннего сгорания, то есть присутствует эффект дизельного двигателя (топливо начинает воспламеняться от сжатия, еще до искры в свече зажигания). В первую очередь от этого теряется мощность и страдает поршневая группа двигателя, что может повлечь выход

из строя двигателя в целом. При использовании некачественного бензина неоднократно бывали случаи, когда, отъехав от заправки на пару километров, машина глохла и отказывалась заводиться. Приходится менять поршневую группу, кольца на поршнях, прокладки двигателя. Такой ремонт редко обходится дешевле 80 тыс. рублей», — утверждает господин Ушаев.

ХРАНИТЬ ТОПЛИВНУЮ ВЕРНОСТЬ ВГ попросил экспертов рассказать о том, каким образом можно уберечь свой автомобиль от некачественного бензина.

По словам Александра Кузьмина, конечному потребителю остается одно — заправляться на тех АЗС, качество топлива которых не вызывает сомнений. «В масштабах страны — это АЗС, принадлежащие ВИНК, иностранные топливные операторы и некоторые независимые сети АЗС, заботящиеся о своей репутации продавцов качественного топлива», — рассказывает он.

Николай Степанов считает, что самый простой способ — заправляться только на проверенных АЗС крупных сетей и при любых подозрениях спрашивать сертификат на топливо. «На сертификате обязательно должна быть указана дата выдачи и наименование завода-производителя. Этот документ выдается на каждую партию топлива, поэтому он не должен быть выдан раньше одной-двух недель перед вашей заправкой. Сертификат должен храниться на любой АЗС и предъявляться по первому требованию. Помимо этого, есть несколько способов проверить качество топлива в бытовых условиях. Если вы хотите определить, присутствуют ли в бензине вредные присадки, следует смочить горючим лист бумаги, а после высушить его. Затем внимательно посмотрите на лист: отсутствие каких-либо следов говорит о высоком качестве. Хороший бензин может быть только белого цвета. В случае появления едва заметного желтого или голубого оттенка лучше отказаться от использования такого топлива. Для определения наличия смол, масел и других нежелательных веществ необходимо поместить каплю бензина на чистое стекло и поджечь ее. Если после выгорания топлива на стекле остаются белые разводы, это свидетельствует о том, что горючее не содержит примесей. Если разводы приобретают желтый, оранжевый или коричневый цвет, это значит, что в этом бензине присутствуют смолы в высоких концентрациях. Если на поверхности стекла остается сажа, значит, в горючем есть бензол», — делится господин Степанов.

Как советует Виктор Костюков, необходимо обращаться к давно зарекомендовавшим себя высоким качеством топлива и обслуживания сетям крупных нефтяных компаний. «Имидж и высокая репутация товарного знака компании оберегаются в первую очередь. Контрафакт здесь недопустим. Также следует остерегаться низких цен. Цена для вас может показаться привлекательной, но не понравится вашему мотору. Сэкономив на одной заправке полного бака 40–50 рублей, вы можете получить встречный счет за замену бензина в баке и очистку инжекторов на 4–5 тыс. рублей. Мой совет: если вы ежедневно курсируете между домом и офисом, выберите для себя одну, но надежную АЗС и не изменяйте ей», — советует господин Костюков.

Дмитрий Воеводин, начальник отдела логистических операций DPD в России, добавляет, что не стоит позволять уровню топлива в баке достигать минимума, так как весь мусор, конденсат и часть вредных примесей могут оседать на дне бака. ■