

Корректоры дизельного топлива

Проблема решена, но не полностью

Не будем вдаваться в очередной разговор о качестве отечественного дизельного топлива, а приступим к тому, как поднять цетановое число, если это необходимо.

Промышленные присадки, которыми пользуются как производители топлива, так и крупные автохозяйства, порты и другие организации со своими заправками (те, кто покупает топливо оптом для собственных нужд), в качестве любительских препаратов для увеличения цетанового числа (ЦЧ) не годятся по многим причинам. Во-первых, они продаются бочками (по 50–200 л и более), а во-вторых, рассчитаны для работы тихоходных моторов с большими (6 л и более) рабочими объемами и форсунками, имеющими довольно значительные допуски.

Для личного использования производители различных моторов, которые устанавливаются на автомобили и катера, рекомендуют применять специальные препараты – их сегодня в продаже достаточно. В России на АЗС и в магазинах, где продается различная автохимия, сегодня можно увидеть препараты, поднимающие ЦЧ основных зарубежных производителей, такие как «Energie 3000», «HI-GEAR», «Liqui Moly» и т. д., а также отечественных – «Химпромпроект», «LAVR» и др.

В отличие от препаратов серии «антигель», который имеет сравнительно простую формулу, увеличители ЦЧ или, как их часто называют, «цетан-корректоры», являются более сложными веществами и выпускаются не всеми фирмами, которые наводнили российский рынок антидепрессорными (антигели) присадками и препаратами.

Как считают ведущие специалисты, создать идеальный цетан-корректор нельзя по многим причинам, но

в основном проблема упирается в то, что никогда не знаешь состава топлива.

Практически все производители на упаковке пишут рекомендации по применению цетан-корректора. Обычно указан объем, в который необходимо влить либо всю купленную емкость, либо ее часть. Оптимальной считается концентрация корректора в 0.08–0.11% количества «нормального» (приличного) топлива. В случае некачественного топлива (не только по ЦЧ, а по фракциям и т. д.) может потребоваться более концентрированное присутствие препарата. Следует заметить, что значительное повышение концентрации препарата в топливе тоже не рекомендуется, так как чрезмерное увеличение ЦЧ приводит к уменьшению мощности двигателя и увеличению расхода топлива.

Как правило, большая часть производителей выпускает не просто цетан-корректор, а вводит в его состав специальные добавки, которые принято называть кондиционерами. Очистители, входящие в состав препарата, имеют небольшую, специально подобранную концентрацию, что позволяет медленно удалять загрязнения в топливной системе, в основном с форсунок и из камеры сгорания. Если загрязнения удалять быстро, то результат может плохо отразиться на работе мотора. В худшем случае возможен выход из строя не только топливной системы (ТНВД и форсунок), но и цилиндропоршневой группы в целом. Поэтому заливать и использовать цетан-корректоры нужно аккуратно и максимально приближенно к требованиям изготовителя.

Большая часть корректоров отечественного или зарубежного производства, продающихся в России, предполагают увеличение ЦЧ топлива на пять-шесть единиц. По крайней мере, так написано в рекламных буклетах и отчасти подтверждается независимыми экспертами (см. А. Ю. Шабанов. *Очерки современной автохимии: Мифы или реальность?* СПб., Изд. Ивана Федорова, 2004).

Что касается цен, то назвать их затруднительно, так как рынок у нас пока еще диковат. Назовем ориентировочные цены* в расчете на 100 г препарата. Корректоры-кондиционеры зарубежного производства в розницу стоят примерно от 30 руб. за «условно чистый» корректор

до 120 руб. за корректор-кондиционер с добавками. Отечественные корректоры, не очень уступают зарубежным (если они честные и упаковка «правильная») и на 5–10% дешевле.

И последнее: не всегда стоит пренебрегать советом продавцов и производителей использовать корректор (корректор-кондиционер) регулярно. Если добавлять его в топливо не каждую заправку, экономия будет не очень большой. «Режим» введения корректора каждый должен выбрать сам в зависимости от региона (качества ДТ), возраста, рабочего объема, конструкции и так далее именно вашего мотора, личных ощущений и советов, только не «дяди Феди», а какого-нибудь «профи», которому вы можете доверять. Правда, надо учесть, что у нас в массовой продаже – ДТ с ЦЧ 45 единиц, а большинство дизелей с удовольствием питаются ДТ с ЦЧ 46–49. При большем ЦЧ, напомним, возможны потеря мощности и увеличение расхода топлива, поэтому и действовать надо осторожно. Есть серии высокооборотных современных дизельных моторов, работающих на ДТ с ЦЧ 53 и выше, но в «водном мире» России их настолько мало, что пока воздержимся говорить об их проблемах. Наверное, не за горами то время, когда они в массовом порядке будут улучшать экологию «великой и могучей», но это дело будущего. Что касается «обычных» моторов, то в большинство цетан-корректоров вводится, как уже сказано, специальная добавка, позволяющая использовать ДТ с ЦЧ более 49 единиц. Эта добавка, которую называют очистителем, за счет интенсификации сгорания топлива частично снимает проблему повышенного ЦЧ, т. е. падения мощности и увеличения расхода топлива.

Короче: полностью решить проблему ДТ за счет добавки цетан-корректоров не удалось ни у нас, ни за рубежом. И все же есть ряд препаратов, которые отчасти помогают моторам жить относительно стабильно и выдавать те характеристики, которые определил для них производитель даже на, скажем честно, некачественном ДТ. А что еще требовать от мотора?

И. В.

* Средние ориентировочные цены на некоторых АЗС в обычных и Интернет-магазинах на зиму 2007 г.

