

Porady Wujka Zbyszka

Elektryka

Okres wzmózonej aktywności samochodów 4x4 na wertepach już się rozpoczął. Na razie małe grupki pasjonatów i amatorów tej formy rekreacji wyjechały w teren. Coraz częściej słychać porykiwania silników, dobiegające gdzieś z dróg nieprzejezdnych dla normalnego auta.



Jak twierdzi znaczna część „pozytywnie zakręconych”, jest to miód dla ich uszu, przyspiesza oddech i aktywizuje krążenie krwi. Dla wielu jest to sposób na odstresowanie i wyładowanie nadmiernej energii, wyciszenie się oraz powrót do normalności po stresach w pracy. Wiadomo – lepiej w terenie niż w domu, tak trzymać!

Instalacja zapłonowa

Silnik benzynowy, aby pracował sprawnie w terenie, potrzebuje poza odpowiednio dobranymi świecami zapłonowymi solidnych, odpornych na przebicia elektryczne przewodów zapłonowych. Na naszym rynku w ofertach handlowych sklepów motoryzacyjnych jest cała gama przewodów różnych firm, tych znanych i tych wchodzących na rynek, lecz sprzedawcy rzadko kiedy potrafią nam coś konkretnego o nich powiedzieć.

Na pytanie „co to za przewód?” slyszymy „dobry” lub „bardzo dobry”, lecz nie o to w tym chodzi. Wszystkie przewody są podobno z silikonu i działają rewelacyjnie, a przecież nas interesuje wytrzymałość na przebicia w wilgoci, czas eksploatacji i oczywiście cena. Niejednokrotnie cena nie jest adekwatna do jakości kabli i nazwa firmy na oryginalnych przewodach nie gwarantuje jakości. Często popełnianym błędem przez kupującego jest niedobranie długości przewodów, co w efekcie daje nam jakąś pajęczynę pod maską, przewody są dziwnie zakręcone, związowane i podwieszane do wszystkiego co nie jest metalowe, żeby nie występowało przebicie iskry. Przecież wystarczy dobrać przewody indywidualnie do naszego silnika lub kupić komplet oferowany przez producenta wg katalogu. Remontując GAZ-y i UAZ-y przez wiele lat spotykałem się z takimi dziwnymi zmotami, że chyba małpa by tego nie wymyśliła i pojazdy te trafiały na wyregulowanie pracy silnika, bo „panie Zbyszku, coś go rzuca i brak mu mocy”. No i pewnie, że mu brak, skoro pracuje wybiórczo tylko na trzech „garkach”. Na hasło, żeby zamówić przewody, padała odpowiedź: „przecież to całkiem nowe,

dopiero kupione”. Zdają sobie sprawę, że porządny przewód kosztuje i to niebagatelną kasę, równą nieraz całemu kompletowi na cztery świece, lecz wiercie, to się oplaca. Porządny, solidny przewód służyć może latami i gwarantuje niezawodność będąc nawet pod wodą.

Historia

Jak wróćę pamięcią do początku lat 90-tych, kiedy w domowych warunkach powstawały wspaniałe, aczkolwiek dziwne patenty, to zastanawiam się, jak to wszystko jeździło. GAZ-y lub UAZ-y pokonywały przeszkody wodne, gdzie głębokość wynosiła ponad 1 m.

Na jednym z Wertepów w okolicach Grójca przejazdem ekstremalnym był staw o długości ok. 50 m i głębokości 1,2 m lub więcej, i na 20 załóg prawie wszystkie przejechały kilkakrotnie. Suzuki Samurai, który próbował tego dokonać, po prostu płynął, gdyż nie dostawał kołami do podłoża. Do zabezpieczenia instalacji służyły rękawiczki gumowe, butelki po napojach, WD-40, silikon uszczelniający kopułki oraz rurki elastyczne igelitowe, w które wkładany był przewód zapłonowy,

tak żeby nie miał dostępu do wody. Stosowano różne minikompresorki, które pompowały powietrze w aparat zapłonowy, chroniąc go w ten sposób przed wdarciami się wody. Umysł terenowca pracował z prędkością światła i szukał najlepszej i najskuteczniejszej metody, żeby zabezpieczyć swój układ zapłonowy przed przebiciem. Wiercie mi, że coś w tym było, gdyż patrząc na pucharowe miejsca z różnych imprez gros z nich zajmowali ci dawni „patenciarze”, gdyż to była prawdziwa szkoła życia terenowca.

Impreza terenowa była okazją do spotkań kumpli oraz wymiany poglądów jak można „uszlachetnić” swój pojazd lub zmienić jego wygląd, by wzbudzał podziw na drodze. Wiercie mi, to były super spotkania, które zespały ludzi i tworzyły fajną atmosferę.

Rzeczywistość

Wracajmy do rzeczywistości. Ogólna i łatwa dostępność do osiągnięć najnowszej techniki w dziedzinie elektroniki samochodowej powoduje działania wbrew zdrowemu rozsądkowi, że o praktycznej stronie nie wspomnę. Pod maską montowane



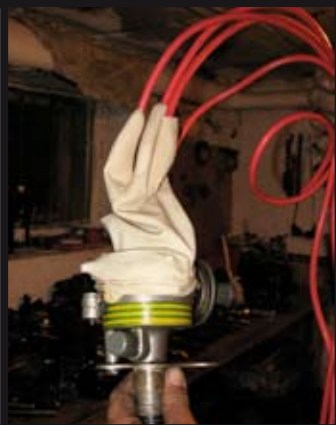
Aparat wymaga dobrych przewodów.



Instalacja „przepatentowana”.



Zapraszanie iskier na zewnątrz.



To nie jest żart.



Minikompresorek zapewnia nadciśnienie.



Łatwość modyfikacji nie zawsze pomaga.



Uszczelnianie koputki.



Ekranizowana instalacja zapłonowa.



Wyciągarka w trakcie montażu.

są całe ciągi styczników, przekaźników, złącz i kostek elektrycznych chyba tylko po to, żeby innych zadziwić; tylko czym? Przecież te rzeczy nie cierpią wody i po niewielkim nawet moczeniu ulegają awarii. Pamiętajcie, że każdy patent najprostsz jest z reguły najlepszy w swej niezawodności. Jeśli musicie dołożyć włączników lub przełączników, zamontujcie je w kabinie w miejscu łatwo dostępnym, lecz osłoniętym od wilgoci. Przed każdym spodziewanym większym „topieniem” spiskajmy to specjalną chemią do wytrącania wilgoci lub chociażby WD-40 – to naprawdę pomaga.

Nowoczesne pojazdy posiadają pod maską całą masę różnych przełączników, puszek z elektroniką, więc zobaczcie, jak można je ochronić poza fabrycznym zabezpieczeniem. Wszystkie wejścia przewodów można dodatkowo uszczelniać silikonem, styki wazeliną techniczną, żeby nie śniedziały. Przewody zapłonowe powinny być jak najkrótsze, tak żeby nie posiadały styczności z metalowymi elementami silnika, gdyż może to powodować przebiecia iskry. Efektownie to wygląda w nocy przy podniesionej masce, gdy wszystko

„świeci”, lecz mało w tym prawidłowości działania.

Silnik traci moc, przerywa i krztusi się niejednokrotnie strzelając w rurę oraz spala ogromne ilości paliwa. Wniosek prosty, więcej płacąc za konkretne przewody oszczędzamy! Pisać można wiele, lecz i tak nie zmieni to faktu, że instalacja elektryczna boi się wody, więc na ciężkich przeprawówkach pojawia się coraz więcej diesli, bo im woda nie strasza.

Nieliczni posiadacze GAZ-ów i UAZ-ów używali instalacji zapłonowej tzw. ekranizowanej, mylnie twierdząc, że jest to instalacja wodoszczelna. Poniekąd tak też i było, bo jeśli wpadła woda, rzeczywiście trudno było jej się pozbyć i powodowała przebiecia instalacji elektrycznej.

Wyciągarki

Najczęściej spotykane i montowane w terenówkach są te najprostsze elektryczne, natomiast do ekstremów twardziele montują wyciągarki mechaniczne. Każdy chwali swoje, a prawda o skuteczności ich działania leży pośrodku, zwłaszcza po uwzględnieniu spraw budżetowych.

Elektryczne wyciągarki są dostępne w bardzo dużej gamie firm i mocy oraz ceny od 1500 do 10000 zł i więcej. Ci, którzy będą jej naprawdę używać, dobierają wg uciążu (przelicznik 1 LBS=0,454 kg) w stosunku do wagi własnego pojazdu, niezawodności oraz ceny. Importerzy z Chin ściągają całą masę różnych wyciągarek, które biją cenowo uznanych dotychczas producentów i niekiedy dorównują im jakością. Przed zakupem dobrze jest porozmawiać z kolegami, którzy już zamontowali takie urządzenie i korzystali z niego, więc mają wyrobiony pogląd na jakość wyrobów danej firmy. Ja w swoim artykule sku-

pie się głównie na zamontowaniu naszej wyciągarki tak, żeby było to proste i skuteczne, i przede wszystkim bezpieczne dla osób, które to eksploatują. Pamiętajcie, że dokładane do montażu śruby, nakrętki, przekładki nie zawsze będą odpowiednie do waszego auta, więc trzeba je zamienić na znacznie sprawniejsze i bardziej dopasowane, gdyż „partyzantka” zawiedzie w najmniej odpowiednim momencie. ■

C.D.N.

W sprawie porad: gazik4x4@o2.pl, www.sulejowek4x4.pl

