

К зиме готовься!

ПОДГОТОВКА
К ЗИМНЕЙ
ЭКСПЛУАТАЦИИ

ДЕСЯТЬ ВАЖНЫХ РЕКОМЕНДАЦИЙ

Своевременно и грамотно обслуживаемый автомобиль в принципе всегда готов к любым условиям эксплуатации. Потому что «грамотно обслуживаемый», значит — с подходящим и вовремя замененным маслом в двигателе и трансмиссии, «свежими» свечами зажигания, «бодрым» аккумулятором, чистой и хорошо функционирующей топливной системой, исправными тормозами, и так далее. Тем не менее, наши действительно суровые климатические условия в зимний сезон предъявляют особые требования, от которых не сможет уклониться даже новый и адаптированный к российским условиям автомобиль. Конечно, не все нижеприведенные действия обязательны для «исполнения» в каждом индивидуальном случае, и все же рекомендуем обратить на это внимание — что-то обязательно пригодится.

1 Переобуться. Вот уж точно, что объединяет абсолютное большинство автовладельцев перед зимой — это традиционная **смена шин.** Тенденциям на рынке и ассортименту зимней резины в розничной торговле посвящен специальный обзор, а здесь дадим практический совет по самой «переобувке». Каждый сезон выполнять полную процедуру: монтаж-демонтаж шин, балансировка и прочее — накладно, не очень полезно для самих шин и дисков, а также приводит к неудобствам в плане пользования услугами специализированного сервиса. Ведь заранее шины не ставят, а зима приходит «неожиданно» для всех, отсюда и очереди в шиномонтажки — потеря времени, нервов и так далее. Чтобы избежать всего, оптимально дер-



жать **два готовых комплекта** колес — для лета и зимы.

Да, это потребует расходов на второй комплект дисков, зато вы экономите все последующие сезоны и свободны в действиях: «переломить» колеса

в комплекте всегда проще и дешевле, к тому же при необходимости это можно сделать самостоятельно — вы не зависите от сервиса. И все же для сравнения: полная «переобувка» шин в сервисе может потянуть

на тысячу рублей и выше (в зависимости от размера колес, необходимости дополнительных расходов на «пипетки», аппетитов сервиса), тогда как обычная перестановка колес в сборе обойдется в **200–400** рублей.



2 Проверить источник энергии. Такой дорогостоящий элемент, как аккумулятор, зачастую меняется «по требованию», то есть когда отказал в работе, а случается это, как обычно, в самый неподходящий момент. Теме аккумуляторов мы посвятили

отдельную страницу, а здесь обратим внимание на один важный момент. Перед зимой надо хотя бы почистить клеммы от окислов и налетов, проверить уровень электролита, не помешает и полностью зарядить аккумулятор. Но чтобы избежать неприятностей, возрастную батарею (отслужившую более четырех лет) лучше поменять на новую (**3000–4000** руб., ёмкость 55–60 Ач). Особенно это актуально, если вы поставили топливный предпусковой подогреватель, который запускается и частично работает от аккумулятора, т.е. создает для последнего дополнительные неблагоприятные условия.

Поменять батарею можно и самостоятельно, однако не все автомобили это позволяют сделать легко и просто. Все зависит от компоновки под капотом: где-то аккумулятор расположен в легком доступе, а где-то наполовину скрыт под кузовными панелями. К тому же некоторые современные автомобили из-за плотной компоновки моторного отсека подразумевают батарею с **низким корпусом** (а такие, как можно догадаться, дороже стандартных) и даже требуют специнструмент для снятия-установки. В общем, не лишним будет ознакомиться со спецификой расположения аккумулятора на своей машине, чтобы в случае чего быть готовым к действиям.

38 a.ru АВТО фирмы объявления новости



3 Залить подходящее масло. Современные энергосберегающие технологии уже в «базе» подразумевают использование маловязких моторных и трансмиссионных масел, то есть сегодня в автомобилях стандартно заливаются легкотекучие масла с низкой температурой застывания. Для моторных масел, как правило, это «зимний» класс вязкости **SAE 5W-**, который должен обеспечивать текучесть (точнее — прокачиваемость по каналам двигателя) при температурах до -35°C . Если у вас залита полусинтетика класса **10W-**, и тем более минералка класса **15W-**, лучше всего поменять это на синтетику класса **5W-**, которая широко представлена в торговле. Однако с учетом нашего климата в ряде случаев на зиму есть смысл заливать масла класса вязкости **SAE 0W-**, что понижает предел текучести еще на пять градусов (то есть до -40°C). Возможно, вам и не понадобится запускать двигатель в таких экстремальных условиях, просто масло этого класса любой холодный запуск сделает менее болезненным для мотора: стартеру будет легче прокрутить коленвал, а смазка быстрее достигнет всех критических пар трения.

Для механических агрегатов трансмиссии («ручные» коробки передач, раздаточные коробки, редукторы мостов) необходимо использовать масла класса вязкости **SAE 75W-**. Жидкости для автоматических коробок, даже на минеральной основе, изначально являются маловязкими с хорошими низкотемпературными характеристиками. Тем не менее, после стоянки зимой перед началом движения рекомендуется некоторое время «погреть» АКП, это уберет ее от перегрузки и преждевременного износа.



4 Поменять антифриз. Система охлаждения должна быть заправлена антифризом, с началом кристаллизации хотя бы не выше -35°C . Особенно это важно учитывать, если летом в систему добавлялась вода. В новых автомобилях современные антифризы рассчитаны на срок службы примерно 5–6 лет, причем официально продаваемые машины должны быть заправлены низкотемпературным составом. **Доливать** же следует не воду, а соответствующий данному двигателю продукт, причем не обязательно тот, что шел с конвейера. Если не говорить о «Тосоле», то большинство современных антифризов смешиваются между собой, а разный цвет (красный, розовый, зеленый, синий или даже желтый) обычно связан с идентификацией продукта на рынке. В случае с возрастными автомобилями надо исходить из текущего состояния охлаждающей жидкости, в том числе по температуре «замерзания» (это можно проверить и специальным прибором на СТО).

При необходимости **полной замены** используют антифриз готовый или разведенный из концентрата, но в любом случае в подходящей по температуре пропорции. Сейчас аппаратная замена антифриза на СТО (с функцией промывки системы, заодно можно и нужно проверить работоспособность термостата) обойдется примерно в **2000** рублей с использованием отечественной ОЖ, и **3500–4000** рублей с использованием фирменной импортной. Надо учитывать, что высокая цена связана с тем, что аппаратная замена антифриза расходует до 15 литров продукта. Конечно, в ряде случаев можно прибегнуть к дедовскому способу промывки и замены: методом поочередного слива, но на это уйдет больше времени, а эффект может быть невысоким, да и не все СТО сейчас возьмутся за такую «грязную» работу.

5 Проверить тормозную систему. Критическое снижение температуры кипения, так же, как повышенная вязкость при низких температурах — все это признаки деградации тормозной жидкости, что ведет к «отсутствию» тормозов в нужный момент. Состояние жидкости можно проверить в сервисе, и все же если жидкость не менялась 2–3 года, обязательно это сделайте сейчас, притом по стандарту DOT следует придерживаться инструкции на автомобиль. Если автомобиль в возрасте (старше 5–7 лет), желательно сделать **профилактику суппортов** с использованием специальной смазки (на специализированных СТО это делают), не лишним будет изучить и состояние тормозных шлангов — при обнаружении трещин или потечок их надо поменять.

Текущее обслуживание тормозов — дело не слишком затратное (соотношение заправочного объема и цены на тормозную жидкость невысокое), но надо убедиться и в ресурсе самих тормозных колодок. При необходимости замены колодок комплексное обслуживание тормозов обойдется от **2500** рублей.



6 Утеплить моторный отсек, чтобы в морозы сберечь тепло. Есть варианты установки изоляции на сам капот (с его внутренней стороны), но чаще для таких целей просто закрывают двигатель сверху и перед радиатором, обычно самостоятельно и подручными средствами. Дело нужное, поскольку сокращает время прогрева, способствует стабильному температурному режиму во время движения и сохранению тепла во время остановки и стоянки. А это дополнительный комфорт, экономия топлива и ресурса двигателя.

Но главное здесь — **соблюсти пожарную безопасность**, то есть не допустить касания огнеопасных материалов (картона, войлока, ПВХ-ковриков, ватных одеял и пр.) раскаленных частей двигателя, или лучше совсем отказаться от их использования. Модный нынче изолон (пенопропилен с фольгой) тоже коварен — фольга может замкнуть клеммы аккумулятора со всеми печальными последствиями. Притом «одеяло» не должно касаться вращающихся элементов двигателя. Также важно не переусердствовать с самим утеплением, особенно во фронтальной части двигателя, то есть со стороны радиатора. Ведь доступ воздуха к системе охлаждения нужен и зимой, а «наглухо укутанный» мотор можно легко перегреть и в морозный денек.

Сейчас в продаже есть **специальные утеплители**, которые укладываются сверху на двигатель. По независимым тестам, они обладают хорошей термоизоляцией (выше, чем у войлока) и при этом сделаны из огнестойких материалов, которые не боятся прикасания к самым раскаленным элементам двигателя (выпускной коллектор, турбина, катализатор). Цены на такие изделия составляют от **1400 до 2700** рублей в зависимости от «выкройки» и производителя, а каждый размерный вариант ориентирован на десяток схожих моделей автомобилей.



7 Запаситесь палочкой-выручалочкой. Вот уж наверняка никого не обременит, зато может сослужить добрую службу в экстремальной обстановке — это **провода «прикуривателя»** (или «крокодилы»). Они не занимают много места, не тяжелые по весу, зато выручат при «сдохшем» аккумуляторе вас или вашего товарища. Цена этих приспособлений разная — примерно **от 350** рублей и вплоть **до тысячи с лишним**, в зависимости от изготовителя и упаковки. Для надежности и безопасности рекомендуем не связываться с самыми дешевыми китайскими вариантами — все-таки речь идет об электричестве и сложных условиях применения.

Запомните порядок **«прикуривания»**, то есть соединения проводов: сначала провод от плюсовой клеммы аккумулятора «донора» соединяем с плюсовой клеммой аккумулятора «умершего». Затем провод от минусовой клеммы «донора» с массой «умершего» (именно с массой, а не минусовой клеммой). После запуска отсоединять провода надо в обратной последовательности. Очень **важно помнить**: при отсоединении проводов все энергопотребители автомобилей, в том числе фары, должны быть выключены, иначе скачок напряжения может их вывести из строя.



8 Усилить искру и свет. Старые (с изношенными электродами) **свечи зажигания** зимой могут серьезно подвести: возникнут трудности с холодным запуском, более того, могут выйти из строя дорогостоящие катушки. Но даже при наличии

у двигателя свежих свечей зажигания, не помешает иметь запасной комплект, в том числе, если речь идет о наиболее дорогих (**400–500** рублей за штуку) свечах с платиновым или иридиевым электродом. Если в мороз угораздило столкнуться с проблемой «незапуска» при нескольких попытках, свечи может «залить» бензином, что сильно затрудняет искрообразование. Установка новых сухих свечей будет способствовать дальнейшему успешному запуску.

Зимой много приходится ездить в темное время суток и вообще в условиях плохой видимости, поэтому надо обратить внимание на **головное освещение**. Например, есть смысл оснастить обычные **галогеновые фары** «продвинутыми» лампами с улучшенным излучением и более высоким ресурсом работы. Правда, лучшие образцы таких ламп недешевы — до **1500** рублей за пару.



9 Не «перехимичить». Надо ли использовать топливные присадки — вопрос очень неоднозначный. Инструкции автопроизводителей **запрещают** применять какие-либо добавки. С другой стороны, вне гарантии на «свой страх и риск» люди присадки используют. Если вы готовы «рисковать» в целях улучшения пусковых, абсорбирующих, смазывающих, антигелевых и прочих свойств бензина или дизтоплива, по крайней мере, выбирайте присадки только авторитетных марок и строго соблюдайте инструкцию по применению.

А вот **какой бензин** (то есть, с каким октановым числом) лучше всего заливать зимой, гадать не будем. И хотя есть небезосновательное мнение, что «пусковые» свойства 92-го чуть лучше, чем у высокооктановых сортов, все же большую часть времени двигатель работает «на горячую». Поэтому правильной всего бензин заливать рекомендуемый производителем. Другое дело, что для всех автолюбителей не помешает один совет: **зимой стараться не ездить на пустом и полупустом баке**, дабы избежать вероятности образования конденсата и «закупорки» топливных магистралей.

Если машина эксплуатируется в крупных городах, значит, зимой «купается в соляных ваннах» дорожной химподсыпки. Надо проверить, и в случае необходимости **усилить антикоррозийную защиту** кузова, а также не забывать периодически мыть машину с промывкой колесных арок.



10 Обзавестись полезными средствами. Очень пригодится специальная **автощетка для очистки снега** (диапазон цен широчайший — от 150 до 1000 рублей), у которой щетина имеет соответствующее «распушение» для защиты лакокрасочного покрытия. В случае габаритных автомобилей понадобится вариант с удлиненной ручкой (есть даже с телескопической), также для удобства существуют щетки с поворотной головкой, плавающей и складывающейся, причем многие такие щетки идут в комплекте с пластиковым скребком для очистки льда. Скребок тоже пригодится, но сделан он из пластика и рассчитан только для очистки стекол.

Необходимо также убедиться в работоспособности штатных «дворников»: есть смысл рассмотреть установку специальных **зимних щеток** (от 700 рублей за пару) с морозоустойчивой резиной и защитой против обледенения. Этот момент не столь актуален при наличии в автомобиле электроподогрева зоны покоя «дворников» или всего лобового стекла.

Бачок омывателя надо заправить незамерзающей жидкостью (вода замерзнет и может вывести из строя систему подачи), чистый концентрат или в пропорции с водой, но сильно разбавлять не следует. Чаще всего в продаже бывает **омывающая жидкость** с температурой замерзания -30–35°C, по ценам от 130 рублей за 5-литровую канистру. Важно избегать подделок на основе ядовитого метанола! Кроме того, не помешает запастись баллончиком с **аэрозолью-размораживателем**: он поможет «отомкнуть» примерзшие ручки и замки дверей, а в некоторых случаях и зеркала.



Василий ЛАРИН