

Auto: motora dzesēšana

Temperatūru paredz izgatavotājfirma

To, kādai ir jābūt optimālai antifīriza (dzeses šķidrums) darba temperatūrai, nosaka katra automobiļu izgatavotājrūpnīca. Un šo temperatūru regulē un uztur termostats.

Līdz tam brīdim, kamēr dzesēšanas šķidrums nav uzsilis līdz noteiktai temperatūrai, termostats ir ciet, un tāpēc šķidrums cirkulē pa mazo loku, – tātd caur radiatoru tas necirkulē. Termostats sāk vērties vaļā pie 80° vai 85°, vai pat pie 90°C, – kā kura firma paredzējusi (turklāt tas atkarīgs arī no tā, kādai klimatiskajai joslai konkrētā versija domāta: ziemeļiem, mērenajai vai karstajai joslai).

Ja, arī cirkulējot pa lielo loku, tas ir, caur radiatoru, dzeses šķidrums jau sakarsis līdz kādiem 100°C, tad ieslēdzas ventilators (dažādām firmām un pat vienas firmas dažādiem auto modeļiem ir atšķirīga šī ventilatora piedziņa – vai nu elektromagnētiska vai ar elektromotoru, vai hidrauliska u.tml.).

Kā uzzināt, kādas šīs temperatūras ir jūsu konkrētajam automobilim? Tagad ir pieejamas rokasgrāmatas un citāda literatūra gandrīz katram auto modelim.

Uzšķirsim rokasgrāmatu, piemēram, par Mercedes Benz 190 E. Tajā rakstīts, ka termostata atvēršanās temperatūra tam ir 85° līdz 89°C. Savukārt elektromagnētiskais dzesēšanas ventilators ieslēdzas

pie 100°C. Bet sarkanā atzīme (kuru nedrīkst pārsniegt) uz mērinstrumentu paneļa ir pie 120°C.

Tas viss pie nosacījuma, ka gan temperatūras devējs, gan termostats, gan ventilatora piedziņas ierīces ir kārtībā.

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 antifīriza, bet arī ūdens) vārties temperatūra varētu būt kādi +120°C.

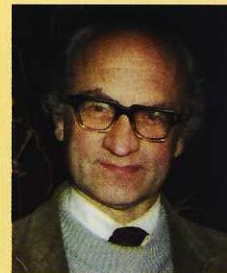
Un uzreiz gribu brīdināt par iespējamām nepatikšanām. Ja dzeses šķidruma temperatūra sasniedz, teiksim, +120° (bet sistēmā spiediens ir pāris atmosfēras un tāpēc šķidrums nevārās) un, ja kāds savā muļķībā attaisa vaļā radiatora korķi, tad spiediens sistēmā tuvojot izlidinās ar atmosfēras spiedienu, šķidrums sāk vārties un tāpēc var applaucēties.

Pārkarsušu atdzesēt – motoram darbojoties

Ja kādreiz braucot esam "iebraukuši" ar temperatūras mērinstrumenta rādītāju sarkanajā zonā (dažiem auto – aiz sarkanās svītras), tad motoru vajadzētu

VITOLDS ŠNEPS,

**Dr. sci. ing., docents,
sporta meistars autosportā –
speciāli Manam Īpašumam**



atdzesēt, tam darbojoties, piemēram, ieslēdzot salona apsildīšanas sistēmu (arī vasarā).

Savulaik, braucot autorallijā, kad karstā vasarā nespējām motoru atdzesēt citādi, ieslēdzām "krāsniņu", – lai gan ārā bija +30°C un logus nevarēja taisīt vaļā, jo ar vaļējiem logiem zūd ātrums.

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

Ja motoru pārkarsē 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 "kreņķus".

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 it kā kārtībā. Bet patiesībā galva netiek kārtīgi dzesēta, ūdenssūkņš tai tikai pa laikam uzmet šķidrumu kā sakarsētiem pirtsakmeņiem. Galarezultātā galva sametas. Un ož pēc nepieciešamības galvu slīpēt. 