

# Страховка от алчности?



ВЛАДИМИР  
СМОЛЬНИКОВ



АЛЕКСАНДР  
ХРУЛЕВ,  
канд. техн. наук, директор  
фирмы «АБ-Инжиниринг»



*Размещение сугубо технического материала в рубрике, посвященной страховым технологиям, не связано с ошибкой верстальщика или с невнимательностью ответственного секретаря. Сделано это осмысленно. У нас на этот счет есть мнение, которым мы поделимся с читателем после того, как познакомим его с сутью проблемы*

История, на которой основана эта статья, довольно банальна для автомобильной жизни наших сограждан. У нее есть радостное начало и весьма неуютное продолжение, которое может тянуться годами. К примеру, наш случай длился более 2-х лет и закончился далеко не на мажорной ноте. Все перипетии его не уместить на страницах журнала, да и незачем. В своем повествовании мы намерены руководствоваться не хронологией событий, а основными, на наш взгляд, этапами.

Опустим первую, радостную, часть жизни приобретателя нового автомобиля и сразу сконцентрируем внимание на второй. В ней будет много всего интересного для нашего журналистского расследования. Осовременив высказывание классика, согласимся, что все счастливые обладатели автомобиля счастливы одинаково, не счастливые — несчастливы по-своему. Об одной из таких неустроенных судеб и будет наш рассказ.

В технический центр официального дилера GM обратился владелец автомобиля «Шевроле Каптива» (Chevrolet Captiva), который проехал на нем около 30 тыс.км. Своим ТС гражданин был доволен. Но в один «прекрасный» день случилась беда. При запуске и работе на холостых оборотах мотор начал издавать подозрительные стуки. Существенно

упала мощность, появилась вибрация. К изучению проблемы подключился инженер по гарантии. Проведя первичную диагностику неисправности и посоветовавшись с мотористами центра, он принял решение провести частичную разборку силового агрегата. Ремонтники незамедлительно приступили к работе.

Была снята ГБЦ и демонтированы поршни с шатунами. Дефектовка деталей показала, что у всех поршней сломаны перемычки между компрессионными кольцами.

98% случаев при такой картине мотористы связывают с некачественным топливом, а именно, с низким октановым числом бензина. Что и было сообщено авто владельцу. Впрочем, хозяин ТС с вердиктом специалистов не согласился, мотивируя это тем, что всегда заправлялся на солидной заправочной станции, имеющей все сертификаты качества топлив. И что двигатель его авто до сего момента трудился безупречно.

Мотористы стояли на своем. Но, руководствуясь законом о защите прав потребителей, произвели независимую экспертизу топлива, взятого из бака проблемного автомобиля. Анализ показал действительно низкое (менее 90) октановое число исследованного образца по сравнению с заявленным производителем ТС и равным 95. Но авто владельца и это не убедило. Тогда работники дилерского центра пригласили для авторитетного заключения независимого эксперта. Его выводы повторили версию специалиста по гарантии технического центра. Хозяина «Каптивы» и это не убедило. Он написал заявление о претензии к официальному дилеру. Получив отказ в гарантийном ремонте, передал в суд исковое заявление к своим «отказникам».

Вообще, с точки зрения людей компетентных, позиция истца с самого начала была крайне слабая. Все указывало на то, что действительно, всему виной некачественное топливо, ответственность за которое не может нести ни один из субъектов, участвующих в споре. Но то ли у авто владельца отсутствовали документы на покупку бензина (кассовые чеки АЗС), то ли у него были слабоинформированные консультанты, то ли он с самого начала не мог определить ту самую АЗС, а может, он просто уперся, но продолжал гнуть свою линию.

Чтобы сформировать свое мнение, суд назначил свою экспертизу злополучного мотора. Новые независимые эксперты, проведя углубленную всестороннюю экспертизу двигателя, указали на ту же самую причину его выхода из строя.



□ Один из поршней, подвергшихся атаке детонации. Надеемся, комментарии не требуются

Истины ради следует заметить, что детонационные нагрузки в двигателе (а именно они виновники таких поломок) возникают не только из-за низкооктановых характеристик топлива. Существуют еще две причины, способные привести детали ЦПГ к подобному состоянию. Одна из них — существенный перегрев двигателя. Сильно перегретые стенки камеры сгорания способны нагреть и самовоспламенить ударным образом даже высокооктановый бензин. Но в этом случае перегреву подвергнутся и другие детали двигателя, что легко определить по специфическим признакам. Вторая причина сложнее, она бывает связана с неверной работой блока управления двигателя. И если бы была возможность посмотреть в памяти блока все события, относящиеся к данному происшествию, то судьба судебного разбирательства, видимо, была бы очень короткой.

Ну, например, если бы объектом спора выступал двигатель автомобиля «Мерседес», то, как и положено мировому флагману в этом деле, его блок управления двигателя сродни черному ящику самолета. Записанные на протяжении всей жизни параметры работы всех систем автомобиля не подлежат уничтожению ни при каких обстоятельствах. Круг компетентных лиц, имеющих доступ к получению этой информации, весьма ограничен. Но не сомневаемся, что в подобной ситуации проблема была бы решена положительно. Извлечь же такую информацию из блока управления описываемого автомобиля, вероятно, можно было бы только в случае его демонтажа и отправки в лабораторию разработчиков аппаратно-программного обеспечения данного автосборочного производства. Что крайне затруднительно и чрезвычайно долго. А потому практически нереально.

Однако эксперты есть эксперты! Ежели нельзя оценить работу всей системы управления двигателя, то можно попробовать хотя бы выяснить, как работает главный компонент системы, снимающий



**От какого только ущерба нельзя застраховать свой автомобиль, а от некачественного топлива — нет**

детонационные характеристики двигателя, — датчик детонации. А такие технологии у специалистов имеются. Проведя ряд измерений с имитациями детонационных вибраций и проанализировав электрические сигналы, поступающие с датчика, эксперты сделали вывод об исправности компонента. То есть никакой другой причины поломки, кроме низкооктанового бензина, обнаружить не удалось.

Дальше стало еще интересней. В ходе судебных заседаний, ознакомившись с результатами экспертизы, хозяин проблемного автомобиля заявил, что поломанные поршни демонтированы не с его двигателя. Вероятно, это была единственная «соломинка», за которую еще мог ухватиться пострадавший. Чтобы разобраться с этим, суд назначил дополнительную экспертизу. Она должна была найти родственные связи между рассматриваемыми образцами поршней и блоком двигателя автомобиля. Для реализации данного задания экспертам пришлось разработать собственную методику. Были сделаны фотографии поршней с их повреждениями и цилиндров со следами, оставленными от работы поршней. Их развертка в плоское изображение, дальнейшее совмещение и сравнение показали, что два поршня из исследованной группы точно принадлежат данному двигателю. Еще один принадлежит ему же с вероятностью 50%. Доказать принадлежность четвертого не удалось. В итоге вердикт суда был предсказуем: в иске истцу отказать.

Но вернемся к началу материала, к нашему сообщению, что мы имеем свое мнение. Нет-нет, мы не сомневаемся в верности судебной вердикта, скорее с ним согласны. Но что-то все время мешало душой согласиться с высоким решением. Попытаемся объяснить.

Пока мы разбирались с этим делом, ставя себя на место то одной стороны этой драмы, то другой, нас не покидало ощущение, что в истории



Датчик детонации после проведенных экспериментов показал свою исправность

отсутствует какое-то еще одно действующее лицо. И его не отнесешь к массовке. Потому что тот несчастный владелец автомобиля не нарушил ни одного пункта предписаний по эксплуатации автомобиля. Он вовремя предоставлял ТС на обслуживание, не попадал ни в какие ДТП, строго следил за уровнем тех. жидкостей и т.д. Почему же пострадал именно он? И что он нарушил?

Получается, что где-то далеко, а может и не очень, на трассе или в спальном районе Москвы, или в любом другом регионе РФ, притаилась АЗС, варварским способом отнимающая у нас с вами немалые денежки. И потихонечку, дождливой ночью эти грабители смешивают чего-то с чем-то, а потом пересчитывают свои несправедливые

доходы. И управы на них нет! От какого только ущерба нельзя застраховать свой автомобиль, а от некачественного топлива — нет. А ведь описанная ситуация, по существу, ничем не отличается от ДТП. Разве такое событие не привело к ущербу, нанесенному автомобилю? Привело однозначно. Только после дорожной аварии обычно есть виновный, а после заправочной «аварии» его практически никогда не бывает. Так почему бы страховым компаниям не подумать и не взять под свое крыло подобную защиту автомобиля? За такую страховку, думается, многие бы заплатили.

P.S. Хорошо было бы в заключение дать читателю полезный совет. Но, увы, мы не можем этого сделать. его не имеем. Вроде бы ситуация понятная и подталкивает взять пробу топлива. Но это не так просто. Налить из пистолета на АЗС и, как водится, при свидетелях, с подписями и печатями? Отпадает — кто пойдет в свидетели? Обращаться в структуры контроля? Где они? А если АЗС стоит на трассе, и машина уже далеко? Пока вернешься и организуешь пробы, на злополучной АЗС будет уже новый бензин. Да и на чем возвращаться?

Еще десяток подобных вопросов читатель может придумать себе и сам, не поднимаясь с дивана. А люди, искушенные в подобных изысканиях, оценивают шансы на положительное решение как 1:99. Тогда только и остается, что пожелать всем нам счастливого пути. В самом прямом смысле.

АБС

