

Federace klubů historických vozidel ČR
Nad Okrouhlíkem 2294/11
182 00 Praha 8

V Praze dne 4. 12. 2018

Věc: Žádost o informace o Natural 95

Dobrý den,

v zastoupení majitelů vlastnicích přes 50 000 otestovaných historických vozidel sdružených ve Federaci klubů historických vozidel České republiky, Asociaci Veteran Car Clubů v AČR a v Asociaci klubů historických vozidel si Vás dovoluujeme požádat o následující informace.

V poslední době se množí zprávy o tom, že od 1. 1. 2019 nebude již v prodeji benzín Natural 95 v dosavadním složení, ale údajně s deseti procenty lihové složky (E10). V tomto složení má mít nový benzín neblahé účinky na starší automobily a motocykly, na historická vozidla přímo devastující. Nový benzín má být údajně nestabilní, tedy jeho složky se mají po třech měsících nevratně oddělit, dále má působit díky vyšší vodivosti elektrický náboj v nádržích a benzinovém vedení a tím jejich rychlou korozi.

Další detaily posíláme v příloženém emailu, který jsme mimo jiných také obdrželi.

Rádi bychom se od Vás, jakožto povolaneého a dotčeného subjektu, dotázali, zda jsou tyto zprávy pravdivé, abychom mohli své členy případně urychleně informovat a minimalizovat tak majetkové škody.

Věříme, že se nám společně buď podaří vyvrátit strašidelný mýtus, anebo skutečně připravit majitele historických vozidel na výrazná omezení možností používat svůj majetek.

Předem děkujeme za Vaši odpověď a jsme s pozdravem.

Ing. Pavel Fiala
prezident Federace klubů historických vozidel ČR

Mgr. František Čečil
předseda Asociace Veteran Car Clubů AČR

Ing. Jiří Franc
prezident Asociace klubů historických vozidel z.s.

Příloha č. 1. Obdržený e-mail

Současný nejprodávanější typ Natural 95, obsahující do pěti procent lihu, zmizí podle nejnovějšího plánu petrolejářských firem bez náhrady v roce 2019 z trhu a k dispozici bude stejný Natural, avšak s deseti procenty lihové složky (E10).

Ten sice bude při spalování produkovat do ovzduší méně škodlivin, avšak při pravidelném tankování může poškodit motory starších aut.

Z analýzy společnosti TÜV SÜD Czech vyplývá, že po Česku jezdí nějakých 3,3 milionu osobních aut starších deseti let, tedy vyrobených do roku 2005. Z oněch 3,3 milionu vozů je kolem tří čtvrtin vozidel na benzin, a tedy právě je z větší části chystaná novinka postihne. Je to problém, který velmi rychle zasáhne miliony českých motoristů.

Pro ilustraci přidáváme informace z německého metodického materiálu VDIK – VDA z roku 2011, který stanoví vozidla neschopná dlouhodobého provozu na benzin Normal E 10 (95 oktanů, 10% etanolu), Special E 10 (98 oktanů, 10% etanolu) a Super E 10 (100 oktanů, 10% etanolu).

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

- Všechny starší Škody, včetně Felicií (typ 791, 795, 797 modelové ročníky 1995-2002) a Fabií Euro 3 do roku výroby 2005 a starší.
- Škoda Favorit, Forman, Pick Up (typ 781, 785, 787) a všechny další modely, vyrobené před rokem 1989
- Všechny automobily zn. Tatra.
- Všechny motocykly JAWA, ČZ, Manet, Stadion, Pionýr... a všechny ostatní ještě starší vozidla protože nemají palivový systém dlouhodobě odolný účinkům bioložky (leptání a bobtnání hadic, narušování pryžových těsnění a tekutých těsnění na bázi šelaku.)

Automobilový benzin E10 s přímým přidavkem etanolu znamená některé změny v kvalitativních ukazatelích. Proto bychom rádi pro naše členy znali odpovědi na následující otázky:

- 1) Byla pro použití paliva s vyšším obsahem etanolu zjišťována materiálová kompatibilita, zejména vliv zvýšeného množství lihové složky na těsnění, elastomery, vložky nádrží a slitiny používané v palivovém systému starších vozidel?
- 2) Větší obsah etanolu způsobuje zvýšenou vodivost paliva a tím schopnost paliva způsobovat korozi a zhoršuje mazavost paliva. Bude tento nový Natural obsahovat dostatečné antikorozi a mazavostí přísady? Byl E10 z tohoto titulu testován i ve starších vozidlech?

(Nové materiály na bázi neoprenových, silikonových a teflonových hmot, které jsou k palivu se zvýšeným obsahem lihu prakticky indiferentní, se začaly v automobilovém průmyslu používat až od začátku 90 let.)

- 3) Přímý přídavek etanolu znamená výrazný vliv na těkavost, zvyšuje tlak par a mění průběh destilační křivky (samotný etanol má sice ve srovnání s automobilovým benzinem nižší tlak par, ale přidáním etanolu do benzínu se vytvoří azeotropická směs se zvýšeným tlakem par). Byla na tento zvýšený tlak par testována odolnost palivových systémů starších aut?
- 4) Vysoký obsah etanolu váže vodu přítomnou v distribučním systému. Negativně se to může projevit zejména v zimním období, kdy dochází při poklesu teploty nejprve k zákalu a následně může dojít k vypadnutí lihovodné vrstvy. Bude nové palivo obsahovat i dostatečné přísady pro eliminaci tohoto rizika?
- 5) Co máme doporučit majitelům starších vozidel a desítkám tisíc majitelů historických vozidel pokud budou jezdit na E 10?
- 6) Provést změnu nastavení poměru vzduch – benzín? (u vozidel, kde to jde).
- 7) Zkrátit interval výměny motorového oleje na 2/3 a pokaždé měnit filtr?
- 8) Častěji měnit svíčky v motoru?
- 9) U dvoutaktů přidávat více oleje do benzínu a pravidelně vyjíždět nádrž?
- 10) Další doporučení?
- 11) Kdo ponese zodpovědnost za případné škody, způsobené novým složením paliva?

Záměrně zcela ponecháváme stranou otázku celkového přínosu nového paliva pro životní prostředí. Je všeobecně známé, že při produkci biologického materiálu a následné vlastní výrobě biosložek motorových paliv vzniká mnohem více CO₂ než při výrobě nafty a benzínu.