

1. Hogyan könnyítsem meg a dízel autóm indítását a hidegben?

Az érzékeny dízelekben érdemes a motorolajat alacsony viszkozitású olajra cserélni, ezzel megkönnyítjük a motor átforgatását az indításkor. Aki még az elhasznált gyertyát is kicseréli és az akkumulátort is ápolja, azt nem fogják megtréfálni a hideg napok.

2. Mi a teendő akkor, ha növényi olajat szeretnék tankolni?

Ha a motort nem optimalizálták erre az üzemmódra, akkor a növényi olaj csak nagyon alacsony arányban keverve használható hideg időben. Az olaj besűrűsödik és a reggeli hidegindításkor nehezen gyullad be.

3. Mire ügyeljünk, ha E85-öt tankolunk?

A bioetanol hideg hőmérsékleten kevésbé gyúlékony, mint a benzin, ezért az E85-ös hajtású autók módosított hidegindító automatikával vannak felszerelve. Átépítés hiánya esetén indítási problémák léphetnek fel.

4. Hogyan reagál az autógáz a hidegre?

Az autógáz üzemű motorok benzinnel indulnak. Mivel a porlasztó a befagyás veszélyének van kitéve, a hűtővíznek legalább 50 fokosnak kell lennie, míg újra autógáz üzemmódra lehet kapcsolni. Alacsony kinti hőmérséklet esetén ehhez néhány kilométer megtétele szükséges.

5. Miért nő az üzemanyag-fogyasztás hidegindításkor?

Az üzemanyag-keveréket dúsítják, hogy például a motorindítás könnyebb legyen, vagy hogy a katalizátort gyorsabban üzemű hőmérsékletre lehessen melegíteni. A keverékképzés és ezzel együtt az égés a hideg motortérben nem optimális. Ehhez még az is társul, hogy a motorolaj besűrűsödik, így a motornak nagyobb ellenállással kell megküzdenie.

6. Mire ügyeljünk, ha még hideg a motor?

A magas fordulatszám tabu hideg motor esetén. A görgők és a kenőfelületek röviddel az indulás után még nem elég olajozottak, így jobban igénybe vannak véve, nagyobb a kopásveszély. Aki folyamatosan rövid távon autózik, annak ajánlatos gyakrabban cserélnie az olajat. Ok: a felgyülemlett üzemanyag és a kondenzvíz kárt okozhat a motorban.

7. Miért nem áll le a motor a start-stop rendszer ellenére?

Ha a hőmérséklet nulla fok körül alakul, a start-stop funkció kikapcsol. A legtöbb autónál 12,4 voltos akkumulátorfeszültség alatt sem áll le a motor.

8. Miért jön ki fehér füst a kipufogón, noha részecskefilterrel és katalizátorral is fel van szerelve az autóm?

A fehér füst nem tartalmaz sem finomport, s nem vezethető vissza károsanyag-tartalomra sem. Kondenzvízből, illetve vízgőzből keletkezik.

9. Hány fok mínuszig védjen a hűtőfolyadék a hideg ellen?

Ezt az autógyártó adja meg. Általában a fagyvédelem mínusz 25 fokig ajánlott. A mi szélességi fokunkon ez elegendő. Ha a hőmérséklet éjjel mínusz 25 fok alá hűlne, több időre van szükség ahhoz, hogy a motor hűtővízrendszere befagyjon.

10. Mi a teendő, ha a hűtővíz befagy?

Semmi esetre se indítsa el a motort. Valószínűleg a vízpumpa befagyott, ami motorkárosodást okozhat. A vízcsövek sérülés nélkül vészelik át a fagyást. A legtöbb motorban van fagycepegető, a megfagyott vizet itt nyomja ki. Az új dugó visszaszerelése és az esetleges károk ellenőrzése már a szakszerviz feladata.

11. Sérülhet az indító a hosszas indítózástól?

Igen. Ha a motor öt másodperc alatt nem indul el, fokozódik az igénybevétel. Ezért soha ne indítozzunk öt másodpercnél hosszabb ideig. Minden indítás után legalább harminc másodpercet várjunk a következő indításig. Vigyázat: amellet, hogy az önindító erős igénybevételnek van kitéve, el nem égetett üzemanyag kerülhet a katalizátorba, ami károsíthatja a kipufogórendszert.

A mai, modern autók már sokkal kevesebb törődéssel is helytállnak télen, mint a régiek, de néhány kötelezettsége a jelenkor autósainak is van.

A tél beálltával a téli gumi felszerelésének szükségessége ma már szinte mindenkinek beugrik, de ezen túl még néhány további teendőjük is van az autósoknak. Ilyen például a fagyálló szintjének és fagyáspontjának ellenőrzése. Itthon legalább mínusz 25, a biztonság kedvéért inkább mínusz 30 fokra érdemes belőni a fagyáspontot. Erre alkalmas műszer már 1000 forint alatt is kapható, de a legegyszerűbb, ha tankoláskor, vagy csak ezért betérve, benzinkúton ellenőriztetjük. De nem csak a hűtőfolyadék kell fagyálló legyen. Bár komoly fölösleges kiadásokat valóban a fáradt hűtővíz tud okozni, kisebb károkat és még nagyobb bosszúságot a nem télálló szélvédőmosó is előidézhet. A fagy beállta előtt érdemes a nyári, nem fagyálló szélvédőmosót kispriccelni a tartályból, majd fagyállót tölteni a helyére. Ebből is érdemes „keményebb” koncentrátumot tölteni, ugyanis a rendszerben még nem megfagyó, csak enyhébb hőmérsékleten folyékony maradó mosószer a menetszállal is hűtött szélvédőre spriccelve hamar jéggé válhat. Ilyenkor nincs más megoldás, mint megállni és lekaparni a jeget. A mosórendszer fagymentesítésének utolsó lépése a fagyálló folyadék rendszerbe járatása, nehogy a nyári, nem fagyálló nafta maradjon a csövekben, ugyanis az így kialakuló dugó miatt a tartályban vígan lötyögő fagyálló mosólé így nem jut el az ablakig.

Noha a KRESZ szerint minden elindulás előtt ellenőrizni kellene a lámpákat, aligha lehet olyan ember, aki ezt valóban minden alkalommal megteszi. Ám a tél előtt feltétlenül meg kell győződni a világítótestek hibátlan működéséről. Ha úgy látjuk, a fényszórók nem kellő távolságba világítanak, vagy épp bevilágítunk a pirosnál előttünk álló autóba, esetleg sok szembejövő villog, ellenőriztessük a fényszóró beállítását. Az ablaktörlők hibája még egyszerűbben megállapítható, ha csikosan törölnek, vagy a gumik már ránézésre is szakadozottak, töredezettek, mindenképp cserélni kell őket. A mai, egy darabból álló, Aeroblade lapátok öregedésének jele a gumik megkeményedése, ilyenkor a lapátok a szélvédőn ugrálva törölnek, és inkább csak redőzik, mint törlik a vizet. Ezek cseréje a hagyományos lapátokénál drágább, de elkerülhetetlen. A lapátokat fagyban érdemes minden hosszabb parkolás előtt, főként este felhajtani, vagy sok rétegű hurkákra csavart újságpapírt tenni, hogy ne fagyjanak az ablakra. Ha ez mégis megtörténne, leolvadásuk előtt ne kapcsoljuk be a törlőt, a masszívan odafagyott gumik miatt mozdíthatatlan lapátok akár a motort is leégethetik, „jobb esetben” csak a gumik károsodnak.

Az ajtótomítéket és a külső gumielemezeket (beleértve az abroncsokat is), valamint a fényezetlen műanyagelemeket érdemes glicerin tartalmú spray-vel befűjni, ez konzerválja őket és a vizet is lepergeti. Ügyeljünk arra, hogy a spray az ablakokra ne jusson, ott ugyanis fénytörést okozhat, nehezen mosható le. Ha az autót hó borítja, a hótakaró nagyját seprűvel, kefével érdemes letakarítani, így elkerülhető, hogy nagyobb mennyiségű hó hulljon az autóba. Ha mégis beesne, a nagyját még elolvadása előtt érdemes kirázni, kisöpörni, különben a vízzé olvadt hó csak lassan szárítható ki. A lábakhoz, főként a legtöbbet használt helyen, azaz a vezetőnél, ajánlott magas peremű gumiszőnyeget tenni, így a cipőről leolvadt hó sem fog a szőnyegbe ivódni.

Régen mindennapi eszköz volt a jégoldó zárolajozó. Amióta az autók zöme távirányítóval nyílik, a záruk kisebb figyelmet kapnak, pedig a sosem használt nyitórendszerek karbantartását nem szabad elfelejteni, ha épp lemerül a távirányító eleme, kénytelenek leszünk kulccsal nyitni az ajtót. Hogy ez ne következzen be, legalább minden második évben a távirányító elemét is érdemes feszültségmérővel ellenőrizni, vagy ha már szétszedtük, cserélni.

Télen különösen nehéz feladat hárul az akkumulátorokra, a hideg motorok beindítása nehezebb, ráadásul a hőmérséklet csökkenésével az akkumulátorok teljesítménye exponenciálisan csökken. A lehető legjobb töltés, illetve energia átadás érdekében mindenképp meg kell tisztítani az akkusarukat, illetve a kábelek érintkezőit. Ehhez drótkefe, csiszolópapír és erre gyártott célszerszám egyaránt alkalmas. A többi évszakban hibátlan telepek fagyban akár egyik napról a másikra indításképtelenné válhatnak. A korosabb (akár 2-3 éves) akkumulátorok nehezen bírják töltés nélkül, akár 2-3 napos állás után is kevés lehet az indításhoz a kakaó. A legjobb megoldás az új akkumulátor vásárlása, de a csak kicsit gyengélkedő akksival és segítő szomszédokkal olcsóbban is megúszhatjuk, ha a 10-20 ezer forintos tételt jelentő akku helyett egy indító (becenevén bika) kábelt veszünk. Télen az autót hosszabb távra magára hagyva mindenképp úgy érdemes leparkolni, hogy a motortérhez, illetve az akkumulátorhoz könnyen hozzá lehessen férni.