

Auton esilämmitys on ympäristöteko

– lämmittimet kehittyneet edelleen

Uusiin Suomessa myytäviin autoihin on usein jo maahantuojan tai autoliikkeen toimesta asennettu moottorin lohkolämmitin, tai sen saa edullisesti autokaupan yhteydessä. Jos lämmitin on kaupantekohetkellä unohtunut tai käytettynä ostetussa autossa sitä ei vielä ole, niin ei hätää. Käytännöllisesti katsoen jokaiseen Suomen teillä liikkuvaan autoon löytyy oikea, moottorikohtainen lohkolämmitin ja siihen liitettävät lisävarusteet.

”Lohkolämmitin” on vakiintunut nimitys moottorin lämmityselementille, sillä perinteisesti se on asennettu moottorin sylinterilohkoon, jossa se lämmittää suoraan jäähdytysnestettä. Nimitys on jonkin verran harhaanjohtava, sillä nykyisissä moottoreissa kyseinen lämmitin asennetaan yhä useammin moottorin ulkopintaan. Tällöin lämmitin lämmittää moottorin jäähdytysnestettä ja voiteluöljyä moottorin runkorakenteen kautta. Usein tällainen pintalämpöön perustuva lämmitin on todettu moottorin lämpenemisen kannalta tehokkaammaksi kuin perinteinen jäähdytysnesteen lämmitykseen perustuva tapa.

Kolmas jäähdyttimen sijoituspaikka voi olla moottorin alavesiletku. Kaikki asennuspaikat on suunniteltu juuri kyseisen moottorin lämpenemisen kannalta parhaimmiksi mahdollisuuksiksi.

Päästöt lyhyillä matkoilla murto-osaansa

Autojen päästöjen vähentäminen on juuri nyt ajankohtainen puheenaihe autoveron perusteiden muuttuessa päästöistä riippuvaksi. Kylmänä vuodenaikana eräs tehokkaimmista hiilidioksidin vähentämiskeinoista on säännöllinen moottorilämmittimen käyttö. Lämmitetty moottori tuottaa ensimmäisten ajokilometrien aikana murto-osan



Uusinta lämmitinteknologiaa edustava pokkarin kokoinen Defa Termini lämmitin keskikokoiset autot

päästöistä verrattuna niitä kylmänä käynnistetyn auton päästöihin. Mitä kovempi pakkanen vallitsee, sitä pidemmän ajomatkan kylmänä käynnistetty moottori vaatii lämmitykseen normaaliämpötilaan, jossa pakokaasun kierrätys ja katalysaattori toimivat päästöjä rajoittavasti. Moottorin esilämmitys on siis ympäristöteko sen lisäksi että se lisää ajomukavuutta, vähentää polttoaineen kulutusta ja säästää auton akkua. Esimerkiksi alle kymmenen asteen lämpötiloissa viiden kilometrin työmatkalla useimmat moottorit eivät ehdi lämmitä niin paljon, että niiden päästöjenrajoitus toimisi suunnitellulla tavalla. Tällöin auton kokonaispäästöt voivat olla moninkertaiset sen virallisesti ilmoitettuihin päästöarvoihin verrattuna.

Mukavuus lisätuna

Jo moottorin esilämmitys lisää myös ajomukavuutta; ikkunoiden huuru poistuu nopeammin ja lämmityslaitte puhalttaa lämmintä ilmaa heti liikkeelle lähdeäessä. Vielä paljon enemmän mukavuutta voidaan lisätä asentamalla autoon lohkolämmittimen ohella toimiva sisätilan lämmitin. Auton sisätilat lämpenevät mukaviksi yleensä samassa ajassa kuin moottorin lämmitin lämmittää

moottorin. Tulipalopakkaamalla toki tarvitaan lämmitykseen enemmän aikaa. Lämmityksen maksimiaika on tuolloinkin vain pari tuntia, sillä tutkimusten mukaan sitä pidempi lämmitys ei paranna kokonaistulosta. Normaalioloissa lämmitykseen riittää aika puolesta tunnista tuntiin.

Lämmittimien uusi sukupolvi markkinoilla

Autojen sisätilan lämmitimet ovat kehittyneet melkoisesti. Vuosi sitten alan suurin valmistaja Defa toi markkinoille noin taskukirjan kokoisien Defa Termini -lämmittimen, joka suuremmalla 1350 W teholla lämmittelee keskikokoisen henkilöauton. Muutaman asteen pakkasissa riittää jopa laitteen käyttö puolella teholla.

Kun sisätilan lämmitimet tätä ennen olivat kooltaan paljon suurempia, oli niiden sijoitus autoon usein ongelma. Nyt tämä ongelma on poistunut, sillä uudelle pienelle lämmitinelle löytyy varmasti tila jokaisesta autosta.

Tänä vuonna lämmitinvalikoimaan tuli vielä tehokkaampi Defa Termini, jossa suurin teho on 2100 W. Tämä teho riittää suurien tila-autojen ja citymaastureidenkin lämmitykseen. Tämä uusi iso Termini

on muilta ulkomitoiltaan samankokoinen kuin pienempikin lämmitin, paitsi että se on hieman paksumpi muistuttaen kooltaan paksua pokkaria. Katkaisimella sen tehoksi voidaan valita myös pienempi 1350 W teho.

Termini -lämmittimet voidaan pienen kokonsa ja keveytensä ansiosta kiinnittää useimpien autojen jalkatiloihin tai hansikaslokeroon alle mukana seuraavan kiinnitysjalan avulla. Kesäksi lämmitin voidaan helposti poistaa kiinnitysjalasta.

Lämmitin voidaan kiinnittää miten päin tahansa, mutta luonnollisesti kuuman puhallusilman

tulo pitää suunnata siten, että se ei kuumenna liikaa auton sisäpintoja tai esimerkiksi istuimien tekstiilipäällyksiä.

Mikäli autosta ei löydy paikkaa, johon lämmitin voidaan luontevasti asentaa kiinteästi, voidaan se asentaa myös auton jalkatilaan lattialle sitä varten suunnitellun telineen avulla. Tämä teline pysyy paikallaan auton kumimaton alle sujautettavan jalan avulla.

Perinteisiä, kooltaan suurempia sisätilan lämmitimiä on edelleen markkinoilla. Vanhenevan teknologiansa vuoksi ne ovat yleensä jonkin verran halvempia kuin uudet Terminit. Toiminnallisesti ne ovat toki edelleen käyttökelpoisia, joskaan eivät yhtä käteviä.

Valmistaja antaa Defa Termini -lämmittimille viiden vuoden takuun, kun se muilla lämmitimillä on yleensä 1 – 2 vuotta. Käytännössä lämmitimet ovat hyvin kestäviä ja toimintavarmoja. Yleisimmin rikkoutumiset johtuvat puhalttimeen joutuneista esineistä; pikkukivistä tai hiekasta, joka jalkatilasta saattaa kulkeutua lämmittimeen.

Lämmitimiä myyvät kaikki auto-, autotarvike- ja varaosaliikkeet ja asennuksia suorittavat lähes kaikki autokorjaamot.

Lisätietoja lämmitimistä suomen kielellä löytyy valmistajien ja maahantuojien verkkosivuilta:

www.calix.fi, www.defa.com, www.kaha.fi, www.koivunen.fi

