

Itt a tél, és ezt a tényt az autók üzemeltetése során is érdemes figyelembe venni. Most nem a zárjégoldóról és társairól emlékeznénk meg, azt meghagyjuk a TV híradók, reggeli TV „show”-k és a közlekedésbiztonságiak kutyacsontjának, hanem a T3 sajátosságaival foglalkoznánk.

A T3 egy nagy doboz, amiben sok a levegő és ezt bizony fel kell melegíteni főleg fagypont alatt. Mit tehetünk, hogy ez minél hatásosabb legyen? Lehet pálínkát, forraltbort rendszeresíteni, de abból a vezető kimarad.

Lássuk hát, hogy mik a lehetőségeink.

- Az egyik legkézenfekvőbb az állóhelyi fűtés, amelyek közös jellemzője, hogy ha nincs nekünk, akkor nem fog fűteni.

- Az autó saját fűtésrendszere a következő, amit érdemes átnézni, kicsit tuningolni.

Ha úgy ítéljük meg, hogy a fűtés nem kellően hatékony, akkor több dolgot tehetünk, nézhetünk át.

Első lépésként ellenőrizzük a hűtőfolyadék rendszer légtelenítését *(erről külön leírást találtok)*

Természetesen legyen tele a hűtőrendszer, ami azt jelenti, hogy a felső, motortérben lévő kiegyenlítő tartály (kék-kupakos bili) csordultig, míg a rendszámtábla mögött található tartály a min. és max. jel között (ha ez nem látszik, akkor kb. a betöltő alsó éléig) legyen feltöltve. Fontos, hogy a hátsó radiátorral rendelkező rendszerek esetében ezt a radiátort is légtelenítsük a fűtés csap felett található fehér színű műanyag elemmel. Megjegyzendő egyébként, hogy a jó minőségű fagyálló hűtőfolyadék a megfelelő koncentrációban *(hogymilyen és mennyi azt külön leírásban megtalálhatod)* jobban kezeli a hőt, egyszerűbben mondva jobban fűt vele az autó.



Ha még mindig nem jön a sivatagi forró szélvihar, meg kell nézni a fűtés csapot, működik-e. A fűtés csap a vezetőfülke alján kívül elhelyezett pótkereket levéve és felfelé nézve lehet meglelni. Előfordul, hogy a fűtés csapot mozgató huzal törik meg, vagy ragad meg, ezért nem lehet a fűtés csapot kezelni.

Új utángyártott fűtés csap ára 2-3ezer között mozog:

Ha a csap működik és még ekkor sem kellően meleg a gép kabinja, ellenőrizzük a fűtőradiátor állapotát. Ezt a műszerfal alatt találjátok sajnos ki kell hozzá venni a teljes műszerfalat, nem csak a műszercsoportot egy hatalmas fekete dobozban, amit (ha még nem volt szétbontva) óvatosan ketté kell nyitni (egy klipsz, két csavar és ragasztó tartja össze). Mivel a T3-asok koros gépek, a fűtőradiátor sok esetben masszívan elkoszolódik, és a levegő egyszerűen nem áramlik át rajta. Megoldás a kompresszorral átfújás. A hosszú idők alatt a radiátor elvízkövesedhet, ami miatt szintén nem fűt, hiszen kevesebb folyadék áramlik benne és nagyobb a falvastagság. Ezt a radiátor átmosásával (vízkőoldó, enyhe ecetes-vizes oldat) lehet javítani vigyázat, ezt a műveletet követően előfordulhat, hogy a kioldott vízkő már nem zárja le a radiátoron meglévő lukat és a radiátor csepegni kezd. Ha már itt járunk, gondoskodjunk kicsit a ventilátorról is! Ha a radiátort kiszerelem, visszaépítés után ne feledkezzünk meg hűtőrendszer fentebb említett légtelenítéséről!

Gond lehet, ha a radiátor alól hiányzik az alá helyezett, lyuggatott lemez, aminek a szerepe abban rejlik, hogy megakadályozza a túl nagy és erős légáramlást a radiátoron keresztül, ami lehűti azt. Ez általában hosszabb utakon okoz problémát, amikor a külső hideg levegő nagy mennyiségben áramlik. Ideiglenesen le lehet zárni, vagy csökkenteni lehet a beáramló külső levegő mennyiségét úgy, hogy a felső hűtőrácsot leszerelve, a mögötte a felső élen található kisebb rács mögötti nyílás méretét csökkentjük, vagy letakarjuk.

További lehetőség a radiátorokhoz vezető vízcsövek külső szigetelése, amit az építőiparban kapható csőszigetelő anyagokkal és kábelkötegelővel viszonylag egyszerűen, gyorsan és olcsón megoldhatunk.

A keveset forgó motor kevésbé mozgatja a hűtőfolyadékot, aminek következtében pl. városi araszogatáskor, vagy helybenjáratáskor nem áramlik a radiátorokon keresztül elég hűtőfolyadék. Ezen segíthetünk, ha a TD motoroknál alkalmazott elektromos keringető szivattyúval azonos, vagy hasonló szivattyút építünk a fűtési körbe:



Ez sem bonyolult, viszont hatásos, költsége 2012-es árakon 10-20 ezer Ft közötti kiadást jelent (használt/új szivattyú ára) szerelési anyagok nélkül. Ennek a megoldásnak hátránya lehet, hogy pl. a dieselmotorok kevés veszteség hője miatt az erősebben áramló hűtőfolyadék visszahúthatja a motort.

A kevésbé, vagy egyáltalán nem melegedő motor esetében érdemes ellenőrizni a termosztátot (a hűtőfolyadék-hőfokmérő műszer mutatójának a tartomány közepén, a led környékén kell állnia még téli viszonyok között is).

Segíthet a motor melegedésében és melegen tartásában, ha meg van az eredeti motor-fenéklemez és ha a hang- és hőszigetelő gyapotot is benne van még, az már jó esély a motor melegebben tartására.

Amelyik kockában nincs hátsó radiátor, vagy elromlott, az egy '80-as évekbeli VW Polo radiátorát keresse, mert az azonos a T3 hátsó fűtőtestével és utángyártottban olcsóbb is, mint a javítás:



A beépítéshez célszerű megszerezni a hátsó konzolt a ventilátorral és a műszerfalra telepített kapcsolót is. Ennek a beépítése sem túl bonyolult, de már nem egy hirtelen hibaelhárítás szintje.

Ha ez a kis esszé nem elegendő, vagy kérdés merült fel, a fórum [sufni-tuning ... szerelési okosságok](#) topicjában kérdezzetek, lesz, aki tippekkel, tanácsokkal segíteni fog.