

сильнее всего в России эта проблема обострилась в Москве и области, причем в ее южной части.

Все дело в масле?

Разбираются ли автопроизводители в причинах массовых поломок, доподлинно неизвестно. Если и проводятся исследования, то их результаты не становятся достоянием общественности. По словам технического специалиста российского представительства одного крупного автопроизводителя, «конечно, в головных офисах обо всех проблемах знают, но даже дилерам ничего не сообщают, а клиентам тем более».

Зато очевидно, что никто из автопроизводителей не хочет брать на себя ответственность за выход из строя двигателей. В принципе это логично. Если одно и то же происходит с разными моторами разных фирм, значит, прямой вины изготовителя нет.

Учитывая то, что в последние два года больше всего на слуху были поломки машин разных марок концерна Volkswagen, некоторые эксперты назначили ответственными производителей масел. Что общего у машин концерна, если двигатели разные? Одни и те же смазочные материалы. Так, собственно, народные «обвинители» и приплели к делу компанию Shell, поставляющую масла Volkswagen AG.

«Масленщики» забеспокоились и в проблемных регионах России стали собирать отработанную смазку. Просто забирали у официальных дилеров то, что сливалось из машин во время ТО, причем как бренда Shell, так и других производителей. Конечно, по отдельности. Во всех образцах отработанного масла оказались соединения, которые во время экспериментов ведут себя как парафины. Парафины это или нет, доказать невозможно, но по свойствам похоже.

В интервале температур от -5 до -20°C эти парафиноподобные вещества кристаллизуются, и вязкость масла катастрофически увеличивается. Тогда в лучшем случае при

холодном пуске двигателя электроника фиксирует недостаточное давление и загорается лампа Check Engine. В худшем же случае поломка происходит внезапно, уже после пуска мотора, во время движения. Бывает еще, что водитель не обращает внимания на сигнальную лампу и пытается запустить двигатель второй, третий раз... Такого мотор уже не выдерживает.

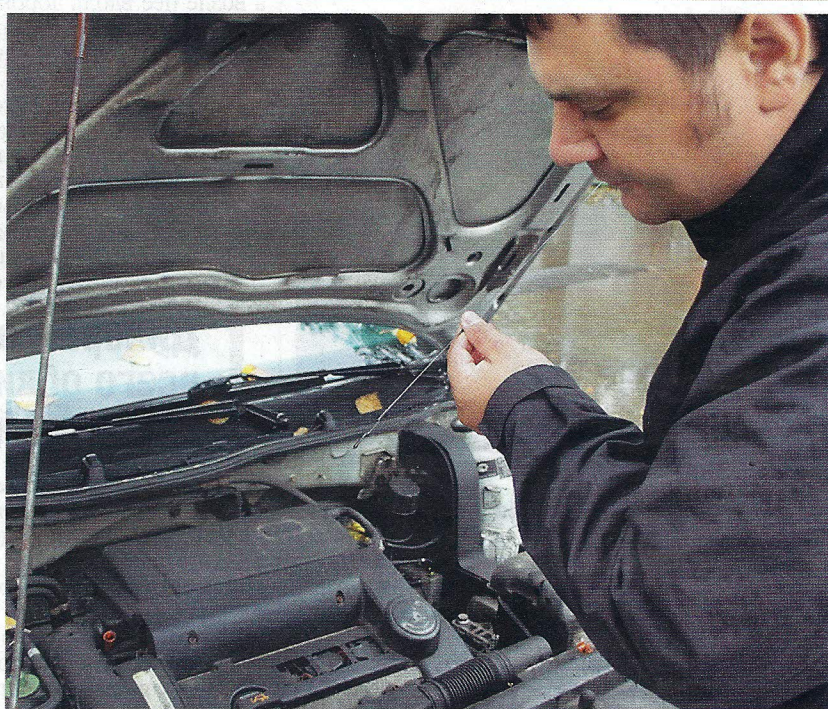
Парафинов или веществ, похожих на них, в масле быть не должно в принципе. И в новом масле их, естественно, нет. А ведь специалисты в б/у смазке нашли не только парафины. Как заявил Вильям Козик, генеральный директор «Шелл Нефть», в образцах отработанного масла из Москвы и области «до 20% масс — не относящиеся к маслу компоненты».

Винят и топливо!

Ученые в теории знают, откуда в масле соединения, из-за которых ломаются двигатели. По данным многих исследований, у образцов российского топлива температура конца кипения зачастую превышает норму. То есть в нашем горючем содержатся вещества, которые не выкипают, как положено. И они-то попадают в масло, быстро ухудшая его вязкость, из-за чего потом в мороз выходит из строя мотор.

По данным Марины Калининской, заместителя руководителя ЦМТУ Росстандарта, прошлой зимой даже проверяющие органы обнаружили ухудшение качества топлива на наших заправках — жалоб было больше, чем обычно. В 15% случаев они подтверждались, но такой низкий процент в самом Росстандарте объясняют тем, что никакие проверки в принципе не бывают внезапными. Любая требует согласования, поэтому о ней становится известно за три дня до отбора проб на заправке. Естественно, руководитель АЗС, если чувствует, что у него рыльце в пушку, может успеть подготовиться.

При этом, по словам Калининской, бывает, Росстандарт приезжает с проверкой на заправку, ▶



Перед тем как автомобильный двигатель окончательно выйдет из строя, внимательный водитель может заметить сразу несколько симптомов этой «болезни». Обязательно следует насторожиться, если субъективно кажется, что машина стала менее мощной и если на долив требуется больше масла, чем обычно. Если после длительных стоянок отмечается затрудненный пуск двигателя, это тоже повод обратиться к специалистам. О скорой поломке говорят и скопление под крышкой маслозаливной горловины густых мазеообразных отложений серо-коричневого цвета.

«На топливо жалуются, на масло — нет»

Марина КАЛИНИНKOVA,
заместитель
руководителя
ЦМТУ Росстандарта:



«Зимой 2012–2013 годов действительно увеличилось число жалоб на некачественное топливо. При этом жалоб на плохое масло не было. По нашей статистике, при проверках нефтеперерабатывающих заводов всего 5% топлива оказывается не соответствующим стандартам, а на заправках нарушения обнаруживаются уже в 23% проверок. Соответственно, горячее каким-то образом «портится» по пути с НПЗ на заправку.

А еще мне очень интересно, для чего на многих заводах выпускают печное топливо. Оно уже никем не используется. Кому они его продают? Отдают каким-то юристам. Мы уже не можем проверить, это надо расследовать, соответственно, нужны полномочия следственных органов, которыми Росстандарт не обладает. Причем с завода уходит один объем печного топлива, а приходит — по накладной — другой. А потом эксперты, разбирая случаи поломки автомобильных двигателей, обнаруживают в бензине следы печного топлива».

«И масло бывает некачественным»

Анвар ХАЗИЕВ,
доцент кафедры
эксплуатации
автомобильного
транспорта МАДИ:



«По данным наших испытаний, большинство популярных масел не обеспечивает заявленный производителем ресурс. Среди протестированных образцов отработанного масла остаточный ресурс есть только у 5%! С этой проблемой сталкиваются владельцы автомобилей Opel, BMW, Kia, Toyota, Chevrolet, Hyundai, Fiat, Skoda, Audi, Ford, Jaguar, Infiniti, Mitsubishi, Lexus, Subaru, Volkswagen, Honda, Citroën, Renault, Nissan... Наши версии причин потери ресурса работавшего масла таковы: некачественное масло, нарушение технологической дисциплины при его замене, добавление присадок в масло самими водителями, тяжелые условия эксплуатации автомобилей, некачественное топливо. Что касается бензина, то в 2013 году исследования МАДИ-ХИМ показали резкое ухудшение ситуации по его основным параметрам. В частности, стало больше топлива с содержанием непромытых смол, с повышенной концентрацией антитетонационных присадок».