

ГДЕ И ЧЕМ КОРМИТЬ

Качество топлива ■ Проверьте бензин на цвет и сохраняйте чеки с АЗС

ВЛАДИСЛАВ БОВСУНОВСКИЙ

Для автомобиля качественное топливо такой же важный вопрос, как и правильное питание для человека: если часто кушать гадость из фаст-фудов, пострадает желудочно-кишечный тракт и печень, аналогично, если в бак автомобиля лить дешевую «бодягу», вскоре выйдут из строя компоненты топливной системы, двигатель и свечи.

Среди водителей ходит мнение, что в течение последних нескольких лет проблема качества топлива на АЗС реше-



Осторожно, фальсификат! В периоды роста цен на топливо, мошенники активизируют свою «работу»

ПУТЬ ОТ НПЗ ДО АЗС: КАК ТОПЛИВО ТЕРЯЕТ КАЧЕСТВО

■ Если в конце прошлого века при заправке на АЗС у водителя был выбор только из «А76», «А92», «А95» и «ДТ», то сегодня стелы заправок рьят от огромного числа вариантов: «А95+», «А95 Евро», «ДТ Евро» и множества других обозначений, причем, разница в цене одной и той же марки бензина часто составляет до 50 копеек за литр. В чем разница и стоит ли переплачивать за качество?

Переработка и производство. Не секрет, что все виды автомобильных топлив получают из одного и того же сырья — нефти. Она состоит из различных соединений, основными из которых являются углеводороды (парафиновые, нафтеновые, ароматические) и в небольших количествах — сернистые, кислородные и азотные соединения. На нефтеперерабатывающих заводах (НПЗ) нефть нагревают и методом «прямой» перегонки разделяют по температурам кипения на различные виды топлива: бензин, керосин, дизтопливо, и в остатке — мазут. Однако товарной продукцией они становятся только после удаления вредных для двигателя соединений (смола, серы, парафинов и прочих компонентов) — для этого на НПЗ производят дополнительный процесс очистки. В зависимости от степени очистки и качества присадок, автомобильные топлива разделяют по экологическому уровню, в соответствии с европейской классификацией: Евро-2 (серы не более 0,005%), Евро-3 (серы до 0,0015%), Евро-4 (серы до 0,0005%) и Евро-5 (серы до 0,0001%). После этого продукция продается по оптовой цене не нефтебазы, куда часто поступает в виде полуфабриката, в который уже по месту заливают присадки (октаносодержащие, антидетонационные, моющие и многие другие) и получают тот самый «А76», «А92» и «А95». Только после этого готовый

продукт везут на АЗС и продают автомобилистам.

Продажа топлива, не соответствующего хотя бы нормам Евро-2, украинским законодательством запрещена. Но мошенники умудряются обходить и этот запрет.

Николай Худолий, директор лаборатории по испытанию топливно-смазочных материалов при Национальном транспортном университете, говорит, что помимо шестибольших НПЗ, которые у все на слуху (Одесский, Кременчугский, Лисичанский, Херсонский, Нефтехимик Прикарпатья, Галичина), в Украине работает множество мелких производителей, которые ориентируют свою продукцию изначально на сельхозтехнику и автомобили старых конструкций. Такие мини-заводы для того,

чтобы избежать проблем с контролирующими органами, пишут в документации о том, что выпускают не «топливо автомобильное» по ДСТУ, а «компонент» в соответствии с собственными техническими условиями. Количество серы, смол и парафинов в таком бензине и дизтопливе значительно отличается от госстандарта, соответственно, лить его в бак для современного автомобиля смерти подобно. Чтобы не попасть, рекомендуется перед заправкой на неизвестной или сомнительной АЗС попросить у них технический паспорт на топливо и убедиться в том, что в нем

написано именно «бензин автомобильный ДСТУ 4063-2001» и «дизельное топливо ДСТУ 3868 – 99».

По словам эксперта, если двигатель автомобиля соответствует нормам Евро-2 и выше, а его заправлять сернистым топливом, это быстро приведет к выходу из строя свечей, каталитического нейтрализатора, топливной аппаратуры и других элементов «сердца» автомобиля. То же самое касается и более современных моторов: если в паспорте двигателя записано, что он соответствует нормам Евро-3 и выше, лить в бак необходимо только топливо, которое подвергли очень

высокой степени очистки.

ПЕРЕВОЗКА. Потеря качества топлива может возникнуть у продавцов уже на этапе транспортировки, — говорит эксперт консалтинговой компании «ЮПЕКО» Андрей Перов. — Во-первых, при перевозке в случае температурных колебаний возникает такое явление, как изменение объемов топлива (при охлаждении оно уменьшается в объеме до 10%), во-вторых, не исключены случаи банального воровства, ведь водителям часто платят очень мало и они сливают часть топлива. Естественно, перед водителем бензовоза возникает проблема того, чем покрыть недостачу: в дизель он может долить отработанные масла, в бензин — дешевые присадки, а разницу в цене — положить в карман. Если на заправке нет дополнительного контроля, сотрудники АЗС даже и не узнают о том, что продают уже подпорченный товар.

ХРАНЕНИЕ НА АЗС. Вторая проблема, которая сказывается на качестве топлива, — подход владельца заправки к ведению бизнеса. Дело в том, что емкости, где хранится топливо на АЗС нуждаются в регулярной очистке по специальной технологии, иначе внутри резервуара размножаются биологические организмы, могут оставаться посторонние вещества (песчинки, листья, вода), отложения, а это требует от владельца дополнительных затрат, на которых всегда можно сэкономить. Но загрязненное топливо использовать в современных автомобилях категорически запрещено.... И, наконец, цепочка замыкается на сотрудниках самих АЗС, которые при отсутствии должного контроля, могут отлить себе качественное топливо из резервуаров, а взамен лить туда более



САМ СЕБЕ ЭКСПЕРТ



ВЫЧИСЛЯЕМ НАСТОЯЩИЙ БЕНЗИН

По цвету. Если есть такая возможность, наберите бензин в прозрачную тару и посмотрите на свет: не должно быть никаких примесей, а цвет — только бледно-желтый (исключение — сетевые заправки, на которых бензин подкрашивают специальными красителями-суданами для защиты от подделок). Простой анализ можно сделать и своими силами: добавьте в бензин марганцовки и если он приобрел розовый

цвет, значит, в нем есть примеси воды. По запаху. Подозрение должен вызвать и необычный запах: например, можно унюхать нафталин, сероводород, меркоптановую серу (резкий запах сжиженного газа) — насторожить должен любой запах, который не характерен для нефтепродуктов. На ощупь. Попробуйте капнуть бензином на руку — чистый продукт сушит кожу, а не размазывается жирным пятном — признак примеси дизтоплива.

... И ДИЗТОПЛИВО

По цвету и запаху. Как и в случае с бензином, признаком подделки является нетипичные цвет, запах: на-

стоящий дизель чуть темнее подсолнечного масла и имеет приятный масляный запах, а темный цвет и вонь, как от мазута — признак подделки. По внешнему виду. Если вы набрали дизель в прозрачную емкость, обратите внимание на дно — там не должно быть признаков воды или песчинок. Особую осторожность нужно соблюдать зимой: даже при низкой температуре дизтопливо должно оставаться жидким, а любое сгущение либо наличие белых хлопьев — признак выпавших парафинов. Дизтопливо должно быть маслянистым и жирным, если нет, — оно сильно разбавлено с бензином.

КАК «БОДЯЖАТ» ТОПЛИВО

Потеря качества на пути от НПЗ до АЗС — это не самое страшное, что может произойти с топливом. Опрошенные нами эксперты говорят, что даже если топливо не соответствует стандартам, негативное влияние на автомобиль происходит не сразу: чтобы вывести мотор из строя, нужно регулярно, на протяжении от полугода до нескольких лет, заправляться немного не дотягивающим до стандартов бензином или дизелем. Намного хуже, когда владелец заправки изначально ставит перед собой задачу заработать на «фальсификате».

ПОДДЕЛКА БЕНЗИНА

«Самое доходное дело — производство «левых» бензинов. Здесь в ход идет все, что горит: сырье для нефтепереработки, стабильный бензин, газовый конденсат с добавлением продуктов коксохимических производств для повышения октанового числа», — отмечает директор консалтингового агентства «А95» Сергей Куюн. В базовое «сырье» для того, чтобы придать топливу нормальный вид, чаще всего добавляют следующие «ингредиенты».

Тetraэтилсвинец. Добавление раствора тетраэтилсвинца (ТЭС) позволяет увеличить октановое число на 5-10 единиц. Например, этилированный бензин АИ-98 долгое время создавался добавлением ТЭС к бензину АИ-93. До сих пор, по оценкам экспертов, Украина остается крупнейшим в Европе потребителем ТЭС, который присутствует в пятой части продаваемого бензина.

Повышает токсичность, меняет темпе-

ратуру сгорания топлива, что приводит к закоксовыванию поршневых колец, клапанов и отложениям на стенках цилиндров.

Нафталин. Это средство от моли повышает октановое число на 5-6 единиц.

Образует значительное количество нагара в топливной системе и кристаллизуется, забивая шланги, бензонасос и форсунки инжектора.

Железосодержащие присадки. Способны увеличить октановое число на 3-6 единиц.

Превышение концентрации приводит к образованию «ржавого» нагара в цилиндрах, выходу из строя свечей и уменьшению срока службы двигателя.

Соединения бензола. Часто для придания «марки» бензину используют бензол, толуол и другие ароматические углеводороды. Эти соединения с октановым числом выше 100, намного дешевле ТЭС, да и приобрести их проще, чем тот же нафталин.

Бензолосодержащие вещества являются сильными растворителями, которые уничтожают практически все эластичные детали мотора и приводят к активной коррозии.

Метил-трет-бутиловый эфир. Добавление 7-11% метил-трет-бутилового эфира (МТБЭ) в бензины делает из 92 бензина А95. Атомы кислорода в МТБЭ и в его смеси с трет-бутило-

20% спирта в бензин, октановое число растет на 3-8 единиц (из 76 можно получить 92, а из 92 — А95 уровня «супер-пупер-премиум»), при этом улучшается процесс сгорания, возрастают мощность и КПД двигателя.

В бензин можно добавлять только обезвоженный спирт, а он стоит дорого. Иначе смесь быстро распадается и октановое число падает: возникает детонация, стук клапанов

Ацетон. Совсем нехитрый способ поднять октановое число до требуемого стандартом уровня.

Смесь ацетона с бензином вызывает коррозию металла, разъедает сальники и прокладки.

ПОДДЕЛКА ДИЗЕЛЯ

По словам специалиста по гарантии компании «Скания Украина» Александра Титски, основные случаи подделки дизеля связаны с продажей топлива сельскохозяйственного под видом дизеля для современных автомобилей. А в холодный период под видом «зимнего дизеля» (не замерзает при отрицательных температурах), продают летнее дизтопливо (застывает уже при минус пяти); случались случаи поимки бодяжников, которые под видом дизтоплива продавали даже отработанные масла (СТО, которые занимаются заменой масла, отдают такие жидкости задаром).

Бензин и керосин. Популярным способом сделать из летнего дизтоплива зимнее является добавление туда бензина или керосина — это предотвращает выпадение парафинов и дизель не замерзает при низких температурах.

Если с бензином или керосином переборщить, они смывают масляную пленку с блока цилиндров. Последствия — капремонт.

Сера и примеси. При недостаточной очистке дизтоплива, в нем остается много серы и смолистых веществ.

Приводит к повышению температуры сгорания в двигателе и в результате нарушается его нормальная работа, остаются несгоревшие остатки. Результат — образовывается нагар в насос-форсунках и их подклинивает.

ВЫБИРАЕМ ЗАПРАВКУ

Чтобы не «попасть» на плохое топливо, опрошенные нами эксперты рекомендуют придерживаться следующих советов.

1 «Поскольку с документами на «левые» нефтепродукты всегда есть проблемы, реализация подделок чаще всего происходит на периферийных заправках», — говорит Сергей Куюн. Это не значит, что все владельцы всех заправок на окраинах городов являются мошенниками, но водителю в этих местах нужно соблюдать особую осторожность. И ни в коем случае не рискуйте, покупая топливо с рук, — часто возле частных домов вдоль дорог висят объявления о продаже топлива по сниженной цене и даже рядом стоит бензовоз, водитель которого утверждает, что просто не довез топлива до АЗС: риск купить подделку здесь чрезмерно высокий.

2 По словам Николая Худолия, на АЗС есть смысл подойти к «углу к у потребителя» (по закону, он должен быть на каждой заправке) и посмотреть, есть ли там телефон горячей линии, контакты владельца заправки, информация о том, что топливо проверяется при помощи мобильной лаборатории. Если ничего подобного нет, следует насторожиться.

3 Обратите внимание на то, насколько за заправкой следят ее владельцы: часто даже на старых АЗС произведен косметический ремонт, территория облагорожена цветами, есть информационные таблички, а оборудование сверкает новой краской. Если же повсюду сплошная ржавчина, а люки резервуаров обросли травой,

— лучше отправиться на другую заправку. Важным критерием является и состояние оборудования, из которого производят заправку топливом: старые колонки часто загрязнены и неоткалиброваны.

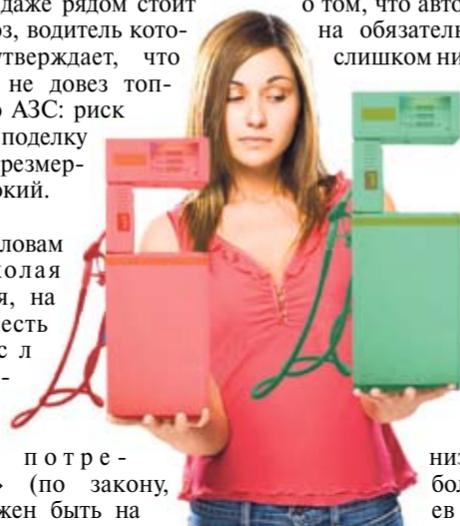
Если внешний вид заправки оставляет желать лучшего, но заправляться на ней удобно, например, по той причине, что она находится возле дома, можно взять пробы топлива и отдать в лабораторию: анализ стоит 600 грн., а на него можно скинуться с соседями по гаражу у которых есть точно такие же сомнения.

4 Все как один из опрошенных нами экспертов говорят о том, что автомобилиста должна обязательно насторожить слишком низкая цена. «Вели-

чина розничной наценки сейчас такова, что не позволяет «вольничать» с ценами на заправки. Как правило, в пределах области они изменяются в диапазоне ±30 копеек за литр. Аномально низкая стоимость в большинстве случаев свидетельствует о подозрительном происхождении продаваемого топлива», — считает Сергей Куюн.

Подтверждает его мнение и директор Института потребительских экспертиз Юрий Чернобрывец:

«В августе мы проводили исследование, в ходе которого брали пробы на различных АЗС столицы. Сравнив результаты проведенных в лаборатории Национального транспортного университета исследований, мы обнаружили, что на 3 из 8 заправок, где цена отличается от средней по Киеву аж на 45 копеек, есть проблемы с содержанием серы и несоответствием октанового числа».



Должны насторожить внешний вид и слишком низкая цена



вым спиртом (фэтерол) улучшают процесс сгорания топлива, повышая экономичность двигателя.

Без дорогостоящих присадок-удержателей за несколько часов МТБЭ испаряется, а октановое число бензина падает: возникает детонация.

Этиловый спирт. При добавлении 5-

ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ АВТО СЛОМАЛОСЬ ПОСЛЕ ЗАПРАВКИ

Учитывая то, что заправка некачественным топливом может нанести автомобилю очень серьезный вред (ремонт топливной аппаратуры у дизельного двигателя тянет на \$1000, капремонт бензинового движка — порядка \$900, замена катализатора — порядка \$150-300), мы решили узнать, как добиться возмещения ущерба от АЗС.

ШАГ 1. Найдите чек

«Сохраняйте чеки с АЗС, — говорит адвокат Донецкой коллегии адвокатов Марина Гавяда. — Это послужит доказательством факта заправки на конкретной АЗС, что имеет значение для суда».

ШАГ 2. Вызывайте сервис и эксперта

Вызывайте эвакуатор и бук-

сируйте автомобиль на профессиональную СТО, а там сразу же попросите, чтобы горловину топливного бака опечатали в присутствии двух свидетелей. Сразу же нужно заказать независимую экспертизу у лицензированного предприятия, эксперт которой обычно выезжает к месту стоянки автомобиля и берет забор проб топлива из бака.

ШАГ 3. Производите отбор проб при свидетелях

На место проведения забора следует вызвать телеграммой представителя АЗС, чтобы он не мог заявить на суде о том, что пробу взяли без его ведома. После этого нужно в присутствии свидетелей взять три пробы топлива из бака: одну — для экспертов, одну — для

себя, третью — для заправки и сразу после этого снова опечатать топливный бак автомобиля.

Желательно сразу же поехать на АЗС и попросить эксперта произвести там отбор проб (тоже при свидетелях и приглашении на место забора представителя заправки) — если на этой АЗС по прежнему торгуют суррогатом, это будет еще одним доказательством для суда.

ШАГ 4. Оцените ущерб и предъявляйте АЗС претензию

Закажите у сотрудников СТО оценку стоимости ремонта автомобиля и ждите результатов экспертизы, которая длится обычно 3 рабочих дня. «Протокол испытаний, подтверждающий несоответствие топлива действующим нормам,

может служить основанием для предъявления претензий по возмещению расходов на устранение последствий использования некачественного топлива», — говорит Марина Гавяда.

ШАГ 5. Договаривайтесь с АЗС на мировую. А если не поможет — в суд

«Обычно после экспертизы владелец АЗС идет на контакт с автомобилистом и старается решить проблему полюбовно, — говорит Николай Худолий, — для него это самый простой и дешевый путь, при котором он сохраняет и репутацию, и клиента». Но и клиенту заправки, в случае такой возможности, лучше всего соглашаться на досудебное урегулирование. По словам Марины Гавяды, на суде ответчик всегда требует

опровергнуть результаты экспертизы, которая проводилась не в ходе судебного следствия. Кроме того, автомобилисту придется доказать, что вред причинен топливом, приобретенным на конкретной заправке. Дело в том, что в баке может быть бензин, который остался после предыдущей заправки. Несмотря на сложности, шансы выиграть такое дело вполне реальные.

ВНИМАНИЕ!

■ Уважаемые читатели! Мы постоянно для вас печатаем антикризисные советы: как уменьшить квартплату, расходы на топливо и т.п. Если они вам помогли, напишите на tokarchuk@segodnya.ua.