

ABC

JAK PRZETRWAĆ ZIMĘ



ABC jak przetrwać zimę

- | | |
|---|----|
| 1. Zima. Przyjemna, ale czasami uciążliwa? | 3 |
| 2. Zbrojenie, czyli jak się przygotować do pierwszego ataku zimy. | 4 |
| 3. Oświetlenie pojazdu. | 6 |
| 4. Układ hamulcowy | 7 |
| 5. Układ paliwowy | 7 |
| 6. Wentylacja i klimatyzacja | 8 |
| 7. Przedzimowa konserwacja | 8 |
| 8. Walka, czyli jazda zimą | 9 |
| 9. Jak awaryjnie uruchomić auto? | 10 |
| 10. Jak zachowywać się na śliskiej nawierzchni? | 11 |
| 11. Praktyka czyni mistrza | 13 |
| 12. Jak ruszyć w kopnym śniegu? | 14 |
| 13. Czego NIE robić zimą? | 15 |
| 14. Ogranicz zużycie prądu | 16 |

Zima. Przyjemna, ale czasami uciążliwa

Atak zimy ponownie zaskoczył kierowców – niemal każdego roku media przekazują podobnie brzmiące komunikaty. Czy najzimniejsza pora roku faktycznie jest wrogiem zmotoryzowanych?

Zaryzykujemy stwierdzenie, że najbardziej cierpią... leniwi. Czyli osoby, które zbagatelizowały konieczność przygotowania pojazdu do zimy, odwlekły moment zmiany opon do pierwszych opadów śniegu czy nie poświęciły kilkunastu minut na sprawdzenie, jak auto zachowuje się w warunkach obniżonej przyczepności.

Nie ulega wątpliwości, że zima potrafi uprzykrzyć życie zmotoryzowanych. Codziennego skrobania szyb, walki z zamrzniętymi zamkami czy prób uruchomienia diesla, w którego układzie paliwowym wykrystalizowała się parafina nie życzymy nawet najgorszym wrogom. Jest i druga strona medalu. Piękne zimowe krajobrazy uprzyjemniają każdą podróż, a jazda po nawierzchniach o ograniczonej przyczepności dla wprawnych kierowców nie jest zimą, tylko źródłem prawdziwej przyjemności. Aby uniknąć przykrych niespodzianek, trzeba jednak sumiennie przygotować się do okresu jesienno-zimowego.





Zbrojenie, czyli jak się przygotować do pierwszego ataku zimy.

W Polsce korzystanie z opon zimowych nie jest obligatoryjne. Z badań wynika, że kierowców nie trzeba ustawowo przymuszać do stosowania „zimówek”. Na sezonową wymianę opon decyduje się aż 95% zmotoryzowanych! Wystarczy raz poprowadzić auto na oponach zimowych, by nie chciał słyszeć o półśrodkach czy iluzorycznych oszczędnościach. Komplet opon zimowych jest znacznie tańszy od kosztu naprawy samochodu po najdrobniejszej nawet stłuczce. Komfortu czy bezpieczeństwa jazdy w trudnych warunkach wycenić nie sposób. Sekretom opon zimowych jest specyficzna mieszanka gumy, która zachowuje elastyczność w skrajnie niskich temperaturach. Równie ważne są lamelki. Liczne nacięcia bieżnika potrafią znaleźć odrobinę przyczepności nawet na wyslizganym śniegu czy lodzie.

Porównanie najważniejszych cech opon zimowych, letnich i wielosezonowych

OPONA ZIMOWA



- Stworzona z myślą o pracy w niskich temperaturach.
- Mieszanka gumowa z dodatkiem krzemionki i silikonu nawet na silnym mrozie zachowuje miękkość i zapewnia dobrą przyczepność.
- Zwiększona liczba rowków i nacięć, czyli lameli, pomaga przedzierać się przez zaśnieżone drogi. Ich gęste rozmieszczenie utrudnia zalepienie śniegiem i przyspiesza odprowadzenie wody.

OPONA LETNIA



- Od zimowej różni się przede wszystkim liczbą i rodzajem nacięć. W oponie letniej jest ich mniej i są węższe.
- Mieszanka gumowa jest twardsza, przygotowana tak, by zapewnić dobrą trakcję na rozgrzanym asfalcie niezależnie w temperaturach powyżej 40°C.
- Zimą opona letnia twardnieje i traci przyczepność, a wąskie i rzadko rozmieszczone nacięcia wypełniają się śniegiem, wydłużając drogę hamowania.

OPONA WIELOSEZONOWA



- Bieżnik takiego ogumienia ma zarówno cechy zimowe, jak i letnie.
- Liczba lameli jest mniejsza, a guma nieco twardsza.
- Na silnym mrozie opona będzie miększa niż letnia, ale nie tak elastyczna jak zimowa.
- Latem, w wysokich temperaturach oraz podczas ulewy, nieporadzi sobie tak dobrze, jak ogumienie letnie. Będzie szybciej zużywać się na rozgrzanym asfalcie.



Poznaj historię
Komisarza Werwy
- wejdź na
k2.com.pl/nieuchwytni

O czym należy pamiętać? Guma źle znosi upływ czasu – utrata pierwotnej elastyczności jest szczególnie odczuwalna w przypadku opon zimowych, których lamelki coraz mniej skutecznie wgrzyżają się w nawierzchnię. Eksperti twierdzą, że ogumienie nie powinno być eksploatowane po 10 latach od wyłoczonej na ścianie bocznej dacie produkcji. Nawet, jeżeli guma nie jest spękana, a bieżnik nie jest nadmiernie wytarty. Skoro o głębokości bieżnika mowa... W przypadku opon letnich graniczną wartością jest 1,6 mm. „Zimówka” powinna zostać wymieniona na nową, gdy jej bieżnik ma mniej niż 4 mm. Już przy takim stopniu zużycia praca lamelek oraz zdolność do odprowadzania wody ulegają istotnemu pogorszeniu.

Szukając nowego kompletu „zimówek” nie można zapominać, że opona... oponie nierówna. Asymetryczne ogumienie z wysokimi indeksami prędkości projektowano z myślą o mocnych samochodach, które poruszają się przede wszystkim po odsnieżonych drogach, a z warstwą białego puchu muszą zmierzyć się sporadycznie. W głębokim śniegu najlepiej radzą sobie opony kierunkowe. Optymalną siłę ciągu przy starcie oraz krótkie drogi hamowania na śniegu zapewnia bieżnik poszatkowany licznymi lamelkami. Niektóre modele opon kierunkowych posiadają nawet otwory na kolce, które dobitnie podkreślają, że „guma” była projektowana z myślą o jeździe po głębokim śniegu. Tego typu ogumienie wypada gorzej na suchej i mokrej nawierzchni. Przy wysokich prędkościach daje się we znaki także wyższy poziom hałasu. Asymetryczne „zimówki” są ciche, zapewniają dobre prowadzenie na suchej, mokrej i ośnieżonej nawierzchni. Szeroka oferta ułatwia dopasowanie typu opon do warunków, w których najczęściej podróżujemy.



Podział opon ze względu na rodzaj bieżnika

OPONA SYMETRYCZNA



Bieżnik po obu stronach ma taki sam kształt. Dzięki temu ogumienie można montować w dowolny sposób, bez problemu „żagliując” nim między poszczególnymi kołami. Przeznaczona do samochodów o słabszych osiągnięciach, np. aut miejskich czy dostawczych.

ZALETY

- atrakcyjna cena
- niskie opory toczenia
- prosty montaż

WADY

- słabe odprowadzanie wody
- gorsza przyczepność na zakrętach
- wydłużona droga hamowania

OPONA ASYMETRYCZNA



Bieżnik jest inny na wewnętrznej i zewnętrznej stronie opony. Poprawia to właściwości jezdne na suchej i mokrej nawierzchni, ale nieco utrudnia zmianę opon między osiami podczas sezonowej wymiany. Przeznaczona do samochodów o lepszych osiągnięciach.

ZALETY

- bardzo dobra przyczepność
- świetne odprowadzanie wody
- wolniejsze zużycie bieżnika

WADY

- wysoka cena
- wyższe zużycie paliwa
- utrudnia zmianę między kołami

OPONA KIERUNKOWA



To taka opona, której bieżnik przypomina kształtem literę V. Swoje zalety pokazuje szczególnie przy przyspieszaniu i hamowaniu. Wymaga odpowiedniego montażu, ale pozwala na dowolną wymianę między poszczególnymi kołami. Przeznaczona do samochodów o bardzo dobrych osiągnięciach.

ZALETY

- świetne odprowadzanie wody
- atrakcyjny wygląd
- bardzo dobra przyczepność przy przyspieszaniu i hamowaniu

WADY

- wysoka cena
- szybkie zużycie bieżnika
- większe zużycie paliwa



CARDOS ŻARÓWKA HALOGENOWA H7

Żarówka o mocy 55W i napięciu 12V. Posiada Certyfikaty Europejskie CE oraz homologację E4.

WIĘCEJ O PRODUKCIE



CARDOS ŻARÓWKA HALOGENOWA H4

Żarówka o mocy 60/55W i napięciu 12V. Posiada Certyfikaty Europejskie CE oraz homologację E4.

WIĘCEJ O PRODUKCIE



CARDOS ŻARÓWKA SAMOCHODOWA P21W/5W

Żarówka dwuwłóknowa o mocy 21W/5W stosowana w kierunkowskazach, światłach cofania, światłach stopu i przeciwmgielnych.

WIĘCEJ O PRODUKCIE



CARDOS ŻARÓWKA SAMOCHODOWA R5W

Żarówka o mocy 5W stosowana w światłach postojowych, oświetleniu wewnętrznym, oświetleniu bagażnika itd.

WIĘCEJ O PRODUKCIE

Oświetlenie pojazdu

Zimowe dni są krótkie, więc często podróżujemy po zmroku. Tym bardziej zastanawiająca jest postawa kierowców, którzy bagatelizują przepalone żarówki w przednich reflektorach. Zmniejszony o połowę snop światła istotnie zmniejsza prawdopodobieństwo dostrzeżenia przeszkody z wyprzedzeniem, które pozwoli na jej bezpieczne ominięcie lub hamowanie przed nią. W samochodach ze ściśle zabudowaną komorą silnika żarówki warto wymieniać parami. Odstęp czasowy między przepaleniem jednej i drugiej zwykle nie jest duży, ale by dostać się do tylnej części reflektora, trzeba zdemontować wiele elementów. Lepiej wykonać to raz i mieć spokój na kilkanaście miesięcy, niż zostać zaskoczonym przepaleniem żarówki na trasie. Oczywiście nie należy zapominać także o innych punktach świetlnych. Jedną z podstawowych zasad bezpieczeństwa na drogach jest „widzieć i być widzianym”. Kiedy żarówki naszego pojazdu są niesprawne, nie dajemy innym kierowcom szansy na odpowiednio wcześnie dostrzeżenie naszego auta.

Dobry kamuflaż zostawmy przyrodzie.



Bądź widoczny na drodze.

Układ hamulcowy

Układ hamulcowy – o ile jest sprawny i regularnie serwisowany – nie wymaga specjalnych przygotowań do zimy. Podczas odwilży oraz w okresie dużych wahań temperatury należy jedynie pamiętać o konieczności parkowania samochodu „na biegu”, a nie hamulcu postojowym. Wystarczą niewielkie uszkodzenia pancerza linki „ręcznego”, by wnikać do jego wnętrza woda zamarzała i uniemożliwiła zwolnienie hamulca.

Układ paliwowy

Czasy „chrzczenia” paliwa należą do przeszłości. Mimo tego w okresie zimowym właściciele diesli wciąż narzekają na problemy z odpaleniem silników. W myśl polskich norm z zimowego oleju napędowego kryształają parafiny mogą wytrącać się przy -20°C . Proces prowadzi do zablokowania filtra paliwa i uniemożliwia rozruch silnika. Aby uniknąć przykrej niespodzianki, w okresie siarczystych mrozów warto sięgnąć po depresator, który przeciwdziała wytrącaniu się parafiny, gwarantując drożność układu paliwowego nawet przy -39°C .

Test laboratoryjny w temperaturze -30°C .



Olej napędowy zamienia się w gęsty żel.

Olej napędowy z dodatkiem DFA nadal ma postać płynu.



FLYNY HAMULCOWE I DODATKI DO PALIWA



K2 DOT4

Najwyższej jakości płyn hamulcowy o bardzo dobrych parametrach użytkowych. W pełni zamienny i mieszalny z innymi płynami klasy DOT4 i DOT3. Spełnia normy PN-C-40005:2002, FMVSS 116 DOT4, SAE J 1703.

[WIĘCEJ O PRODUKCIE](#)



K2 DOT5.1

Najwyższej jakości płyn hamulcowy o bardzo dobrych parametrach użytkowych. Przeznaczony do stosowania we wszystkich typach samochodów gdzie instrukcja nakazuje stosowanie płynu DOT 5.1, DOT4, DOT3. Spełnia normy PN-C-40005:2002, FMVSS 116 DOT 5.1, SAE J 1703.

[WIĘCEJ O PRODUKCIE](#)



K2 DFA-39

Dodatek do oleju napędowego zapobiegający wytrącaniu kryształków parafiny i blokowaniu filtra paliwa w temperaturze do -39°C . Zapewnia pewny start silnika, nawet w skrajnie niskich temperaturach.

[WIĘCEJ O PRODUKCIE](#)





K2 SIL

Bezbarwny silikon w sprayu do konserwacji elementów wykonanych z gumy i z tworzyw sztucznych.

WIĘCEJ O PRODUKCIE



PRODUKT WIELOZADANIOWY 07

Produkt o wszechstronnym zastosowaniu. Likwiduje piski, smaruje, czyści, penetruje, chroni przed korozją.

WIĘCEJ O PRODUKCIE



K2 NIEWIDZIALNA WYCIERACZKA

Tworzy na szybach niewidoczną powłokę, która pomaga w odprowadzeniu wody z szyb. Zimą ułatwia oczyszczanie szyb z lodu.

WIĘCEJ O PRODUKCIE



Wentylacja i klimatyzacja

Sprawność układu wentylacji kabiny jest istotna nie tylko w okresie największych upałów. W okresie zimowym nawiew odpowiada za usuwanie pary wodnej z szyb. Jeszcze skuteczniejsza jest w tym klimatyzacja. Będzie pracowała z maksymalną wydajnością, jeżeli filtr kabinowy będzie czysty. Jego kontrola nie jest trudna – filtrująca wkładka najczęściej znajduje się za schowkiem przed pasażerem. Brudny filtr warto zastąpić nowym. Na markowy produkt wydamy najwyżej kilkadziesiąt złotych.

Przedzimowa konserwacja

Więcej niż wskazane jest przesmarowanie uszczelek drzwi silikonem w sprayu. Jego składniki spowalniają proces starzenia gumy, podtrzymują jej elastyczność, jak również wypierają wodę z porów materiału, co przeciwdziała przymarzaniu drzwi do uszczelek. Warto także profilaktycznie przesmarować wkładki zamków. Można do tego użyć produktu wielozadaniowego, którego składniki chronią metalowe elementy przed korozją oraz wypierają wodę. Poprawić można także usuwanie wody z szyb – pomoże w tym niewidzialna wycieraczka. Produkt tworzy na powierzchni szkła hydrofobową warstwę. Krople wody błyskawicznie z niej spływają. Przy prędkościach przekraczających 60 km/h są dosłownie zdmuchiwane przez pęd powietrza. W okresie zimowym istotne będzie wygładzenie porów w szkle nanocząsteczkami. Dzięki nim usuwanie lodu z szyb będzie mniejszym wyzwaniem.



Walka, czyli jazda zimą

Użytkownicy współczesnych samochodów coraz rzadziej zmagają się z problemem zamarzających zamków. Zdalnie sterowany centralny zamek coraz częściej jest elementem wyposażenia standardowego miejskich aut. Wystarczy jedno kliknięcie, by samochód stanął otworem. Pod warunkiem, że drzwi nie przymarzły do źle zakonserwowanych uszczelki. Gdy pociągnięciem za klamkę nie jesteśmy w stanie otworzyć drzwi, nie mocujemy się z nimi. Użycie większej siły najczęściej kończy się uszkodzeniem klamki lub wyrwaniem fragmentu uszczelki. Lepiej sprawdzić, czy nie przymarzły pozostałe drzwi. Prawdopodobieństwo jednoczesnego przymarznięcia czterech jest symboliczne. Kiedy wreszcie dostaniemy się do wnętrza, warto na planowanej trasie podróży umieścić miejsce o dodatniej temperaturze (np. garaż podziemny w supermarkecie). Już po godzinie nie powinniśmy mieć problemów z dostaniem się do wnętrza auta. Aby sytuacja nie powtórzyła się, warto wytrzeć krawędź drzwi i uszczelkę. Drugą z wymienionych należy też niezwłocznie zakonserwować dedykowanym produktem.

Nie polecamy jednak całkowitego rezygnowania z odmrażacza do zamków, ujemne temperatury znacznie skracają żywotność baterii zamontowanych w kluczyku i wtedy może pojawić się duży problem z dostaniem się do samochodu. Dodatkowo w wielu modelach samochodów jest tak, że centralny zamek nie obejmuje np. zamka wlewu paliwa - lepiej zaopatrzyć się w odmrażacz niż blokować kolejkę do dystrybutora paliwa, podejmując nerwowe próby otwarcia baku.

ZIMOWY NIEZBĘDNIK



K2 GERWAZY

Spray do odmrażania zamków w temperaturze nawet do -60°C . Zawiera środki smarne i substancje przeciwdziałające korozji.

WIĘCEJ O PRODUKCIE



NIE BĄDŹ JAK KOMISARZ WERWA



Poznaj całą historię na k2.com.pl/nieuchwytni

KOMISARZ WERWA RUSZY W POŚCIG NAWET PRZY -54°C

Poznaj całą historię na k2.com.pl/nieuchwytni

Jak awaryjnie uruchomić auto?

Kiedy przekręceniu kluczyka w stacyjce nie towarzyszy charakterystyczny odgłos pracy rozrusznika, jest niemal pewne, że akumulator uległ rozładowaniu. Samochód można próbować odpalić „na pych”, czego jednak nie polecamy – na karoserii mogą pojawić się wgniecenia od dłoni, a szarpnięcie towarzyszące zwalnianiu sprzęgła może doprowadzić do przeskoczenia rozrządu. Lepiej „pożyczyć” prąd od innego kierowcy poprzez kable rozruchowe. W pierwszej kolejności łączymy dodatnie bieguny obu akumulatorów, a następnie minusowy biegun akumulatora „dawcy” podłączamy do metalowego elementu silnika „biorcy”. Obwód zostanie zamknięty, jednak prąd nie będzie musiał płynąć przez rozładowany akumulator. Kable odłączamy natychmiast po uruchomieniu silnika, zaczynając od bieguna ujemnego akumulatora „biorcy”.

Rozruch silnika mogą utrudniać także problemy z układem wzbogacania mieszanki (popularne ssanie), świecami żarowymi czy źle pracujący silnik krokowy. We wszystkich sytuacjach awaryjne uruchomienie jednostki napędowej może ułatwić samostart – aerozol z łatwopalnymi związkami, które należy rozpylić w układzie dolotowym, jednocześnie przekręcając kluczyk w stacyjce.

ZIMOWY NIEZBĘDNIK



CARDOS KABLE ROZRUCHOWE 400A

Kable z miedzianymi zaciskami o szerokim rozstawie. Nie sztywnieją pod wpływem niskich temperatur. Zapakowane w wygodną torbę.

[WIĘCEJ O PRODUKCIE](#)



CARDOS PROSTOWNIK AUTOMATYCZNY

Do ładowania wszystkich typów akumulatorów. Wyposażony w automatyczną selekcję napięcia ładowania i zmiany prądu. Nie stwarza ryzyka przeładowania i zapewnia ochronę przed zwarcim i złym podłączeniem.

[WIĘCEJ O PRODUKCIE](#)



K2 SAMOSTART

Ułatwia start silnika. Działa nawet w temperaturze -54°C. Polecany do wszystkich rodzajów silników.

[WIĘCEJ O PRODUKCIE](#)



Jak zachowywać się na śliskiej nawierzchni?

Na śliskiej nawierzchni wszystkie manewry należy planować z większym wyprzedzeniem i uwzględniać czarne scenariusze – chociażby trudności w zatrzymaniu się przed skrzyżowaniem. Na polskich drogach królują samochody z przednim napędem. Nieźle radzą sobie w warunkach zimowych. Masa wiszącego nad przednią osią silnika dociska opony do nawierzchni, ułatwiając ruszanie. Sposób przeniesienia napędu oraz nastawy zawieszenia zwykle prowadzą do podsterowności na zbyt szybko pokonywanych zakrętach. Zdecydowana większość kierowców poprawnie reaguje na pierwsze oznaki tendencji do wyjeżdżania przodu pojazdu na zewnętrzną łuk – odruchowo zdejmuje nogę z gazu. Jeżeli prędkość nie była zbyt „optymistyczna”, może to wystarczyć do przywrócenia samochodu na pożądany tor. Sprawy przybierają znacznie gorszy obrót, gdy kierujący naprawdę przesadził z prędkością, a zdjęcie nogi z gazu nie pomogło. Wówczas zaczyna się paniczne zwiększanie kąta skrętu kół. To błąd. Czynność jedynie pogłębia podsterowność. Aby wybronić się z poważnego poślizgu podsterownego, trzeba zdjąć nogę z gazu, lekko nacisnąć na hamulec, jak również zmniejszyć kąt skrętu kół. Przy wszystkich czynnościach wskazana jest płynność. Połączenie nagłego odjęcia gazu z szarpnięciem kierownicą może wywołać poślizg nadsterowny, w którym tył pojazdu próbuje wyprzedzić przednią oś. Na zarzucanie tyłem na wyjściu z zakrętu powinni być przygotowani właściciele aut z napędem na tył. Tendencję do obracania się pojazdu wokół własnej osi trzeba szybko ograniczyć poprzez kontrowanie kierownicą. By kontra była skuteczna, powinna zostać połączona z umiejętnym dodaniem gazu. Aktualnie szkoły jazdy coraz częściej rekomendują alternatywną metodę walki z nadsterownością – w samochodach z systemem ABS sprawdza się połączenie kontry z pełnym hamowaniem. Wykorzystujemy wówczas pełną przyczepność kół do nawierzchni i redukujemy prędkość, co jest szczególnie istotne, gdy nie zdołamy wyprowadzić auta z poślizgu. Uderzenie w przeszkodę nastąpi z mniejszą prędkością. Nawet najprostsze, dotłączane układy napędu na cztery koła istotnie ułatwiają ruszanie z miejsca. Ale kto po raz pierwszy zajmuje miejsce za kierownicą auta 4x4 powinien mieć się na baczności. Optymalna trakcja przy starcie jest złudna. Auto sprawnie nabiera prędkości, jednak hamuje tak samo źle, jak samochody z napędem na jedną oś. Także tempo, w którym można bezpiecznie pokonywać zakręty tylko nieznacznie przewyższa bezpieczne prędkości dla aut z napędem na przednie czy tylne koła – najwięcej zależy od typu opon. Nie należy także przeceniać systemu ESP, który poprzez selektywne hamowanie wybranych kół koryguje niepożądane zachowania pojazdu. Nawet najbardziej zaawansowana wersja ESP nie jest jednak w stanie nagiąć praw fizyki i znaleźć rezerw przyczepności na zbyt szybko pokonywanym zakręcie.



W naszej strefie klimatycznej można spotkać się z różnymi typami śliskiej nawierzchni. Najbardziej niebezpieczną jest „czarny lód”, czyli asfalt pokryty niewidoczną warstwą lodu. Niestety o jego obecności przekonujemy się najczęściej, gdy zachodzi konieczność mocniejszego naciśnięcia na hamulec bądź wykonania zdecydowanego ruchu kierownicą – samochód praktycznie nie reaguje na polecenia prowadzącego. Aby uniknąć przykrej niespodzianki, można od czasu do czasu sondować przyczepność poprzez zdecydowane naciśnięcie na hamulec. Oczywiście jest to możliwe tylko w sytuacji, gdy za naszym autem nie jadą inne pojazdy. Duży odsetek kierowców panicznie boi się jazdy po białych drogach. Problem wyolbrzymiają media, rokrocznie donoszące o trudnej sytuacji na trasach czy drogowcach zaskoczonych przez atak zimy. Przyczepność na ośnieżonych drogach jest niska, ale przewidywalna – nie zaskoczą nas nagle zmiany sytuacji, jak na oblodzonym asfalcie. Wystarczy poznać zachowania własnego pojazdu, by nie bać się jazdy po białej nawierzchni i sprawnie pokonywać kolejne kilometry. Najlepszym przykładem są kierowcy ze Skandynawii. Przez kilka miesięcy w roku jeżdżą po białych drogach, rozwijając na nich prędkości rzędu 80-120 km/h.



ZIMOWY NIEZBĘDNIK



K2 ALASKA MAX

W kilka chwil skutecznie odmraża powierzchnię szyby, pozostawiając ją gładką i bez zarysowań. Całkowicie bezpieczna dla lakieru, gumy i plastiku. Działa nawet w temperaturze -70°C .

[WIĘCEJ O PRODUKCIE](#)



K2 ALASKA

W kilka chwil skutecznie odmraża szybę. Zawarte w Alasce nanocząsteczki sprawiają, że po jej kolejnym razem łatwiej już usunąć lód z powierzchni szyby.

[WIĘCEJ O PRODUKCIE](#)



K2 CLAREN ZIMOWY PŁYN DO SPRYSKIWACZY

Płyn do mycia i odmrażania szyb. Działa nawet w temperaturze -22°C . Ma świeży, przyjemny zapach.

[WIĘCEJ O PRODUKCIE](#)

Praktyka czyni mistrza

Umiejętność prowadzenia samochodu w trudnych warunkach nie jest wiedzą tajemną. To wyłącznie kwestia poznania granic – zarówno własnych, jak również pojazdu, którym dysponujemy. Oczywiście nie zamierzamy nikogo namawiać do eksperymentów na drogach publicznych. Błąd mógłby być opłakany w skutkach. Lepszym pomysłem będzie poszukanie dużego i pustego parkingu, na którym można pokusić się o poszukanie rezerw przyczepności czy próby awaryjnego hamowania czy omijania przeszkód. Trzeba jednak zachować umiar. Za manewry, które tworzą realne zagrożenie w ruchu drogowym grozi mandat w wysokości 200-500 zł, a nawet zatrzymanie prawa jazdy i skierowanie sprawy do sądu, który może orzec zakaz prowadzenia pojazdów na okres od sześciu miesięcy do trzech lat! Na pobłażliwość policjantów z pewnością nie będzie można liczyć, gdy możliwości pojazdu postanowimy weryfikować na parkingu, po którym poruszają się inni kierowcy i piesi.

Bezdiskusyjnie najlepszym rozwiązaniem będzie poszukanie zimowej szkoły jazdy. Zajęcia zwykle odbywają się na lotniskach, a za kwotę rzędu 200-300 zł można liczyć na kilka godzin jeżdżenia w zróżnicowanych, a zarazem całkowicie bezpiecznych warunkach. Wskazówki instruktorów ułatwiają zszlifowanie techniki.



**PRZEZORNEGO KIEROWCĘ
POZNAJE SIĘ PO PORANKU**

Jak ruszyć w kopnym śniegu?

Umiejętność płynnego operowania gazem i sprzęgłem przydaje się także podczas ruszania w kopnym śniegu. Pedałami należy operować delikatnie i unikać zrywania przyczepności. Zwykle więcej straty niż pożytku przynosi wyłączanie kontroli trakcji lub ESP. Trzeba pamiętać, że elektroniczna asysta nie tylko ogranicza moc silnika w momencie wykrycia poślizgu. W wielu współczesnych samochodach kontrola trakcji bądź ESP pełnią rolę namiastki blokady mechanizmu różnicowego. Przyhamowanie nadmiernie buksującego koła ogranicza poślizg, jak również prowadzi do przekazania większej porcji sił napędowych na oponę lepiej wgrzyżającą się w nawierzchnię, co zwiększa prawdopodobieństwo wybrnięcia z opresji. Aby w pełni wykorzystać przyczepność opon, próbujmy ruszać na wyprostowanych kołach. Jeżeli po kilku próbach samochód nie drgnie nawet o milimetr, poszukajmy pomocy. Dalsza walka jest bezcelowa. Śnieg pod buksującymi oponami szybko zamienia się w lód.

Kto nie lubi być zdany na łaskę innych, powinien wozić w samochodzie saperkę i worek ze żwirem. Obmyślając strategię uwolnienia pojazdu z potrzasku warto pamiętać, że kluczowe są pierwsze metry. Trzeba zadbać, by przed zderzakiem, ani na torze, którym będą podążały koła nie znajdowały się większe hałdy śniegu. Pod opony napędzanej osi warto nasypać żwiru. Zwiększy współczynnik tarcia i ułatwi ruszenie.








Czego NIE robić zimą?

Zaskoczeni problemami z samochodem kierowcy nierzadko wspinają się na wyżyny swojej kreatywności. Jak uporać się z zamarzniętym zamkiem? Polecamy odmrażacz. W żadnym wypadku nie należy natomiast podgrzewać kluczyka płomieniem z zapalniczki! Przypominamy, że wewnątrz kluczyka znajdują się delikatne moduły elektroniczne, które mogą ulec uszkodzeniu gdy grot kluczyka zostanie wystawiony na działanie płomienia. Jak zapobiec zamarzaniu paliwa? Przed laty polecano wlanie do baku „setki” denaturatu. We współczesnych samochodach ze skomplikowanymi układami paliwowymi taki dodatek prędkiej zaszkodzi niż pomoże. Lepiej zainwestować w dedykowany dodatek do paliwa. Odradzamy także domowy sposób na zamarzniętą szybę. Polewanie jej ciepłą wodą pozwoli na usunięcie śniegu i lodu. Pamiętajmy jednak, że ogromne różnice temperatur prowadzą do powstania naprężeń, które mogą doprowadzić do pęknięcia szyby. Poranne skrobanie szyb jest zmartwieniem kierowców, nie warto jednak odreagowywać złości na skrobaczce, bo łatwo w ten sposób zarysować powierzchnię szyby. Zdecydowanie lepiej użyć odmrażacza do szyb. Z zamarzniętymi elementami – drzwiami, szybami, wycieraczkami, klamkami czy klapkami wlewu paliwa – nie należy się mocować. Użycie siły może doprowadzić do pęknięcia klamki, odkształcenia klapki, rozzerwania uszczelki bądź naderwania piór wycieraczek. Siłowe otwieranie szyb może doprowadzić do uszkodzenia mechanizmu oraz korbki lub elektrycznego silnika.



5 ZIMOWYCH ANTYPATENTÓW

- 1 Nie podgrzewaj kluczyka zapalniczką - możesz uszkodzić umieszczone w nim układy elektroniczne
 Użyj odmrażacza do zamków K2 Gerwazy
- 2 Nie dolewaj denaturatu do paliwa - możesz uszkodzić układ paliwowy
 Użyj K2 DFA lub K2 Anti Frost
- 3 Nie polewaj zamarzniętej szyby gorącą wodą - pod wpływem dużej różnicy temperatur może pęknąć!
 Użyj odmrażacza do szyb K2 Alaska
- 4 Nie otwieraj siłą przymarzniętych drzwi - uszkodzisz uszczelki, albo nawet wyrwiesz klamkę.
 Zabezpiecz uszczelki silikonem w sprayu- K2 Sil
- 5 Nie usuwaj lodu z szyb przypadkowymi przedmiotami - trwale zarysujesz szybę.
 Użyj odmrażacza do szyb K2 Alaska

Ogranicz zużycie prądu

Kierowcy eksploatujący samochód wyłącznie na krótkich odcinkach, powinni starać się ograniczać zużycie prądu. Szczególnie podczas siarczystych mrozów. Przypomnijmy, że przy -20°C pojemność akumulatora jest o połowę niższa niż w okresie letnim. Każdy rozruch silnika dodatkowo uszczupla zapas energii, a jego odbudowanie podczas podróży na dystansie kilku kilometrów jest trudne. Aby niedobory nie unieruchomiły silnika, warto z rozwagą korzystać z odbiorników prądu – w szczególności podgrzewania przedniej i tylnej szyby oraz lusterek, jak również podgrzewanych foteli. Nowoczesne samochody z układem start-stop samodzielnie bronią się przed rozładowaniem akumulatora. Przy niskich temperaturach przestaje działać system wygaszania silnika na czas postoju. Przechowującym auta w garażach polecamy elektronicznie sterowane ładowarki, które samodzielnie diagnozują stopień naładowania akumulatora i uzupełniają niedobory. Większość urządzeń tego typu posiada też program zimowy, który zwiększa prąd ładowania.

Podsumowując...

Czy zima jest wrogiem zmotoryzowanych? Mamy co do tego poważne wątpliwości. Wystarczy rzetelnie się do niej przygotować, by czerpać radość z jazdy i nie drżeć na myśl, czy po porannym przekręceniu kluczyka w stacyjce silnik znów rozpocznie pracę. Warto także pomyśleć o popracowaniu nad własnymi umiejętnościami, jak również poznać rezerwy przyczepności. Jeżeli wiemy, gdzie leżą granice, prawdopodobieństwo ich przypadkowego przekroczenia staje się śladowe.



Chcesz wiedzieć więcej?



Ponad 200 prezentacji - dowiedz się więcej
o naszych produktach na:
www.slideshare.net/k2compl



facebook

Jeżeli masz wątpliwości w jaki sposób użyć
naszego produktu - napisz do nas za
pośrednictwem Facebooka, postaramy się pomóc.
www.facebook.com/k2auto



Nie wiesz jak użyć naszego produktu?
Zobacz nasze wideoporadniki na:
www.youtube.com/k2compl



Zapytaj nas

Nasz ekspert rozwieje Twoje wątpliwości - www.K2.com.pl/zapytaj

www.K2.com.pl