



119

Автор: [Петр Меньших](#)

Мой сосед по даче покупает теперь только дизельные автомобили. Однажды я его случайно выручил. В сырую погоду его мотор не заводился и он зашел на мои шесть соток с просьбой помочь. Я побрызгал под капотом ВД40 и, о чудо, «Нива» заработала. С тех пор сосед уважает меня как знатока автохимии и периодически приносит на пробу разные препараты, ясно, последние десять лет для своего любимого дизеля. Недавно он принес два балончика цетан-корректоров. Я взял время, чтобы получить консультации в отделе экспертиз «За рулем». Здесь вошли во вкус и решили докупить еще несколько препаратов на пробу. Вот что получилось.

Но вначале небольшая образовательная лекция. Дизель – существо изначально обидчивое и капризное. А наше дизтопливо имеет прескверный характер, хотя и соответствует при этом всяческим Регламентам и прочим стандартам. Коллега из Санкт-Петербурга по большому секрету поведал мне, что недавняя плановая проверка состояния топлива на питерских АЗС выявила такое... Понимаю, что моего соседа уже никогда не собьешь с дизельного пути, но встав на него у нас в России, все-таки лучше быть информированным оптимистом. Цетановое число гуляет почти на десяток единиц, температура перегонки – на 70 градусов... Жить с этим, конечно, можно –, однако чем выше температура перегонки, тем хуже испаряется топливо. А чем ниже цетановое число, тем труднее его воспламенить. Осталось только объяснить дизелю, чтобы он не обращал на все это внимание. Но ему наплевать – отсюда и дым, и тупость. А если вспомнить про содержание серы, гуляющее почти на три порядка (!!!), то становится совсем весело. Особенно в том случае, когда мы случайно залили в свой бак как раз такое топливо...

Радикально настроенные коллеги дают уверенный совет: слить бурду, промыть бак и залить нормальное ДТ! На этом теоретическая часть заканчивается.

А на дороге что делать?

Знакомый доцент, великий знаток автохимии, долго втолковывал мне по мобильнику, что нужных мне препаратов, в первом приближении, может быть четыре вида. Цетан-корректоры «подправляют» цетановое число солярки, смазывающие присадки... ну, это понятно, антигели – это на случай холодов, а универсальные составы – на все случаи жизни. Похоже, что лучше не мудрить, а хватать именно последний вариант – я же не химик...

Доцент кричит в трубку, сажая мой баланс в ноль. По-моему, он хочет, чтобы я все-таки выяснил, что конкретно у меня плохо. Дескать, плохой соляр может нагадить и малым цетановым числом, и низкой смазывающей способностью, и плохими низкотемпературными свойствами. Но при этом начинает умничать и тут же говорит, что ухудшенный пуск, к примеру, может быть следствием чего угодно из перечисленного. Кроме того, отдельные несознательные заправщики очень любят превращать летнее ДТ в зимнее методом добавления в оное керосина... Умно, но непонятно.

Лучше немного доплатить и провести чемпионат таких аптек для дизеля. Сосед из любопытства тоже вложился. Итак, наконец сравниваем. Цетан-корректоры – российский препарат ВВФ и «американец» «Цетан-плюс» фирмы SMT. Препараты со смазывающими присадками – наш «ТОТЕК для Евро-4» и французская «Энергия-3000». Антигели – американский «Hi-Gear Суперантигель» и российский «Астрохим». Комплексные универсальные препараты – немецкий Liqui Moly – Super Diesel Additive и европейский Castrol TDA.

Первое желание – бухнуть в бак все и сразу! Однако торопиться не будем... Тем более, что есть вариант и получше: я ни секунды не сомневаюсь, что все эти препараты давным-давно проверены в лабораторных условиях, а соответствующее суждение спецов уже вынесено в сводные таблицы. Компьютер – под рукой, доцент – на связи. Да и фантазии нам, в конце концов, не занимать: короче – лезем «в ответ».

Итог испытаний вышеперечисленных препаратов – в сводных таблицах. Ну что же, специализированные препараты свои заявленные основные функции вполне оправдывают. Цетан-корректоры повышают цетановое число, смазывающие присадки улучшают смазывающую способность, антигели улучшают низкотемпературные свойства. Универсальные корректоры топлив тоже работоспособны, но в эффективности уступают специализированным составам по каждому конкретному параметру. Особенно это заметно, когда речь идет о смазывающей способности – сравните, например, как отработал «Тотек» и, допустим, Liqui Moly по улучшению смазывающей способности. Аналогичная картина – и по коррекции низкотемпературных свойств, и цетанового числа. Впрочем, «универсалы» всегда проигрывали «специалистам»! Зато они выигрывают в удобстве и простоте использования – вместо трех флаконов можно возить с собой только один.

Пробирки и мензурки – дело хорошее, но что скажет сам мотор? Ему понравились те изменения, которые внесли в топливо универсальные корректоры – Castrol TDA и Liqui Moly: он реально отозвался снижением расхода топлива и дымности отработавших газов. Кстати, в этом случае дымность — значительно более чуткий индикатор улучшения условий смесеобразования, чем даже непосредственно расход топлива.

А вот узконаправленные составы, типа «Энергии-3000» и пары антигелей, показали свою специализированную сущность. Увы, но моторных характеристик они практически не улучшили совсем. Впрочем, в описании препаратов этого особо и не обещали – так что все честно. Но ведь главное – не ухудшили!

Тем приятнее было наблюдать успех отечественной автохимии. «Тотек для «Евро-4»» и смазывающую способность повысил, и про расход топлива с экологией тоже не забыл, причем даже более эффективно, чем всякие немцы-англичане! Насколько и что — смотрите в таблицах...

Выводы? Спасти бак нехорошей солярки с помощью современной автохимии вполне реально! Универсальные препараты удобнее, но они эффективно сработают только при «легких недомоганиях». А вот специализированные препараты способны вытянуть даже тяжелые случаи.

Есть еще важный момент... Известны проблемы, имеющие скрытый характер – типа резкого снижения смазывающей способности. Она сразу не проявится, но когда увидишь, будет уже поздно: ремонт топливной аппаратуры обеспечен. И только регулярное профилактическое использование смазывающей присадки может гарантировать ресурс ТНВД. Даже если исходное топливо нормальное – здесь каши маслом не испортишь.

Комментарии по результатам работы с разными препаратами – в табличках. Препараты РАЗНЫЕ и их прямое сравнение просто безграмотно, чемпионат с выдачей медалей не получился. Да и на проверку вышли не флакончики, а возможности технологий спасения топлива. Сосед, кажется, консультацией остался доволен, но больше тем, что купленные препараты могут пригодиться.

Группа универсальных корректоров



Модификатор дизельного топлива Liqui Moly – Super diesel additiv, Германия

Обещано все и сразу – и мощность, и расход, и смазывающая способность, и снижение шума, вибраций и износа. Итог – дизель все равно шумит (значит – работает), но по мощности и расходу топлива эффект действительно обнаружился. Возможно, сработало увеличение цетанового числа. А вот эффект по смазывающей способности довольно невелик. И слишком дорого – почти четыре рубля за литр обработанной солярки.

- Ориентировочная цена – 290 руб., объем 250 мл на 75 литров ДТ.
- Неплохие моторные эффекты по экономичности и экологии, заметное увеличение цетанового числа.
- Невысокий эффект увеличения смазывающей способности и улучшения низкотемпературных свойств. Очень дорого!



Многофункциональная присадка к дизельному топливу «Castrol TDA», EU

По-русски – ни слова! Эффект увеличения смазывающей способности и цетанового числа – в пределах погрешности измерения. Но по моторным и экологическим показателям – все совсем неплохо. Цена приемлемая. Да и возможность точного дозирования препарата дает дополнительный бонус в тесте

- Ориентировочная цена – 350 рублей, объем 250 мл на 250 литров ДТ.
- Хорошие моторные и экологические эффекты при невысокой стоимости обработки литра топлива.
- Невысокий эффект повышения основных физико-химических свойств топлива. Препарат – европейский, а там, видимо, заранее считают, что в топливе с этим должно быть все в порядке!

Группа смазывающих присадок



Присадка смазывающая для дизельного топлива «Энергия-3000», Франция, расфасовано в России

На флаконе говорят – соответствует требованиям стандарта Евро-4. Интересно, каким? Неужели на автохимию уже выпустили такой стандарт? По итогу – узкоспециализированный препарат, реально повышающий смазывающую способность солярки. А вот по моторным показателям никаких дополнительных бонусов мы не заметили. Да и дороговато получается – более 2 рублей доплаты за литр топлива...

- Ориентировочная цена – 90 руб., объем 200 мл на 40 литров ДТ.
- Достаточно эффективен в повышении смазывающей способности топлива.
- И дорого, и больше никаких бонусов – ни экономии, и экологии.



Препарат «ТОТЕК для Евро-4», Россия

«Суперкомпонент», «нанотехнологии управления горением» – красиво и непонятно. Но наш, российский препарат – единственный, который дал и мощный эффект роста смазывающей способности (аж на 40%!), и одновременно «нанопоуправлял» горением. Итог – цифры испытаний дали значения, близкие к рекламе. А это, согласитесь, случается нечасто. Удорожание топлива – на рубль за литр, что вполне сопоставимо с разницей между хорошей и не очень соляркой на разных АЗС.

- Ориентировочная цена – 250 рублей, объем 500 мл на 250 литров дизельного топлива.
- Совмещение эффекта увеличения смазывающей способности и хорошего моторного эффекта.
- Непрезентабельная упаковка.

Группа цетан-корректоров



Препарат «Очиститель Цетан-Плюс», США

Очистительные свойства мы не проверяли, но рост цетанового числа действительно есть. Да и смазывающая способность улучшилась – не очень сильно, но заметно. Мотору это явно понравилось. А еще – самая удобная и продуманная упаковка с дозатором. Но вот цена высоковата.

- Ориентировочная цена – 580 рублей, объем 240 мл на 480 литров ДТ.
- Хороший эффект увеличения цетанового числа, совмещенный с небольшим улучшением смазывающей способности.
- Дороговато! Да и моторные эффекты не очень высоки.



Препарат «Цетан-корректор ВВФ», Россия

Состав самый дешевый, узкоспециализированный. Цетановое число увеличивает, но все остальное при этом не портит – и это уже хорошо. Но дымить дизель после этого корректора стал заметно меньше. А вот фасовка явно неудобна для больших дизелей – не возить же с собой коробку флаконов...

- Ориентировочная цена – 40 рублей, объем 325 мл на 50-60 литров ДТ.
- Самая низкая цена при неплохой эффективности.
- Узкая специализация.

Группа дизельных антигелей



Препарат «Diesel Антигель Астрохим», Россия

Тоже дешевый узкоспециализированный препарат. И весьма эффективный в своей области. Моторные показатели дизеля практически не изменились – значит, на другие характеристики топлива, кроме низкотемпературных, препарат не подействовал! Так ведь и не обещали – так что все честно.

- Ориентировочная цена – 55 рублей, объем 300 мл на 60-120 литров ДТ.
- Невысокая цена, наилучшая эффективность улучшения низкотемпературных свойств.
- Очень узкая специализация, сложность точной дозировки.

