

Populiariausiose Lietuvos visureigių varžybose „4x4 Perimetras“ gausiausia yra „Tourism“ klasė – joje varžosi standartinius modelius turintys vairuotojai. Tai visureigiai, kurie naudojami kiekvieną dieną – ir kelionėms mieste, ir užmiestyje. Dalyvavimas varžybose jų nesugadina, jiems nereikia jokio specialaus paruošimo – net alyva variklyje būna standartinė.

„Kiekviename Lietuvos bekelės lenktynių čempionato etape dalyvauja keliolika tokių standartinių visureigių, kuriais į varžybas atvažiuoja ne visada po darbo persirengti spėję žmonės. Tai geras laiko praleidimo būdas su visa šeima ar draugais ir tuo pačiu – visureigio galimybių išbandymas. Norime

paneigti tą mitą, jog į varžybas galima važiuoti specialiai paruoštu visureigiu. Turizmo klasės dalyviai čia

atvažiuoja tik pakeitę padangas į „All-Terrain“ tipo, o visa kita – kaip ir kiekvieną dieną“, – teigia bekelės

lenktynių organizatorius Gediminas Grigaitis.

Jis priduria, jog daug žmonių perka keturiais ratais varomus visureigius ir važinėdami tik asfaltuotais

keliais net neįsivaizduoja, kokias dideles galimybes jie turi. Mėgėjiškos varžybos – puikus būdas išbandyti

jo galimybes.

Standartinė ir alyva

„Tourism“ klasės dalyviai paprastai pakeičia keturias visureigių detales – padangas.

Specialios „All-

Terrain“ tipo bekelei skirtos padangos prastuose keliuose suteikia kur kas daugiau sukibimo nei

kasdieninės, skirtos komfortiškam ir ekonomiškam važinėjimui mieste bei greitkelyje.

Tokiose varžybose

net variklio alyvos keisti nebūtina.

„Sportiniams automobiliams skirta alyva užtikrina variklio apsaugą esant ekstremalioms sąlygoms –

didelei apkrovai, aukštai temperatūrai ir t. t. Mano nuomone, jeigu varikliui nebuvo atlikti jokie

patobulinimai, tai mėgėjiškam sportui turėtų užtekti alyvos, kurią gamintojas rekomenduoja kasdienėms

reikmėms“, – sako „Valvoline“ alyvos gamintojo atstovas Mantas Staškus.

Kaip pavyzdį jis pateikia projekto #iGo2Dakar automobilį „Nissan Navara“. Šių metų pradžioje pikapas keliavo kartu su Dakaro ralio dalyviais ir Pietų Amerikoje įveikė apie 10 tūkst. km. Jo variklis puikiai atlaikė visus išbandymus – ir keliones aukštikalnėmis, ir dykumų karštį, ir staigią temperatūrų kaitą, ir didelį greitį, nors jame buvo naudota gamintojo rekomenduojama standartinė alyva – „Valvoline Synpower MST C4 5W-30“.

Specialistas pataria reguliariai tikrinti alyvos lygį – taip pat, kaip ir prižiūrėti kitus automobilio agregatus.

„Kiekvienas variklis daugiau ar mažiau „vartoja“ variklinę alyvą priklausomai nuo gamintojo ir vairavimo stiliaus. Nepriklausomai nuo automobilio amžiaus, aš rekomenduočiau profilaktiškai patikrinti alyvos lygį. Naujesniems automobiliams su DPF sistema lygis gali ne tik mažėti, bet ir didėti – per didelis skysčio kiekis irgi negerai. Jis turi būti tarp minimalios ir maksimalios reikšmių ant matuoklio“, – sako M. Staškus.

Jeigu matote, kad variklio alyvos lygis arti minimalios reikšmės ar net žemiau, reikėtų papildyti.

Specialistas rekomenduoja nemaišyti skirtingų alyvos tipų – jeigu variklyje supiltas 5W-30 skystis, tokiu reikėtų ir papildyti. Kita vertus, tų pačių 5W-30 pasirinkimo spektras labai platus – yra atskiros C1, C2, C3, C4 ir kitos specifikacijos.

„Aš visada rekomenduoju pilti tokią alyvą, kuri atitinka gamintojo specifikacijas konkrečiam automobiliui, nepriklausomai nuo jo amžiaus. Jeigu nurodyta tik 5W-30 ar panaši kombinacija, geriau pasikonsultuoti su patikimais pardavėjais, kurie nurodys konkretų automobiliui geriausiai tinkantį produktą“, – pataria specialistas.

Pikapai – ištvermingiausi

Pastarąjį dešimtmetį gerokai pailgėjo automobilių techninių aptarnavimų ciklas. Daugeliui dyzelinių automobilių alyvos keitimas rekomenduojamas tik kas 30 tūkst. km, kai kuriems benzininiams taip pat.

Pagrindinės to priežastys, pasak alyvos specialisto – didėjantis automobilio naudojimas ir

technikos

pažanga.

„Anksčiau per 10 metų nuvažiuoti 100 tūkst. km buvo norma, šiandien toks atstumas nuvažiuojamas per

3-5 metus. Jeigu reikėtų keisti alyvą kas 10-15 tūkst. km, servise tektų lankytis labai dažnai“, – teigia M.

Staškus.

Visos „longlife“ žymimos alyvos yra pilnai sintetinės. Naudojant kokybišką alyvą, galima užtikrinti

tinkamą variklio apsaugą viso intervalo metu, ko nepavyktų padaryti naudojant pusiau sintetinę.

Analogiška situacija ir su komerciniais automobiliais. Jeigu jiems reikėtų lankytis servise kas 10-15 tūkst.

km, tai kainuotų daug laiko, o tuo pačiu – ir pinigų. Todėl gamintojai pasiekė, kad kai kurių transporto

priemonių alyvos keitimo intervalas būtų net 50 tūkst. km arba 2 metai.

Kalbant apie didesnio pravažumo automobilius, pagal ištvermę pirmuoja pikapai – jie paprastai

priskiriami komerciniam transportui. Kai kuriems jų servise pakanka apsilankyti kas 2 metus ir tokie reti

aptarnavimai nemažina jų patikimumo. Pavyzdžiui, „Nissan Navara“ suteikiama 5 metų arba 160 tūkst.

km garantija – ilgesnė nei daugeliui visureigių.

„Variklių gamintojai nurodo alyvos gamintojams, kokias savybes turi turėti tepalas ir vėliau tą patikrina

savais metodais. Aš manau, kad visiškai nereikia bijoti 50 tūkst. km ar 2 metų keitimo intervalo –

svarbiausia pasirinkti tinkamą ir kokybišką alyvą, kuri atitinka gamintojo nustatytas specifikacijas“, –

pabrėžia „Valvoline“ atstovas.

