

Motora dzesēšana

VITOLDS ŠNEPS,

inženierzinātņu doktors, docents -
speciāli Manam Īpašumam

Par dzeses šķidrumu jeb antifrizu

Katra rūpnīca rekomendē atšķirīgu nobraukumu (tūkst.km), pēc kura dzeses šķidrums jeb antifrizs jāmaina. Pirmkārt, jāpaskatās, kāda ir antifrizā krāsa. Ja šķidrums zaudējis sākotnējo zilgani zaļgano krāsu, tad to vajadzētu nomainīt. Dzeses šķidruma krāsa pārmaiņa ir viena no būtiskākajām pazīmēm, kas raksturo šķidruma kvalitātes pārmaiņu. Sākotnējās krāsa pakāpeniska zaudēšana liecina par dzeses šķidruma anti-korozijs īpašību pavājināšanos, kā rezultātā var parādīties rūsa uz dzesēšanas sistēmas elementiem, pastiprināties antifrizā putošanās. Otrkārt, vajadzētu ar aerometru pārbaudīt antifrizā blīvumu. Pēc blīvuma varam noteikt, kāda būs antifrizā sasaldēšanas temperatūra. Iestājoties aukstākam laikam, tieši šim momentam vajadzētu pievērst pienācīgu uzmanību. Ja nav pārlicības par antifrizā svaigumu, tad labāk to nomainīt. Iegādājoties antifrizu, par pamatu būtu jāņem ne tik daudz Latvijas

ziemas vidējās gaisa temperatūras (ap -10, -15 C), bet gan zemākās temperatūras, kādas pie mums mēdz būt. Domāju kādi -25 būtu pieņemams orientieris. Protams, ja lietosiet Rietumeiropā izplatīto gatavo antifrizu ar sasaldēšanas temperatūru līdz -20, tad nesusaldēsiet bloku un radiatoru arī tad, ja ārā būs pat nedaudz zemāka temperatūra. Tikai būs jāreķinās, ka dzesēšanas sistēmā var rasties vižņi, kā rezultātā no rīta, iedarbinot motoru, var tikt traucēta antifrizā cirkulācija. Antifrizam jābūt ielietam pietiekamā līmenī. Ja dzesēšanas sistēma aprikota ar izplešanās traucēšanu, tad jāseko, lai antifrizā līmenis nebūtu zem minimālā līmeņa atzīmes. Ja izplešanās traucēšana nav, tad jāseko, lai antifrizā līmenis, esot siltam dzinējam, būtu līdz radiatora korķim. Antifrizā līmenis radiatorā (atšķirībā no ūdens), motoram atdzīstot, pazemināsies jūtāmāk. Var būt pat tā, ka paliek nosegta tikai radiatora augšējās caurulītes. Šī antifrizā īpatnība nedrīkst maldināt, - ka nu katru rītu pirms braukšanas dzeses šķidrums jāpapildina līdz korķim. Ja, iepildot svaigo antifrizu, jūs to pielējat līdz korķim, tad liekais daudzums, motoram sakarstot, būs iztecējis no radiatora caur atgaisošanas

caurulīti, - un atlikušā šķidruma būs tieši tik, cik vajag. Un, lūk, šo faktisko līmeni der ielāgot! Taču, ja dzeses šķidrums regulāri zūd, tad gan jāmeklē vaina.

Uzmanīgi ar radiatora vāciņa attaisīšanu!

Pie kādas temperatūras sāk vārties dzeses šķidrums? Dzesēšanas sistēmā, kas ir hermētiski noslēgta, spiediens normāli ir krietni virs atmosfēras spiediena (var būt arī 2 atmosfēras), un tāpēc dzeses šķidruma (ne tikai antifrizā, bet arī ūdens) vārtšanās temperatūra varētu būt kādi +120 C. Gribru brīdināt par iespējamām nepatīksamām. Ja dzeses šķidruma temperatūra sasniedz, teiksim, +120 (bet sistēmā spiediens ir pāris atmosfēras un tāpēc šķidrums nevarēs) un, ja kāds savā muļķībā attaisa radiatora korķi, tad spiediens sistēmā tūdaļ izlīdzinās ar atmosfēras spiedienu, šķidrums sāk vārties un tāpēc var aplaucēties.

Pārkaršu atdzesēt - motoram darbojoties

Ja kādreiz esam "iebraukuši" ar termometra rādītāju sarkanajā zonā (dažiem auto - aiz sarkanās svītras), tad motoru vajadzētu atdzesēt, tam darbojoties, piemēram, ieslēdzot salona apsildīšanas sistēmu jeb krāsnīni, arī vasarā.

Ja sistēma nepilna, rādītājs "melo" un ...

Ja motoru pārkaršē tik daudz, ka caur pārplūdes vārstu izplūst krietni daudz dzeses šķidruma un tādējādi sistēma nav pilna, bet mēs, motoru atdzesējuši, pēc kāda laika atkal iedarbinām un braucam, varam piedzīvot lielus "krenķus". Temperatūras devējs ir ieskrūvēts motora galvā un mēra nevis metāla, bet dzeses šķidruma temperatūru. Bet, tā kā sistēma nav pilna un šķidrums netiek klāt šim devējam, tas neuzrāda šķidruma īsto temperatūru. Mums liekas, ka viss ir kārtībā. Bet patiesībā galva netiek kārtīgi dzesēta, ūdenssūknis tai tikai pa laikam uzmet šķidrumu kā sakarsētiem pirtsakmeņiem. Galarezultātā galva sametas. Un ož pēc nepieciešamības galvu slipēt. **MI**

