

ZMĚNA PALIVOVÉHO BENZÍNU

od 1. 1. 2019 Ze stojanů zmizí nejpoužívanější benzín Natural 95. – PE

Čas bioblaženosti přichází...

Přeji Vám hezký den a dovolím si připomenout, od 1. 1. 2019 přichází další „bič Boží“ na stará auta – zvýšený podíl ethanolu v benzínu. Ze stojanů zmizí nejpoužívanější benzín Natural 95.

Partner ÚAMK, německý automotoklub ADAC, testoval benzín s vyšším podílem ethanolu (E10 je již několik let běžně k dostání v Německu) na vozidle Opel Signum 2,2 l vyráběném v letech 2003 až 2008. Výsledkem po ujetí 27 000 km bylo poškození palivového čerpadla. Nejedná se přitom o žádnou výjimku. Značky jako Opel, Ford nebo Mercedes upozorňují, že je riskantní být jediné natankování E10 do vozidla, které není na toto palivo homologováno jako splňující evropskou normu Euro 4. Jde tedy o benzínové agregáty zhruba do roku výroby 2005. Odborníci doporučují jeho rozředění v nádrži. Další automobiloví výrobci dokonce ani toto nepřipouštějí. Hovoří o nutnosti vyčerpat, po nechtěném použití E10 do starého vozu, celou palivovou nádrž.

Co zavedení E10 od 1. 1. 2019 bude znamenat pro ČR?

Průměrný věk osobních automobilů v Čechách je asi 16 let. Vozy starší 10 let stále představují asi 60 % českého automobilového parku. Z nich je odhadem 2,5 milionu benzinových a takových, které mohou mít problémy do budoucna s novým palivem E10.

Co s tím? Přestat je používat? Nesmysl. Počítat s tím, že je postupně vinou používání nového druhu benzínu zničí a majitelé pak vyřadí? Rozhodně to nebude většina motoristů. Koupit si nový automobil? S tak velkou obměnou se počítat nedá. Používat do starého auta benzín Natural 98, který neobsahuje žádné biosložky? Cena takového paliva je zásadně vyšší a navíc vyšší oktanové číslo znamená vyšší opotřebování motoru, vyšší spotřebu oleje atd. Zkrátka ani tohle zdánlivě nejjednodušší řešení není tím pravým. Ideální řešení tohoto problému prostě neexistuje. Je to problém, který velmi rychle zasáhne miliony českých motoristů.

Do přílohy Vám přidávám německý metodický materiál VDIK – VDA z roku 2011, který stanoví vozidla neschopná provozu na benzín Normal E 10 (95 oktanů, 10% ethanolu), Special E 10 (98 oktanů, 10% ethanolu) a Super E 10 (100 oktanů, 10% ethanolu). Např. na tento benzín mohou jezdit Fiaty až po roce výroby 2000 s Euro 3 (s určitými výjimkami) a s Euro 4 a 5. Na tento benzín nemohou jezdit všechny starší Škody, včetně Felicií a Fabií Euro 3 do roku výroby 2005 a později.

Na E 10 nemohou dlouhodobě jezdit, nebo se provoz nedoporučuje těmto typům vozidel:

Škoda Felicia (typ 791, 795, 797), modelové ročníky 1995-2002

Škoda Favorit, Forman, Pick Up (typ 781, 785, 787) a všechny další modely, vyrobené před rokem 1989

Fiat – všechny modely včetně EURO 2 do roku výroby 2000 s výjimkou Barchetta 1.8 16V, Bravo (typ 182)/ Brava (typ 182)/ Marea/ Multipla/ Palio 1.6 16V, 2.0 16V, Punto (typ 188) 1.8 16V, Sitlo 1.6 16V, 1.8 16V, 2.0 20V. Platí to i pro Fiat 126 BIS a 126p až do ukončení výroby.

Všechny automobily zn. Tatra.

Všechny motocykly Piaggio vyrobené do 1. 1. 2000, včetně dvoutaktních.

Všechny motocykly JAWA, ČZ, Manet, Stadion, Pionýr, Ogar..., všechny Velorex – nemají palivový systém dlouhodobě odolný účinkům biosložky (leptání a bobtnání hadic, narušování pryžových těsnění a tekutých těsnění na bázi šelaku).

Nikdo netestoval Trabanty a Wartburgy (vzhledem ke stáří a početnímu výskytu), na základě poznatků z provozu je předpoklad rozkladu pryžových těsnění, křehnutí hadic a praskání odkalovacích nádobek.

A tak bychom mohli pokračovat dále – viz tabulka v metodickém VDIK – VDA v příloze.

Řešení?

Jen vybraný segment benzínových stanic bude od 1. 1. 2019 prodávat aditivovaná paliva bez biosložky (ethanolu), např. Benzina Verva 98 a Verva 100 (vozí se z Rakouska).

Shell V Power Nitro – v letním období obsahuje 4% modifikované čistící biosložky ETBE a 3% bioethanolu

Shell V Power Nitro Racing (100) – ethanol neobsahuje

Maxxmotion 100 – ethanol neobsahuje

Verva 98, 100 – ethanol neobsahuje, obsahuje přídavek ETBE

Optimal 95e – ethanol obsahuje

Carrera 100 (ÖMW) – 4,9% bioethanolu + 10% ETBE

Shell V Power Diesel – bio neobsahuje

Maxxmotion Diesel – je bio druhé generace

Verva Diesel – bio obsahuje

Optimal Diesel – bio neobsahuje

E 10 – obsahuje 10% bio složky (etanolu)

Budete ovšem platit větší cenu za tzv. prémiový benzín.

Co to je ETBE?

Ethyl-terc. butyl éter. Potenciální náhrada MTBE v automobilových benzínech za účelem zvýšení podílu „biosložek“ využívaných jako motorová nebo jiná paliva. Jeho výroba je obdobná jako u MTBE a vychází z etanolu a izobutenu. Vzhledem k tomu, že jako zdroj použitého etanolu se uvažuje výhradně líh vznikající kvašením zemědělských produktů, je výroba ETBE z podstatné části kryta surovinou z obnovitelných zdrojů. Přídavek ETBE do motorových benzínů nepředstavuje technický problém, protože ETBE (stejně jako MTBE) má vysoké oktanové číslo, je s benzínem neomezeně mísitelný a má poměrně nízkou tenzi par. Tím se ETBE stává z hlediska kvality konečného produktu –

automobilového benzínu – méně problematickou než mísení etanolu přímo do benzínu.

Když budete jezdit na benzín E 10 – nesmíte jej nechat v nádrži přes zimu, pokud nejezdíte autem, nesekáte sekačkou trávu. Jeho skladovatelnost je max. 3 měsíce, k oddělování biosložky a vázané vody dochází už v průběhu jednoho měsíce a dělá pak velké problémy při startování. Kovové nádrže silně rezivějí, díky lihu v nádrži vnikají bludné proudy a poškozují palivová čerpadla, když jsou elektrická, líh vyplavuje změkčovadla z plastů (lámou se palivová vedení, plastové díly vstřikování). Spotřeba benzínu vzroste průměrně o 4,5%.

Pokud budete jezdit na E 10, je potřeba u starších aut provést změnu nastavení poměru vzduch – benzín (pokud to vůbec jde), zkrátit interval výměny motorového oleje na 2/3, pokaždé se musí měnit filtr, častěji se musí měnit svíčky v motoru (pokud je to benziňák). Ani dvoutakty na E 10 nejedou dobře – musí se přidávat více oleje do benzínu a pravidelně se musí vyjíždět nádrž. Pokud máte doma sud bolševického benzínu – radujte se, jeho životnost byla prakticky neomezená (na benzín od Wehrmachtu také dodnes nastartujete). Zelené šílenství pokračuje dál

„Babišovy řepné chrásty“ v benzínu nemají s ekologií nic společného, je to obrovský byznys). Evropský parlament na začátku července 2016 schválil emisní limity pro stroje poháněné spalovacími motory, které **nejsou určeny** k dopravě po silnicích, jako jsou například sekačky na trávu, lodě, buldozery či dieselové lokomotivy. Podle europoslanců zplodiny z těchto strojů zatěžují životní prostředí, a proto by se jich měla týkat podobná omezení, jaká už platí například u automobilů.

Pro nová pravidla zvedlo ruku 623 evropských poslanců, **včetně českých**, proti jich bylo pouhých 57.

Předejdu Vaší divoké diskusi. Na co budou jezdit starší auta a motoroky? Na to, co bude bez biosložky. Fiaty mající vysokootáčkové motory budou patrně ve výhodě u vysokootáčených benzínů. Dvoutakty (Trabi, Jawa, ČZ...)? Při vyšším obsahu bio složky se špatně rozpouští olej a motory se rychleji opotřebují. Hodně stará auta už před válkou jezdila na lihobenzín – po seřízení by mohla zase jezdit. Jenomže kdysi byla těsnění samá kůže, fíbr, korek, metaloplastik, apod. Nevíte co je to metaloplastik? Mám ho doma ještě část role. Z něj se vysekávala těsnění pro motory, zejména pod hlavy a ventilová víka. Napadá mě jedině tato hláška. Varování říšského ministra zdravotnictví: Pančování benzínu etanolem způsobuje sebevraždu motoru. A někteří z Vás se pořád diví, proč manželé Poláškoví pořád kupují stará jízdní kola a postupně s nimi plní půdu na svém domě.

Musím ještě něco přidávat do benzínu? Ano – v řadě případů musíte

Do všech veteránů, které ještě nemají tvrzená sedla ventilů, musíte přidávat náhražku tetraetylu olova – přípravek Vif Benadit Ba na bázi sloučenin draslíku (100 ml, cca 25 Kč se přidá na 40 l benzínu). Obchodní název je BENADIT BA

FORTE. Např. Benadit (nebo nějaký jiný adekvátní přípravek) byste měli přidat i do nádrže JAWY 500 OHC – původně byla konstruována na benzín s oktanovým číslem 65 (rozpínal se a hořel pomaleji).

Pozor:

Nesmíte přidat do nádrží benzínových aut s katalyzátorem!

Do nádrže kterých aut musíte přidat Benadit:

Všechny Fiaty s benzínovým motorem do roku výroby cca 1983-85: ...Fiat 500, 600, 850, Fiat 124 včetně Coupé a Spider, 125, 126, 127 včetně Sport, 128 včetně Sport Coupé (také starší X 1/9 bez katalyzátoru a vstřikování), 130, 131 včetně Sport, Ducato 1.8; FSO a FSM (127p, 126p, 127p, 131p, Polonez) – všechny typy.

Fiat Fiorino Mk I, Panda Mk I, Ritmo, Regata a Uno mají tvrzená sedla, pokud mají motory typu FIRE. Alfa Romeo – zhruba od roku 1983 mají mít všechny tvrzená sedla ventilů.

Starší Fiaty mají hliníkové hlavy a vsazená sedla z litiny tř. 422431 – tudíž se musí chránit proti zaklepávání a obrušování přísadou.

Majitelé posledních Fiatů 126p s katalyzátorem EURO 1 také nemusí přidávat přísadu.

Zastava – všechny typy nemají tvrzená sedla.

Lancia – A 112, Beta, Delta, Gamma, Prisma, Thema, Trevi a Y 10 (starší modely) nemají tvrzená sedla. SEAT Fura a Panda nemají tvrzená sedla. Tvrzená sedla mají všechny typy Žiguli, Lada a VAZ od začátku výroby, naproti tomu všechny starší Volhy a UAZy nemají tvrzená sedla.

Tvrzená sedla nemají všechny Tatry až do typu 613.4 a motoru č. 10740 a výše. Tvrzená sedla nemají všechny Škody až do typu 742 (Maxík) a 743 (Rapid) včetně s výjimkou motorů 135 a 136: hlava bočního nálitku a bez vývrtnu do 6/1992, znak Škoda natřen bíle – provoz jen s Benaditem; hlava nálitku s vývrtem do 6/1992, znak Škoda natřen modře – tvrzená sedla, bez Benaditu; hlava nálitku bez vývrtnu od 6/1992, znak Škoda natřen zeleně – tvrzená sedla, bez Benaditu.

Wartburgy a Trabanty se čtyřdobými motory – majitelé nemusejí přidávat Benadit. Do dvoutaktů se Benadit nelije.

Pokud jste si schovali naše perspektivní varování z roku 2016, už tehdy jsme varovali, že se blíží datum, kdy budeme shánět do starých aut použitelný benzín jako banány a mandarinky za bolševika. Ten čas už je tady. Na rozdíl od strašení děsivou dodatkovou ekodaní doba dominantního „biosajrajtu“ přichází. Proto z principu nevolím a nebudu volit sluníčkáře, slunečnice, třešňový sad a krocany.

Mgr. Jaromír Polášek, předseda Old Fiat Clubu