

Automobilio eksploatacijos skysčiai atlieka svarbų vaidmenį – pakankamas jų kiekis ir priežiūra užtikrina automobilio ilgaamžiškumą, saugumą ir tvirtumą. Praktikoje neretai pasitaiko situacijų, kai automobilio skysčius esame priversti papildyti kito gamintojo ar savybių produktu, skysčių kokybę vertiname pagal jų spalvas – ekspertai įspėja, jog kiekvienam vairuotojui svarbu užtikrinti, kad pagrindiniai automobilio skysčiai atitiktų automobilio techninius reikalavimus ir pataria, kokius skysčius maišyti galima ir ko ne.

Stabdžių skysčiai – suderinami ir maišomi

Stabdžių skysčiai yra klasifikuojami pagal virimo temperatūrą ir klampumą, atsižvelgiant į DOT (angl.

Department of Transportation) normų reikalavimus. Šiuo metu naudojami kelių tipų skysčiai: DOT 3,

4, 5, 5.1 ir DOT4LV. Pagal sudėtį, stabdžių skysčiai skirstomi į mineralinius, glikolinius ir silikoninius.

Pasak pasaulyje pirmaujančio alyvos ir tepalų gamintojo „Total“ atstovybės Lenkijoje techninio

skyriaus vadovo Andrzejus Husiatynskio, skirtingu pagrindu (glikolio arba silikono) pagaminti stabdžių

skysčiai negali būti maišomi kartu, nes pasižymi skirtingomis savybėmis: „Dėl panašios sudėties

glikoliniai DOT 3, DOT 4 ir DOT 5.1 yra visiškai suderinami ir maišomi. Vietoj žemesnės klasės skysčių

gali būti naudojami aukštesnės klasės produktai. DOT 5 tipo silikono pagrindu pagaminti skysčiai

negali būti maišomi su jokia kitu stabdžių skysčiu, jie nenaudojami standartinėse transporto priemonėse“, – akcentuoja A. Husiatynskis, pabrėždamas, jog rinkdamiesi stabdžių skystį, kaip ir

kitus automobilio eksploatacijos skysčius, turėtume vadovautis transporto priemonės gamintojo

gairėmis.

Taip pat ekspertas atkreipia dėmesį, jog senesnių prancūziškų automobilių stabdžių

sistemose

naudojami tik mineraliniai stabdžių skysčiai (LHM), kurių negalima maišyti su glikoliniais, nes tai gali

sukelti hidraulinių stabdžių sistemų pavarų riebokšlių išbrinkimą bei ricinos aliejaus gumulėlių susidarymą.

Aušinimo skystis: spalva – ne rodiklis

Pasak Vilniuje įsikūrusio autoserviso vadovo Tomo Marecko, dažniausiai į servisą atvykstančių

vairuotojų užduodamas klausimas yra dėl skirtingų gamintojų ir spalvų variklio aušinimo skysčio

maišymo: „Dažniausiai aušinimo skystį vairuotojai renkasi pagal spalvą – tai pagrindinė klaida, nes

pati savaime spalva nieko nepasako apie produkto kokybę ir jo savybes. Dažydami skysčius raudonai

ar žaliai gamintojai tiesiog atskiria savo produkcijos rūšis, pavyzdžiui, skysčius su silikatais ar be jų.

Net tuo atveju, kai skirtingų gamintojų aušinimo skysčio spalva sutampa, tai dar nereiškia, jog jie

turės tas pačias savybes, todėl nereikėtų tikėti gamintojų garantijomis, kurie ant savo pakuočių

nurodo galimybę skystį maišyti su bet kokios spalvos produktais“.

Ekspertų teigimu, skirtingų spalvų ar gamintojų skysčių maišymas gali sukelti skysčių nuosėdas,

kurios užkemša radiatoriaus skylutes ir riboja jo veikimą: „Jei dėl kokių nors priežasčių kelionės metu

teko papildyti skysčio rezervuarą kito gamintojo produktu, pasiekus kelionės tikslą rekomenduojama

pakeisti visą aušinimo skystį – tai leis išvengti cheminių reakcijų, nuo kurių skystis gali prarasti savo

„darbines“ savybes“, – savo patirtimi dalijasi T. Mareckas.

Variklio alyva – dėmesys kokybei

Pasak „Total Polska“ techninio skyriaus vadovo A. Husiatynskio, maišyti skirtingų gamintojų variklio

alyvą galima, tačiau labai svarbu, kad maišomų alyvų specifikacijos būtų suderintos:

„Šiuolaikiniuose

automobiliuose dažniausiai naudojama sintetinė alyva, kuri gali būti maišoma tarpusavyje, tačiau,

remiantis Amerikos naftos instituto (API) reikalavimais, SG arba aukštesnės kokybės alyvos turi būti

maišomos su kitomis panašios ar aukštesnės kokybės alyvomis. Įpylus prastesnės kokybės ar kitokios

klasifikacijos alyvos rizikuojama netekti tinkamos variklio apsaugos – skirtingų gamintojų siūlomoje

alyvoje yra skirtingų priedų, todėl maišydami ir atskiesdami ją kito prekės ženklo alyva galite prarasti

šių priedų pranašumą, nors didelių momentinių pokyčių ir nepajusite“.

Pasak eksperto, alyvos, kuri galima maišyti su bet kokia kita sintetine alyva, pavyzdys yra „Total

Quartz“ su atsparumo senėjimui technologija (ART), kuri, remiantis Europos automobilių gamintojų

asociacijos (ACEA) tyrimais, užtikrina iki 64% ilgesnę variklio apsaugą.

Ypatinga priežiūra automatui

Pasak ekspertų, pavarų dėžės alyvos maišymo atveju reikalinga vadovautis tais pačiais principais,

kaip ir prižiūrint variklio alyvą: „Ypač automatinių pavarų dėžių atveju reikia naudoti specialią mažo

klampumo ATF (automatinio transmisijos skysčio) alyvą, todėl neturėtume šių alyvų maišyti su

skirtingo klampumo ir parametrų skysčiais. Priešingu atveju, galima perkaitinti pavarų dėžę, užkimšti

ar sugadinti valdymo sistemą“, – įspėja „Total Polska“ ekspertas.

Vairo stiprintuvo skystis

Vairo stiprintuvo atveju skysčio taip pat nepatartina rinktis atsižvelgiant į jo spalvą:

„Šiandien vairo

stiprintuvo skysčiai skirstomi į mineralinius, sintetinius ir pusiau sintetinius, šie skysčiai taip pat

skiriasi ir pagal savo spalvą. Pagrindinė taisyklė – griežtai draudžiama šiuos skysčius sumaišyti vieną

su kitu, nes atsiranda rizika pakeisti jų konsistenciją. Sumaišius šiuos skysčius reikėtų kuo greičiau

pakeisti skystį nauju tinkamu“, – patarimais dalinasi A. Husiatynskis, pridurdamas, jog vairo stiprintuvo skysčio pakuotėje paprastai pateikiama informacija apie standartus, kuriuos skystis

atitinka, ir nurodoma, kurių prekės ženklų automobiliuose jie gali būti naudojami.

