

Per una corretta manutenzione dei vostri veicoli Vi suggeriamo di seguire scrupolosamente le seguenti regole di corretta ordinaria manutenzione.

Batteria

Le batterie attuali hanno bisogno di poche cure: molte sono sigillate, e pertanto è sufficiente controllare che i morsetti siano ben stretti e non ci sia formazione di ossido.

Nelle altre, il livello va verificato di tanto in tanto, aggiungendo, se necessario, soltanto acqua distillata (mai acido) sino a raggiungere il valore massimo indicato con una tacca sul contenitore della batteria o con un riferimento all'interno dei fori di riempimento.

Infine, il coperchio della batteria va tenuto pulito e asciutto e le staffe di fissaggio devono essere ben strette (senza però esagerare).

Filtro gasolio

Il filtro del gasolio svolge due fondamentali funzioni: trattenere le particelle di sporcizia sospese nel combustibile e separare eventuali tracce d'acqua e altri inquinanti dal gasolio.

L'acqua nel combustibile è un pericoloso nemico dell'impianto iniezione, perché provoca costosi danni alla pompa e agli iniettori. Se si ha l'avvertenza di verificare a intervalli regolari lo stato del filtro gasolio si può procedere per tempo allo spurgo, prima che si riempia d'acqua e non sia più in grado di trattenerla.

Ciò è particolarmente importante negli impianti "common rail", perché la quantità di gasolio mandata in circolazione dalla pompa è più elevata rispetto a quella degli altri impianti iniezione e in tali condizioni il potere di separazione del filtro si riduce sensibilmente.

Liquido freni

Il fluido dell'impianto idraulico dei freni non è un olio, come viene comunemente definito, ma un liquido speciale.

La strumentazione delle vetture prevede una spia luminosa, ma l'insufficiente livello del liquido freni può essere verificato anche aprendo il cofano motore e controllato attraverso il serbatoio trasparente.

In condizioni normali non c'è necessità di rabboccare il liquido freni: una lenta discesa del livello è normale ed è causata dal consumo delle pastiglie, mentre se si verifica un rapido calo c'è una perdita che va immediatamente eliminata.

In caso contrario, se il liquido scende sotto il livello minimo l'azione dei freni può essere gravemente compromessa.

Liquido lavavetro

Soprattutto nella stagione invernale, avere un lavavetro efficiente è fondamentale per la visibilità. Rabboccate il serbatoio (a volte ve ne può essere più d'uno in vettura) con liquido specifico, che potete reperire facilmente presso un ricambista o un supermercato.

Può sembrare un avvertimento superfluo, ma non lo è: fate attenzione a non scambiare un serbatoio per l'altro rischiando, magari, di aggiungere liquido permanente per l'impianto di raffreddamento al lavavetro o viceversa.

Non usate altri prodotti, che potrebbero risultare corrosivi oppure congelare, bloccando gli spruzzatori proprio quando più ne avete bisogno.

Potete regolare da soli la direzione degli ugelli procedendo per tentativi utilizzando uno spillo infilato nel foro degli spruzzatori.

Liquido raffreddamento motore

Controllare il livello del liquido di raffreddamento con la vettura in piano e a motore freddo. Il livello deve arrivare alla tacca ricavata nel serbatoio d'espansione di plastica. Quando il liquido è caldo è normale che il livello superi tale tacca di uno o due centimetri.

Aprire il tappo del circuito soltanto a motore freddo, perché il vapore che esce in pressione potrebbe ustionare: nel caso lo si debba fare comunque, ruotare il tappo di un mezzo giro aiutandosi con uno straccio così da lasciare sfogare la pressione nel circuito; soltanto in seguito, svitarlo completamente e toglierlo.

Per i rabbocchi, utilizzare normale acqua del rubinetto (quella distillata è più corrosiva), ma ogni due anni fare controllare il liquido per verificare che non sia troppo diluito o invecchiato: in entrambi i casi, non offre un'adeguata protezione anticorrosione e antigelo e si corre il rischio di danneggiare gravemente il motore.

Il termine liquido permanente non deve trarre in inganno; significa che il fluido va bene per tutte le stagioni (mentre una volta in inverno si doveva svuotare il circuito di raffreddamento e riempirlo con liquido antigelo), ma non vuol dire che dura per sempre.

Meglio sostituirlo almeno ogni quattro anni o secondo le indicazioni del libretto d'uso e manutenzione.

Luci

Verificare periodicamente l'effettivo funzionamento di tutte le lampadine. Anche se la vettura ha un "check control" che segnala le anomalie all'impianto d'illuminazione, è bene controllare di persona.

La causa del mancato funzionamento di un fanale può risiedere in una lampadina fulminata, ma può anche essere un contatto elettrico difettoso oppure un fusibile interrotto. Se il guasto è imputabile alla lampadina si può procedere da soli alla sostituzione.

Tuttavia, occorre sempre consultare il libretto d'uso e manutenzione per seguire le modalità corrette di smontaggio e installazione.

Olio motore

Nonostante il consumo di olio sia quasi sempre trascurabile nei motori odierni e quindi possa capitare di non dover rabboccare il livello fra un cambio olio e l'altro, è sempre opportuno verificare periodicamente il livello del lubrificante, meglio se ogni 1000 km, poiché potrebbero verificarsi perdite improvvise da qualche guarnizione di tenuta.

Il livello va verificato soprattutto durante il periodo di rodaggio, quando l'assestamento non ancora ottimale fra canne e pistoni potrebbe determinare un consumo maggiore (soprattutto nei diesel).

Si stanno diffondendo nella strumentazione delle vetture anche gli indicatori di livello olio motore, che evitano il fastidio di controllare l'astina nel vano motore.

In ogni caso, la verifica del livello dev'essere effettuata con la vettura perfettamente in piano e dopo circa 5 minuti dall'arresto del motore, con questo alla normale temperatura d'esercizio.

Prima di ogni controllo pulire l'astina. Il livello deve trovarsi fra la tacca inferiore e quella superiore (la distanza fra le due corrisponde di solito a un litro d'olio). Non aggiungete lubrificante in eccesso, se il livello supera la tacca di massimo c'è il rischio di danni al motore o al catalizzatore.

Pressione pneumatici

La pressione delle gomme va controllata periodicamente, idealmente ogni due settimane, senza dimenticare la ruota di scorta.

Una pressione insufficiente aumenta il consumo di carburante, peggiora il comportamento stradale della vettura e, alla lunga, provoca consumi anomali del battistrada e rischi di danni alla struttura del pneumatico.

Controllare la pressione a pneumatici freddi, altrimenti si avrà una indicazione errata, superiore a quella effettiva.

Mai togliere pressione da una gomma che a caldo indica un valore più elevato di quello consigliato.

Adattare la pressione di gonfiaggio al carico della vettura, seguendo le indicazioni riportate dal costruttore. In ogni caso, è molto meglio avere una gomma a pressione più elevata di quella minima consigliata piuttosto che trovarsi una gomma a pressione troppo bassa.

Se la pressione dei pneumatici diminuisce ripetutamente, nonostante le attenzioni, va verificato che nel pneumatico non ci siano corpi estranei, nonché la perfetta tenuta della valvola di gonfiaggio.

Spazzole tergicristallo

I tergenti di gomma delle spazzole invecchiano con il passare del tempo, anche se poco usati. A danneggiarli sono i raggi solari, oltre che il decadimento naturale del materiale.

Per evitare danni precoci, non far lavorare le spazzole su un parabrezza brinato, che comunque non si riuscirebbe a pulire, e non dimenticare inserito il tergilunotto quando il vetro è asciutto (lavorando a secco, la gomma si deteriora).

Sostituire per tempo le spazzole, soprattutto se il veicolo è poco diffuso, altrimenti si potrebbe fare fatica a reperire il ricambio adeguato, oppure pagarlo a caro prezzo.

La sostituzione delle spazzole può essere eseguita anche da soli, seguendo le istruzioni allegate: con i tergicristalli delle moderne vetture il procedimento non è sempre intuitivo.