

Mindennapi benzinünk!

Van-e bosszantóbb annál, amikor hideg éjszakában, nyílt úton egyszeriben leáll az autó motorja? Látszólag minden ok nélkül. Mintha kifogyott volna a benzin. De nem, csak annyira sok benne az idegen anyag, hogy eldugul a vezetérendszer. Az még a jobbik eset, ha régi kocsiról van szó, mert egy kevésnyi szakértelem birtokában nem maradunk az úton, kitisztítjuk az úgynevezett dűznyt, de mit csináljon az, akinek modern, elektronikus vezérlésű befecskendezésű motor van az autójában? Semmit, csak várja, hogy bevontassák. Nagyon sok ilyen esetről hallunk mostanában. Rengetegen panaszkodnak, hogy rossz a benzin. Valóban rossz? Az illetékesek állítják, hogy nem rossz, minden szempontból eleget tesz a hazai szabványok követelményeinek. Nos, ebből a nagyszerű benzinből tavaly vissza kellett vonni pontosan 28235 litert! Az igazság valószínűleg valahol középen van, mert igazuk van a panaszkodóknak is, az illetékeseknek is, az üzemanyag ellenőrzésével megbízott felügyelőségeknek is, a minőséget ellenőrző intézeteknek is. A régebbi gyártmányú kocsiknak ez a mi benzinünk nem rossz, nagyon is megfelel, sokkal jobb, mint amilyen két évvel ezelőtt volt, a korábbi időket pedig ne is említsük. A rossz benzin ellen tiltakoztak már az autó-behozatali szervezetek is. Nemrégiben az autóimportőrök egyesülésének közgyűlésén elhangzott, hogy a nyugati országokban árusított üzemanyaghoz képest az itteni bizony nagyon silány. Attól függetlenül, hogy az üzemanyagnak itthon már hosszabb ideje csak egy forrása van, azaz minden benzin és származék a hazai finomítókból kerül ki, mert származékot tilos behozni, csak nyersolajat szabad, amit aztán itthon dolgoznak fel -, a benzin minősége esetenként, szállítónként és benzinkutanként nagyon eltérő. Azaz: hol jó, hol csapnivaló. Az egyesülés külföldön is elemeztette a hazai benzint, a vizsgálatot végző laboratóriumok nem is tudták, milyen eredetű üzemanyagot vizsgálnak, de mindegyik azt állapította meg, hogy a minták nagyon különbözőek, egyik rosszabb, mint a másik. Ehhez hozzá kell tenni, hogy nyugati mércék szerint végezték az elemzéseket, figyelmen kívül hagyva az itteni sajátosságokat és igényeket. Ez utóbbiaknak, mint mondtuk, a hazai benzin többnyire eleget tesz, mert az átlag 15 éves gépjárműállománynak nem is lehetnek nagy igényei. Annál inkább azoknak a kocsitulajdonosoknak, akik az utóbbi 2-3 évben vettek új, külföldi gyártmányú autót. Az ellenőrzéseket a vásárlók bejelentései alapján végezték, s kiderült, hogy minden második jelzés jogos volt a fogyasztók részéről. A benzin és a gázolaj minősége ezeken a kutakon többnyire igen változó, de a mérések még változókényabbak. A felügyelők szerint egyes pumpákon mintha szemmértékre mérnék az üzemanyagot, és mintha nem is a liter lenne a mérték. Nyilván nem is az, mert megtörtént az is, hogy a kutas jóval többet töltött a vásárló tartályába, mint amennyi abba belefér. Aligha van rá magyarázat, hogyan lehet 80 litert tölteni olyan tartályba, amely a gyári adatok szerint 60 literes. Nyilvánvaló, hogy a szóban forgó kúton a liter nem éppen liter. A víz már kiment a divatból. Nagyon ritka már az olyan benzinkút, ahol hosszúlépést árulnak, esetleg kisebb vidéki kutakon történhet meg, hogy víz van az üzemanyagtartályban. Ott, ahol még régi, föld alatti tartályok vannak. Az utóbbi 5-6 évben mindenhol beszerelték már a vízjelző műszereket, ezek érzékelik az üzemanyagban a víz jelenlétét, és automatikusan leállítják a tartálykocsiból az üzemanyag áramlását. Így aztán a koktélkészítők semmit nem tehetnek,

más trükkök után kellett nézniük. De nem kell őket féltetni, elég gyorsan új módszereket találtak ki. Például az Euro Diesel elnevezésű gázolajat keverik a D 2-vel, a D 1-gyel vagy fűtőolajjal, esetleg valamilyen növényi eredetű olajjal. Az ólommentes benzint vegyítik az ólmozottal, mást nemigen tehetnek bele. Hogy ez a koktél mit tud csinálni a legalább 1000 euróba kerülő katalizátorokkal, azt felesleges ecsetelni. Hiba történhet már magában a finomítóban is, de az esetek hatalmas többségében a bajok akkor kezdődnek, amikor az üzemanyag-szállító tartálykocsik elhagyják a finomítók területét. A világ autógyárai mindent megtesznek a vevők meghódításáért, egyik módszer a garanciális idő meghosszabbítása. Nem ritkaság ma már a többéves jótállás sem. Természetesen a szabályok betartásával. És az egyik ilyen szabály a megfelelő üzemanyag használata. A koktélkeverők ellen a mostani törvényekkel nem sokat lehet tenni. A büntetések nem nagyok, zömmel nem is készülnek ellenük feljelentések, bizonyítékok híján. A felügyelőség nem nyomozószerv, hogy kiderítse a rossz benzín eredetét, csak megállapítja, hogy nem üti meg a mércét. Mire a feljelentés elkészülne, a kúton addigra már régen másfajta üzemanyagot mérnek ugyanabból a tartályból, nehéz lenne az utólagos bizonyítékszerzés a bűnüldöző szerveknek. Mostanában műanyag plombákkal zárják le a benzinkutak töltőkészülékeit. A pumpákat évente egyszer ellenőrzik, ilyenkor be is állítják, ha kell. Ezek a plombák feltörhetetlenek, azaz önmegsemmisítő berendezésük van, ha feltörik őket, többé visszatenni a helyükre nem lehet. Azonnal kiderül, hogy átállította valaki a mérőműszereket, és ebben az esetben nagy büntetés vár a benzinkútra. A mérésnél ezek után már nemigen lehet csalni, de a koktélkeverők ellen még mindig nincs hatásos védőszer. Az autóimportőrök egyesülése addig is javasolja a modern kocsik tulajdonosainak, hogy felejtsék el a gyári utasítást, ne várják ki a 30-40 ezer kilométeres olajcsere intervallumot, hanem jóval hamarabb, már ötezer kilométeren cseréljenek olajat! Mint a hetvenes évek autóiban. Biztos, hogy saját szempontjukból igazuk is van, hiszen a rossz üzemanyag okozta súlyos károsodások, legtöbb esetben már a garanciális időszak kezdetén megmutatkoznak, és azokat a kereskedőnek kell fedeznie. De jogos a tulajdonos kérdése is, hogy valójában mit is vett egy halom pénzért: húszéves Skodát, vagy a legújabb BMW-modellt?

Forrás: Magyar Szó