

Pět věcí, které nikdy nedělat v autě s turbem. Přesto je na denní bázi porušuje kdekdo a zkracuje tak životnost

autozive.cz/co-nikdy-nedelat-turbo

8. července 2022

Filip Rakovan

8. července 2022

Auto s turbodmychadlem vyžaduje speciální přístup. Existuje pět věcí, které se s turbem nesmí nikdy dělat.



i

Downsizing téměř kompletně vymazal atmosférické motory z nabídky, fenoménem se staly menší agregáty přeplňované turbodmychadlem. **Známé pořekadlo, že „objem nelze ničím nahradit“, pak rozšířil dovětek „kromě turba“.** A je to fakt. Přeplňované motory však mají svá specifika, jsou věci, které se s nimi vyplatí dělat a které by řidiči při prevenci poškození a oprav naopak nikdy dělat neměli. O co přesně jde?

Vypnout motor po rychlé jízdě

Agresivní či sportovní jízda nadměrně zahřívá motor a jeho komponenty. Teplota turba dosahuje řádově stovky stupňů Celsia. Ihned po vypnutí agregátu se lopatky rotoru zastaví a pokud se nedochlazují v pohybu, **lopatky se mohou vlivem gravitace ohnout**. To vede k nevyváženosti, jež se projeví zvětšováním vůle v prostředním kluzném ložisku. Nejprve dojde ke snížení výkonu, pak k poškození turbodmychadla.



i

Moderní motory jsou naštěstí v tomto ohledu relativně odolné. Sekundárním problémem je horký **olej, který se po vypnutí nevychladí a vlivem přehřátí ztratí nevratně své mazací schopnosti**. Vyplatí se po zastavení nechat motor běžet, neuškodí to ani moderním autům, jež mají systém dochlazování.

Šlapat na plyn se studeným motorem

Čekat, až se srovná ručička teploty motoru a pak začít šlapat na plyn, je mýtus. A velká chyba. Motorový olej, který maže a chladí turbodmychadlo, se zahřívá pomaleji než chladicí kapalina. Zejména

kvůli termostatu, jenž odděluje blok motoru od chladiče. Kapalina cirkuluje jen v bloku a rychleji se ohřívá. Olej při nižších teplotách nemá ideální mazací schopnosti. Poučení je, že zahřátý motor neznamena zahřátý olej.



i

Podtáčet motor

Při nízkých otáčkách a malém zatížení se dostává do válců málo vzduchu, ovšem současně s dávkou bohaté směsi. **Hrozí detonační hoření, kdy palivo ve válci neprohoří rovnoměrně.** Tím se zvýší ve válci tlak a může dojít k poškození pístu, ojnic, ložiska. Prevence je jednoduchá – správně řadit.

Tankovat nekvalitní palivo

Výrobce předepisuje pro motory palivo s určitým oktanovým číslem, a to je třeba dodržovat. Jednorázově a v malém množství snad lze do auta, které vyžaduje minimálně Natural 98, natankovat 95. A opatrně dojet k další pumpě a dotankovat ten správný benzín. Ale dlouhodobě čerpat nekvalitní palivo směřuje ve spojení s agresivní jízdou k poškození. Nízkooktanový benzín způsobí při detonačním hoření vibrace s fatálními následky.



i

Měnit turbo za jiné

Někteří řidiči mají pocit, že výměna sériového turba za větší je snadnou cestou k vyššímu výkonu. Snad dočasně. Měnit turbo za jiné samozřejmě lze, ale musí jít ruku v ruce s celkovým laděním celého systému. Přeskočíme to, že **výkonnější motor potřebuje výkonnější brzdy, masivnější chlazení, odolnější převodovku**. Ryze v rovině turba pouhá výměna nestačí. Je nevyhnutelné posadit auto na brzdou a naladit motor tak, jako by šlo o novou jednotku.

Jaké zkušenosti máte vy?

Zdroj: [MyMechanic](#)

[Diskuze o](#) [Vstoupit do diskuze](#)

216 lidí právě čte

Autor článku

[Filip Rakovan](#)

Dráhu motoristického žurnalisty zahájil v době tištěných médiích v časopise Speed a prošel velkou řadou renomovaných tuzemských časopisů, například Carauto, český TopGear. Následně zakotvil v online světě a pozvedl na špičkovou úroveň ve své době prestižní magazín Autoweb. Řídil snad vše, co má čtyři kola, od litrového hatchbacku po F1. Pořádá kurzy pro řidiče a amatérské závody, vyjadřuje se k problematice v televizi. A hlavně dnes s radostí píše na AutoŽivě.



[Zobrazit další články](#)