

Trucuri de frumusețe care îți fac viața mai ușoară în 5 secunde

Poate nu știai, dar când te machiezi, faci anumite greșeli care îți fac viața mai grea. Vezi câteva trucuri de frumusețe care îți fac viața mai ușoară în 5 secunde.

Aplică vaselină pe încheieturi înainte de a folosi parfumul preferat, ca să dureze mai mult aroma.

Fă-ți buzele mai groase folosind peste ruj un concealer (corector) deschis pe mijlocul buzelor, vertical. Amestecă bine culoarea cu degetele și aplică un lipgloss rozaliu peste.

Ai ochii obosiți? Folosește un fard deschis de pleoape sau un creion de ochi beige deasupra și sub sprâncene, apoi amestecă-l în fond de ten ca un corector. Vei avea un efect de ochi luminoși și odihniți fără straturi de corector.

Când folosești contur de ochi, aplică negru numai pe pleoapa de deasupra ochiului, în timp ce dedesubt vei aplica în colțul exterior contur maro și în colțul interior, lângă nas, un creion deschis, care să îți deschidă mult ochii și să ai privirea luminoasă.

Desenează semnul hashtag # în colțul exterior al pleoapelor pentru un efect de smokey eyes rapid. După ce ai desenat cu creion contur de ochi, amestecă bine culoarea, astfel încât să arate ca un fard de pleoape. Este rapid și rezistent și nu greșești niciodată forma dacă începi astfel.

Pentru un efect de gene false, aplică un strat de mascara obișnuit, aplică pudră pentru bebeluși pe gene și abia apoi aplică al doilea strat de rimel. Genele tale vor părea uriașe și foarte dese.

Folosește spumă de ras ca să scapi rapid de petele de fond de

ten de pe bluze și gulere.

Scapă imediat de cearcăne aplicând corectorul în formă de triunghi cu vârful în jos, nu doar pe zona vineție de sub ochi. Odată amestecată culoarea, aspectul general va fi mult mai luminos și mai natural decât dacă ai ochii înconjurați de o piele prea albă.

Sursa foto: femeie pudră

Sursa articol: unica.ro

Cum sa-ti infiintezi firma din fata calculatorului

Datorită unei invenții a trei tineri specialiști în IT din Cluj, orice persoană din România își poate înființa o firmă din fața calculatorului sau direct de pe telefonul mobil, în doar câteva minute, reducându-se cu peste 90% întreg procesul birocratic.

Proiectul, pe care tinerii l-au numit „Fă-ți firmă în 5 minute!”, se desfășoară în mediul virtual, pe platforma [approd.ro](#), în cadrul căreia a fost implementat un sistem care generează toate documentele de care are nevoie viitorul antreprenor pentru înființarea firmei.

Restul de 10% rămas din lanțul birocratic este constituit din depunerea tuturor documentelor la Registrul Comerțului, însă inventatorii programului afirmă că în curând și acest mic detaliu va putea fi rezolvat odată cu deschiderea instituțiilor statului la inovațiile din sfera privată.

Tot ce trebuie să facă persoanele care vor să își înființeze un SRL, SRL-D sau PFA în mediul virtual, este să își creeze un

cont pe approd.ro, să introducă datele de identificare ale sale, denumirea preferențială a firmei (platforma atenționează dacă acea denumire este înregistrată deja sau nu), datele de identificare ale asociaților, capitalul social, sediul firmei, codurile CAEN și va primi, în doar câteva minute, prin e-mail, toate documentele gata completate pe care nu trebuie decât să le semneze și să le depună la sediul Registrului Comerțului.

„Cu toate că Statul român a investit foarte mulți bani în informatizarea instituțiilor, prin care se dorea reducerea birocrăției, constatăm că birocrăția nu numai că nu s-a redus, dar este tot mai mare de la an la an. De altfel, birocrăția stufoasă este și principalul motiv pentru care mulți oameni renunță la demersurile pentru înființarea unei firme sau, în cel mai bun caz, plătesc sume foarte mari ca altcineva să se ocupe de acest lucru. Platforma pe care am realizat-o eficientizează cu peste 90% procesul birocratic – așa cum se întâmplă de foarte mulți ani în țările occidentale – și sperăm ca în viitorul apropiat întreg procesul să se facă din fața unui calculator sau telefon mobil și să eliminăm și acel singur drum pe care viitorul antreprenor trebuie să îl facă până la Registrul Comerțului pentru depunerea actelor.

Ar fi extraordinar pentru România și este foarte realizabil acest sistem de înființare de firmă 100% online, în 5-10 minute. Ne dorim și sperăm că vom avea oportunitatea să îl implementăm dar pentru asta avem nevoie de puțină deschidere din parte instituțiilor. Înființarea unei firme este primul pas în proiectul pe care îl derulăm, iar în funcție de deschiderea Statului, vom putea continua cu automatizarea și a altor instituții cu un grad ridicat al birocrăției”, declară Raul Pop, unul dintre inventatori.

Cine sunt cei trei tineri care se luptă pentru reducerea birocrăției din România?

Îi cheamă Raul Pop, Mihai Negrean și Alin Vlasin și toți trei au fost colegi la Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca, la

specializarea IT. După multe experiențe neplăcute cu instituțiile statului, în care au fost practic descurajați să își urmeze visul avut încă din facultate, acela de a deveni antreprenori, cei trei tineri au gândit și au materializat un sistem care automatizează procesele birocratice.

După succesul pe care l-au avut cu proiectul „Fă-ți firmă în 5 minute!”, aceștia vor să implementeze un sistem asemănător și în relațiile cu alte instituții ale statului și să contribuie major la eficientizarea birocrăției din România.

Sursa: dailybusiness.ro

Casa Verde Plus 2016. Dacă-ți izolezi termic locuința, vei putea cere statului până la 40.000 de lei

Persoanele fizice care vor să-și izoleze termic locuința vor putea cere de la stat o sumă nerambursabilă de până la 40.000 de lei, în cadrul programului „Casa Verde Plus 2016”, se arată într-un proiect de act normativ al Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor (MMA).

Regulile din acest an pentru participarea în programul denumit, pe scurt, „**Casa Verde Plus**” sunt incluse într-un *Proiect de ordin MMA pentru aprobarea Ghidului de finanțare a Programului privind efectuarea de lucrări destinate eficienței energetice, beneficiari persoane fizice*. Acesta a fost publicat marți în **dezbatere publică** și, pentru a se aplica, are nevoie doar de aprobarea ministrului mediului.

Prin intermediul programului „Casa Verde Plus”, statul vrea să încurajeze **folosirea materialelor izolatoare pentru a reduce consumul energetic al clădirilor**, cu scopul de a îmbunătăți calitatea mediului. Bani nerambursabili vor fi acordați **persoanelor fizice** atât pentru casele unifamiliale nou-construite, cât și pentru renovarea celor deja existente.

Concret, persoanele înscrise în program vor putea cere **o sumă de până la 40.000 de lei**, care va fi acordată sub forma unei prime de eficiență energetică. Respectându-se această limită, în proiect se face referire atât la o finanțare de maximum 80 de lei pe metru pătrat pentru achiziția și montarea materialelor de izolare termică a pereților exteriori și izolarea interioară a acoperișului, cât și la una de cel mult 120 de lei/mp izolat și finisat.

Fiecare solicitant va putea să ceară **o singură primă de eficiență energetică**, pentru o singură casă, iar eventualele costuri suplimentare, ce vor depăși finanțarea nerambursabilă, vor fi suportate de către acesta. Cheltuielile eligibile vor cuprinde atât **achiziția de materiale**, cât și **serviciile de manoperă**, inclusiv taxa pe valoarea adăugată aferentă acestora.

Sesiunile de înscriere în programul „Casa Verde Plus” vor fi stabilite și apoi anunțate public de către Administrația Fondului pentru Mediu (AFM). Cererile cetățenilor vor fi acceptate în limita fondurilor programului, în ordinea înregistrării.

Atenție! O locuință unifamilială va fi considerată orice casă deținută de o persoană sau o familie, urmând să fie luate în calcul și locuințele cu cel mult două nivele supraterrane și două unități locative (deținute de persoane diferite, dar neconstituite în asociație de proprietari).

Cine se va putea înscrie în „Casa Verde Plus”

Persoanele fizice se vor putea înscrie în programul guvernamental dacă sunt **cetățeni români** sau cetățeni ai Uniunii Europene ori ai Spațiului Economic European (cu domiciliul stabil în România), se arată în proiectul MMAP.

Alte condiții sunt ca solicitanții să fie ori **proprietari/coproprietari ai locuinței** ce urmează să fie renovată, ori **proprietari ai terenului** pe care-și vor construi noua casă izolată termic. De asemenea, conform documentului citat, celelalte condiții de participare vor fi:

- solicitantul să fie titularul autorizației de construire pentru casa pentru care se solicită prima de eficiență energetică sau să dețină autorizația de construire prin preluarea acesteia la momentul dobândirii proprietății terenului, pentru construirea clădirii;
- construcția și terenul să nu facă obiectul unui litigiu în curs de soluționare în instanță, unei revendicări potrivit unei legi speciale sau dreptului comun, unei proceduri de expropriere pentru cauză de utilitate publică;
- solicitantul să aibă plătite taxele, impozitele, amenzile și contribuțiile către bugetul de stat și bugetele locale;
- în activitatea desfășurată anterior începerii proiectului să nu fi fost condamnat pentru infracțiuni împotriva mediului.

„Nu este eligibil solicitantul care deține în proprietate un imobil format din teren cu una sau mai multe construcții, dintre care unele părți sunt comune, iar restul sunt proprietăți individuale, pentru care se întocmesc o carte funciară colectivă și câte o carte funciară individuală pentru mai mult de două unități individuale, apartamente – locuințe,

aflate în proprietate exclusivă, care poate fi reprezentată de locuințe și spații cu altă destinație, după caz”, este explicat în proiectul de ordin aflat în dezbatere publică.

De reținut este că proiectele de izolare termică vor putea fi acceptate dacă izolația pentru exterior a fațadei și cea de interior a acoperișului va avea **o grosime de minimum 15 cm** și va fi constituită din aceste **materiale**: cânepă, lână, vată minerală bazaltică, vată minerală, plută, perlit, celuloză, paneluri structurale termoizolante pe bază de oxid de magneziu, tencuieli fără compuși organici volatili, adezivi fără compuși organici volatili, vopsele și amorse fără compuși organici volatili. Totodată, materialele enumerate vor trebui folosite pentru **toată suprafața fațadei și a acoperișului**, iar proiectul de izolare termică va trebui să fie implementat în România.

Lista actelor necesare va include și un proiect tehnic

Cetățenii care vor dori să se înscrie în programul „Casa Verde Plus”, pentru a obține finanțarea nerambursabilă de maximum 40.000 de lei pentru **izolarea unei case noi**, vor trebui să depună la AFM un dosar de finanțare constituit din următoarele documente:

- cererea de finanțare;
- actul de identitate al solicitantului (copie);
- autorizația de construire valabilă la data depunerii dosarului (copie legalizată), plus, dacă este cazul, documentul din care rezultă preluarea autorizației de construire (copie legalizată);
- extrasul de carte funciară pentru informare (privind terenul pe care se construiește casa), emis cu cel mult 30 de zile înainte de data depunerii dosarului de finanțare (original);
- un proiect tehnic care să prezinte în mod explicit lista

de cantități și tipul materialelor folosite, precum și care să ateste respectarea regulilor privind materialele de izolație și grosimea izolației (original);

- pentru situația în care autorizația de construire a fost obținută pentru un proiect care nu prevedea utilizarea materialelor enumerate mai sus, solicitantul va depune dispoziția de șantier pentru schimbarea soluției tehnice (original), verificată de verificatori autorizați, însoțită de memoriu tehnic justificativ, note de renunțări, liste de cantități suplimentare, secțiuni și piese desenate de modificare a soluției tehnice;
- certificatul de atestare fiscală privind obligațiile de plată către bugetul de stat, emis pe numele solicitantului, de către organul fiscal teritorial (original);
- certificatul de atestare fiscală privind impozitele și taxele locale și alte venituri ale bugetului local, emis pe numele solicitantului, de către autoritatea publică locală de la domiciliul solicitantului (original);
- certificatul de atestare fiscală privind impozitele și taxele locale și alte venituri ale bugetului local, emis pe numele solicitantului, de către autoritatea publică locală în a cărei rază teritorială va fi implementat proiectul, în situația în care domiciliul solicitantului este diferit de adresa de implementare (original);
- o declarație pe propria răspundere;
- adeverința privind existența contului bancar al solicitantului finanțării, emisă de o bancă comercială, sau extrasul de cont;
- pentru imobilele deținute în coproprietate se va depune o declarație notarială, semnată de toți coproprietarii, referitor la faptul că nu vor depune cerere pentru același imobil (original);
- certificatul de cazier judiciar emis pe numele solicitantului, eliberat de către organul teritorial al Ministerului Afacerilor Interne (original).

În cazul izolării **unei locuințe unifamiliale deja existente**, dosarul de înscriere va trebui să conțină următoarele:

- cererea de finanțare;
- actul de identitate al solicitantului (copie);
- extrasul de carte funciară pentru informare (privind construcția), emis cu cel mult 30 de zile înainte de data depunerii dosarului de finanțare (original);
- certificatul de performanță energetică a clădirii, emis cu cel mult 30 de zile înainte de data depunerii dosarului de finanțare (copie legalizată);
- proiectul pentru autorizarea executării lucrărilor de construire, verificat de un verficator autorizat (original);
- certificatul de atestare fiscală privind obligațiile de plată către bugetul de stat, emis pe numele solicitantului, de către organul fiscal teritorial (original sau copie legalizată);
- certificatul de atestare fiscală privind impozitele și taxele locale și alte venituri ale bugetului local, emis pe numele solicitantului, de către autoritatea publică locală de la domiciliul solicitantului (original sau copie legalizată);
- certificatul de atestare fiscală privind impozitele și taxele locale și alte venituri ale bugetului local, emis pe numele solicitantului, de către autoritatea publică locală în a cărei rază teritorială va fi implementat proiectul, în situația în care domiciliul solicitantului este diferit de adresa de implementare (original sau copie legalizată);
- o declarație pe propria răspundere;
- o adeverință privind existența contului bancar al solicitantului finanțării, emisă de o bancă comercială, sau extrasul de cont;
- pentru imobilele deținute în coproprietate se va depune o declarație notarială, semnată de toți coproprietarii, referitor la faptul că nu vor depune

- cerere pentru același imobil (original);
- certificatul de cazier judiciar emis pe numele solicitantului, eliberat de către organul teritorial al Internelor (original).

Dosarele de înscriere vor trebui depuse (într-un singur exemplar, în plic sigilat) **fie direct la sediul AFM, fie prin poștă**, cu confirmare de primire, adresa fiind Splaiul Independenței, nr. 294, corp A, sector 6, cod poștal 060031, municipiul București. Lipsa unui document, prezentarea acestuia într-o altă formă decât cea solicitată sau ieșirea sa din perioada de valabilitate vor fi egale cu **respingerea dosarului de finanțare**.

Atenție! Proiectul de ordin NU se aplică momentan. Pentru a intra în vigoare, acesta trebuie să fie aprobat și publicat în Monitorul Oficial.

Sursa: avocatnet.ro

Totul despre uleiul de motor: clasificari, probleme, întrebări frecvente

Uleiul de motor este componenta masinii noastre cea mai solicitata, dar si cea mai folosita, dupa combustibil. Dar cu toate ca folosim uleiul masinii in fiecare clipa de

functionare, il gasim peste tot iar firmele fac reclama agresiva in toate mediile de comunicare, este fara indoiala cel mai putin cunoscut „ingredient” al masinii noastre. Cu cat este mai cunoscut si folosit, cu atat il luam de-a gata si nu ne intereseaza trecutul sau. Ba chiar uleiul de motor este una dintre marile necunoscute ale soferilor, gata sa fie descoperit in amanunt. Daca te intereseaza totul despre uleiul din motorul masinii tale, de cate feluri este, din ce e fabricat si ce probleme sau beneficii iti poate aduce, citeste mai departe.

Ce este uleiul de motor si ce face?

Un ulei numit lubrifiant special facut pentru a unge partile in miscare dintr-un motor cu combustie. Principala sarcina a uleiului este sa usureze frecarea dintre piesele metalice, dar si sa curete interiorul motorului, sa contribuie la izolare, sa combata rugina si sa raceasca motorul. Chiar daca racirea este in mare parte rezolvata de sistemul clasic format din pompa, furtune si radiator, aproximativ 25% din caldura motorului este eliminata de catre uleiul din interior, ducand departe energia termica de la piesele metalice in continua miscare si frecare.



Noul trend: uleiuri ECO ce nu afecteaza planeta. Yeah, right!

Uleiurile din ziua de azi sunt astfel facute incat sa acopere uniform piesele interne si sa izoleze de la contactul cu aerul pentru a le proteja de rugina. In plus, uleiul are si un detergent special in componenta ce ajuta la curatarea traseelor si la inlaturarea resturilor metalice. Aici intervine si filtrul de ulei care retine toate aceste particule pe care le aduna uleiul.

Acest ulei de motor trebuie sa ajunga la toate componentele importante care se misca, fiind pur si simplu aruncat in partea de sus a propulsorului de catre pompa de ulei care

colecteaza lubrifiantul adunat in partea de jos, in baia de ulei.



Internele unui motor curat, bine lubrifiat



Internele unui motor neingrijit, cu ulei neschimbat la timp

Cum se numeroteaza uleiul?

Cu totii am vazut si am cumparat ulei pentru masina noastra. Dar luam informatia de pe internet si stim doar ca in motorul nostru intra ulei **5W-30** de exemplu. Dar ce inseamna asta?

Society of Automotive Engineers (SAE) este cea care a implementat denumirea si numerotarea de astazi. De aceea si vedem ca viscozitatea este trecuta ca si SAE 5W-30 de exemplu.

Indicele SAE variaza de la 0, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 40, 50 la 60 in prefixul denumirii. A doua parte din denumirea indicelui de viscozitate este formata din numerele 0, 5, 10, 15 si 25 cu sau fara litera W.

Ceea ce sigur nu stia multa lume este faptul ca W vine de la Winter, adica iarna. Daca litera W este inclusa in denumire, inseamna ca prefixul acelei denumiri iti spune viscozitatea in conditii de iarna. Se mai numeste si indicele de pornire a motorului la rece.

Cei de la SAE au realizat pentru a implementa acest sistem de numerotare un document numit SAE J300 care, in urma unor teste, ii spune clientului prin intermediul etichetei ce viscozitate are acel lubrifiant.

In linii mari, viscozitatea este masurata astfel: uleiul este lasat sa patrunda printr-un orificiun standard, la niste temperaturi bine controlate si tinute constant. Cu cat uleiul

este mai gros si curge mai greu, cu atat codul SAE va fi mai mare. De exemplu, un ulei subtire va avea indicele de 0, 5 sau 10, iat unul de competitie, gros, special facut sa mearga la temperaturi inalte, va avea 60.



De cate feluri este uleiul de motor?

Majoritatea uleiurilor sunt fabricate dintr-o baza de petrol hidrocarbonat realizat din titei, cu adaugire de aditivi care imbunatatesc diferite proprietati. Un ulei obisnuit este format din hidrocarburi care au intre 18 si 34 de atomi de caron pe molecula.

Cea mai importanta trasatura a uleiului de motor este sa-si pastreze o vascozitate adecvata, destul de mica incat sa circule prin motor, dar destul de densa incat sa ramana ca o pelicula peste piesele metalice. Vascozitatea uleiului insa oscileaza, in functie de temperatura. Aceasta vascozitate este insa masurata cu ajutorul unui index universal care ne spune intre ce temperaturi isi pastreaza acel lubrifiant trasaturile neschimbate. Pe scurt, cand un indice este mai mare, vascozitatea se pastreaza mai bine la diferentele de temperatura.

Uleiul poate fi clasificat dupa 2 criterii: componenta si vascozitate.

In functie de componenta, uleiul de motor poate fi de 3 feluri: mineral, sintetic si semi-sintetic.

1. Uleiul mineral este un ulei in totalitate bazat pe substante alcaline extrase din petrol, fiind de fapt un fel de titei distilat in anumite conditii. Acest fel de ulei este cel mai ieftin de pe piata pentru ca la fabricarea sa nu se folosesc atat de multe ingrediente si nici nu isi pastreaza in timp specificatiile de pe ambalaj.



2. **Uleiul sintetic** este un ulei fabricat în totalitate în laborator, numai din substanțe chimice sintetizate. Acest ulei este cel mai scump deoarece reușește prin diferite formule să aibă o durată de viață mai lungă și să se adapteze în funcție de fiecare motor și temperatura de lucru. Motul a fost prima firmă care a venit pe piața auto cu un ulei full-sintetic numit Century 300V în 1971.



3. **Uleiul semi-sintetic** este uleiul de mijloc ca și preț, fabricat dintr-un amestec de ulei mineral cu maximum 30% ulei sintetic. Motul este compania care a oferit pieței primul ulei de acest gen în 1966, uleiul numit Century 2100.



Dacă ne luăm după vâscozitate, uleiul de motor este clasificat în 2 feluri: single-grade și multi-grade. În traducere, putem spune că e vorba de uleiuri compatibile cu o plajă mică de temperatură sau cu o plajă largă de temperaturi în care poate funcționa.

1. **Uleiul single-grade** este un ulei destul de rar, pentru că este folosit în aplicații specifice în care se știe că acel motor funcționează la o singură temperatură. De exemplu, o mașină din Africa va avea nevoie doar de ulei pentru sezon cald, în timp ce o mașină din Alaska va folosi doar un ulei pentru vreme rece.

Uleiul cu un singur grad are 11 indici de vâscozitate: 0W, 5W, 10W, 15W, 20W, 25W, 20, 30, 40, 50, and 60. Cele numerotate cu W sunt dedicate sezonului rece. Cu cât numărul este mai mic, cu atât temperatura la care poate funcționa este mai mică.

2. **Uleiul multi-grade** este cel pe care îl folosești și tu cel mai probabil. Este un ulei pentru motoarele care în cursul

unui an trec prin mai multe anotimpuri, asadar si prin temperaturi cuprinse intre -30 de grade cand motorul e rece, pana la peste 100 de grade Celsius cand motorul e la temperatura maxima pe timp de vara.

Spre deosebire de uleiul single-grade, acesta are adaugati niste aditivi care ii permit lubrifiantului sa aiba o vascozitate mica la temperaturi mari si o vascozitate mare la temperaturi mici. Se mai numeste si uleiul all-season.

Aceste uleiuri au pe eticheta o denumire formata din doua seturi de numere si litera W, cum ar fi 10W-30. Este un numar format din cate 2 care definesc uleiul single-grade (din cei 11 indici enumerati mai sus), ce arata limita de jos si limita de sus a acestui ulei bun la orice temperatura. Mai exact, un ulei denumit 10W-30 trebuie sa treaca de testele impuse de SAE atat pentru categoria 10W cat si pentru cea 30.



Eticheta unui bidon de ulei

Uleiul pentru diesel vs. ulei pentru motoarele pe benzina

In comert gasim uleiuri diferite pentru benzina sau diesel. Este o diferentiere mai recenta, pentru ca pana acum erau lubrifianti universali. Si exista uleiuri diferite pentru ca fiecare motor functioneaza la temperaturi diferite.

De exemplu, un motor pe benzina poate atinge o temperatura maxima, in partea de sus a pistonului, de aproximativ 160 de grade Celsius. In timp ce un motor diesel atinge in acelasi loc o temperatura dubla sau mai mare, chiar si de 315 grade.

Producatorii au reusit astfel, prin diferite combinatii, sa faca uleiuri specifice pentru fiecare tip de carburant in parte. Insa regula este aceeaasi: un ulei cu un indice de vascozitate mai mare se va comporta mai bine la temperatura mai mare.



Uleiul pentru motoare diesel este mai gros decat cel pentru benzina

In ce regasim diferenta de pret a uleiurilor auto?

Teoretic, numai anumite teste, pe acelasi motor, in aceleasi conditii, dar cu diferite uleiuri, pot scoate la iveala avantajele sau dezavantajele unui anumit ulei fabricat de o anumita marca. Lucru destul de greu de realizat, daca nu imposibil.

Si chiar daca initial, un ulei 5W-30 Lukoil se comporta la fel cu un ulei 5W-30 marca Motul, in timp poate ca uleiul mai scump isi pastreaza caracteristicile. Si anume sa se comporte bine atat la temperatura joasa cat si la temperatura mare.

Un ulei ieftin are, evident, in componenta niste ingrediente mai ieftine, asadar mai proaste. Asta nu inseamna ca nu isi face treaba, dar va avea o durata de viata mult mai mica. De exemplu, daca un ulei scump este la fel ca atunci cand l-ai bagat in motor cand il schimbi, un ulei ieftin poate fi negru, mult mai subtire sau plin de depuneri.

Asadar, uleiul ieftin se degradeaza mai repede in timp si poate provoca probleme, de la uzura prematura a internelor, pana la formarea de gel solid care este de fapt solidificarea uleiul prin transformarea moleculara a ingredientelor.



Motul, o marca recunoscuta pentru calitate

De ce trebuie neaparat sa schimbam uleiul cat mai des?

Daca ne luam dupa renumele companiilor de ulei si parerile posesorilor postate pe internet, ne dam seama ca fara indoiala, cu cat un ulei este mai scump, cu atat este mai bun. Si aici ma refer la o durata de viata prelungita in conditii

optime. Daca un Castrol rezista fara sa-si schimbe vascrozitatea 20.000, un ulei no-name isi va pierde din caracteristici si poate deveni fie prea lichid, fie gelatinos.



Motor curat, cu schimbul de ulei facut periodic



Cam asta se intampla cand uiti sa schimbi uleiul la timp

Insa singura metoda de a verifica ce durata de viata are fiecare ulei este fie experienta proprie, fie pur si simplu evitarea de a ajunge in situatii neplacute si inlocuirea precoce a acestuia. Tocmai din acest motiv sunt distante clare in care trebuie facuta revizia la motor, schimburi regulate la fiecare 10.000 sau 15.000 de kilometri, in functie de producator.

Daca trecem cu vederea aceste revizii importante, riscam, chiar daca avem un ulei scump in motor, sa avem probleme. Fie ca il pierdem putin cate putin asa cum este normal, in cazul masinilor care consuma ulei, fie ca se transforma in lichid subtire care nu mai acopera piesele interne cu o pelicula protectoare, fie ca devine solid si nu mai circula prin motor. Chiar si cu un ulei scump, de calitate, daca trecem peste perioada de viata stabilita de service, riscam multe.

Situatii extreme si situatii optime

Da, exista si cazuri de masini care au mers aproape de 100.000 de kilometri cu acelasi ulei din fabrica. Insa numai un noroc chior a facut ca acele masini sa nu ramana cu motoarele calate, pentru ca dupa aceasta distanta uleiul se transformase in vaselina si nu mai era eficient.

Asadar, daca nu iti pasa de masina ta sau vrei sa traiesti cu impresia ca salvezi bani facand schimbul mai rar, da, o poti face, dar cu riscurile de rigoare.

In cel mai bun caz insa, e bine sa ai grija de motorul tau la intervale chiar mai mici fata de ce iti recomanda producatorul. Un schimb de ulei optim este la fiecare 10.000 de kilometri, cu tot cu filtrul de ulei.



Spuma de pe capacul uleiului: primul semn ca ai intarziat cu schimbul

Concluzii

Daca nu stiai ce inseamna numerotarea de pe sticlele de ulei cumparate de la magazin, iata ca acum ai aflat. Si daca ai trait vreo secunda cu impresia ca revizia masinii tale nu este importanta si ca schimbul de ulei la perioade regulate nu merita atentia ta, iata ca ai gresit. Un schimb de ulei nu costa mult, fiind in jur de 200 de lei cu lubrifiant de calitate si filtru inclus, asa ca nu trebuie sa ne zgarcim sa il facem la fiecare 10.000 de kilometri.

Sursa: 4tuning.ro

Mariti-va viteza internetului de 3 ori cu acest truc foarte simplu! WOW

Cu totii folosim internetul si il vom folosi tot timpul. Fie ca sunteți acasă sau la locul de muncă, o conexiune rapidă și eficientă la Internet este o componentă esențială a vieții de

zi cu zi. Viteza redusă și conexiunea slabă pot fi frustrante și chiar costisitoare. Din ce în ce mai multe dispozitive care au nevoie de conexiune la Internet “apar” în casele noastre și la locurile de muncă. De aceea să avem o viteză bună la internet este mai important decât oricând.

Cu toți știm că, uneori, o resetare simplă a routerului poate crește în mod semnificativ viteza Internetului. De asemenea, vă puteți închide și reporni routerul pentru a vedea dacă se schimbă ceva.... uneori – aceasta acțiune nu ajută.



Dar, nu trebuie să vă îngrijorați, pentru că în acest articol va vom arăta cum vă puteți mari viteza internetului – de 3 ori. Trebuie doar să urmați aceste instrucțiunile simple.

În primul rând, ar trebui să știți că trebuie să plasați routerul lângă obiecte metalice, frigidere sau cuptoare cu microunde. În al doilea rând, trebuie să plasați routerul sau modemul aproape de laptop, telefon mobil sau calculator.

Asigurați-vă că puneți modemul într-un loc înalt- de exemplu la 2-3 metri înălțime. Asigurați-vă că este curat și nu are prea mult praf în interiorul lui, deoarece praful, ar putea încetini conexiunea. Ar trebui să-l curățați de cel puțin de 2 ori pe săptămână. De asemenea, nu ar trebui să instalați modemul sau routerul în locurile în care sunt mulți oameni. Experții spun că rețelele Wi-Fi sunt mult mai lente în locuri cu multă apă – și știm cu toții că corpul uman este format 60% din apă, aceasta poate interfera cu semnalul.

Și, în final, trebuie să vă asigurați că micro filtrele sunt noi, pentru că, dacă sunt vechi – acestea ar putea provoca unele probleme. Deci, ar trebui să fie înlocuite – cel puțin de 2 ori pe an.

Noi chiar speram că veți găsi util acest articol.

Sursa: socialnewstoday.net

Ulei sintetic de motor sau ulei mineral?

Sursa : youtube.com

Cum se conduce CORECT o masina care are cutie de viteze automata

- Frana de mana inainte de pozitia PARK
- Nu pune cutia in N cat masina inca este in miscare
- O las in Drive sau o scot in Neutral la semafor?

Chiar daca inca in Romania masinile cu o transmisie manuala sunt predominante, clientii de masini automate sunt in crestere. Pentru ca o cutie automata a inceput sa fie foarte performanta si nu mai are niciun dezavantaj fata de una manuala, ci are numai avantaje. Oricum, nu strica sa stim cum trebuie sa conducem o masina dotata cu o cutie automata.

Multi romani se sperie inca de cutiile automate pentru ca le considera defectuoase si lipsite de fiabilitate. Lucruri total

neadevarate. Problema este cu acei soferi care circula cu o masina automata in mod necorespunzator. Asta duce la uzura cutiei si ne trezim ca avem o transmisie care schimba vitezele brusand masina. Iata cum se conduce corect o masina dotata cu o cutie hidramata.

1. Frana de mana inainte de pozitia PARK

Incepem cu felul in care trebuie parcata o masina dotata cu o cutie automata. In momentul in care punem levierul in pozitia P, adica Park, transmisia este blocata de un pin metalic. Nu de putine ori se intampla, atunci cand vrem sa plecam si scoatem masina din P, ca miscarea levierului se face mai greu si se aude o bruscare zgomotoasa. Asta pentru ca dupa ce a fost pusa in Park, masina si-a schimbat cativa centimetri pozitia, fie de la o panta, fie de la o groapa. Pentru a nu forta cutia, trebuie sa oprim si sa parcam masina astfel: cu piciorul pe frana incetam miscarea masinii, dupa care tragem frana de mana, dupa care punem in Park si abia la final scoatem cheia din contact. Frana de mana preia toata sarcina pe care altfel, un pin metalic minuscule ar fi preluat-o prin cutie.

2. Nu pune cutia in N cat masina inca este in miscare

Daca la o cutie manuala obisnuim sa scoatem cutia din viteza si sa o lasam sa curga la vale, ca sa economisim carburant, in cazul cutiei automate acest lucru nu este benefic. Pentru ca o cutie automata functioneaza pe baza de conexiuni hidraulice care depind de turatia motorului. Cand schimbam pozitia levierului, din D in N, in R sau in P, presiunea hidraulica trebuie sa fie una mica, adica motorul sa fie la ralanti. Daca noi mutam levierul in mers, cand turatia este mare, o sa ne trezim ca avem in timp o uzura mai mare a conductelor si a pompei, ceea ce va duce in scurt timp la bruscarile in momentul in care treptele sunt schimbate. Asadar, schimbati pozitia levierului doar cand masina sta pe loc.



3. Din marsarier in Drive, numai pe loc

Stii bine ca daca ai o viteza prea mare cu spatele, la o masina cu o cutie manuala, si vrei sa bagi brusc in prima treapta, cutia o sa caraie. Pentru ca sincronizarea nu s-a facut corect. Daca totusi la o cutie manuala putem face acest lucru, cand mergem cu spatele cu maximum 5-7 km/h, la o cutie hidramata nu este indicat sa facem asa ceva. Din acelasi motiv ca cel mentionat mai sus: fortam piesele interne ale cutiei. Trebuie sa oprim total masina, dupa care sa o punem din R in D fara probleme. Daca facem acest lucru din mers, o sa auzim niste zgomote ciudate si in scurt timp ramanem fara cutie.

4. Frana de motor sincronizata cu frana de picior

O cutie automata nu va avea niciodata o forta de franare a motorului la fel ca una manuala. Pentru ca functioneaza total diferit si pentru ca transmisia in cazul manualei este mecanica si actioneaza direct asupra rotilor. Cand avem o cutie automata, putem sa facem frana de motor. Insa o sa ne dam seama ca masina nu incetinesc asa de mult cum ne-am dori. Pentru ca doar o singura piesa din cutia hidramata actioneaza asupra transmisiei spre roti. Chiar daca cele mai moderne cutii automate sunt mai eficiente si franeaza mai bine masina, nu trebuie sa uitam ca mereu, cand vrem sa incetinim, trebuie sa utilizam atat frana de motor, daca avem si optiunea de schimbare manual a treptelor, cat si cea de picior. Franele sunt pentru oprirea masinii in timp ce schimbarile vitezelor sunt pentru... schimbarea treptelor.

5. O las in Drive sau o scot in Neutral la semafor?

Din punct de vedere mecanic, daca stam in Drive la semafor, cu piciorul pe frana, in afara de putina presiune hidraulica in sistem, fapt care se vede si pe turatia motorului care scade, nu avem nicio problema. Cutia poate ramane in Drive, la ralanti, mult si bine. Insa ideal este sa o scoatem de fiecare

data cand ne oprim de tot si stim ca urmeaza sa asteptam ceva timp. Pentru ca daca o lasam in Drive, trebuie sa tinem mereu piciorul pe frana. Au fost situatii in care soferul a uitat ca este in Drive, a ridicat piciorul si a lovit masina din fata. In plus, cand stam cu piciorul pe frana, ii deranjam pe soferii din spatele nostru cu stopurile puternice. Asadar, in cazul in care nu este panta sau masina nu se poate misca, la semafor este bine sa o scoatem in Neutral si sa bagam in Drive atunci cand se face verde.

6. Incet cu acceleratia cand motorul e rece

Orice lubrifiant, ca este ulei de motor, de cutie manuala sau de automata, este fabricat sa functioneze optim la un anumit nivel de temperatura. Daca o cutie manuala agata sau este mai zgomotoasa atunci cand motorul este rece si, automat, si cutia este rece, o cutie automata se comporta putin mai diferit. Mai exact, o sa observi ca schimbarea automata a treptelor, cu motorul rece, se face la o turatie mai mare decat normal. Daca tinem la economia de carburant, atunci cand motorul este rece si vedem ca schimbarea vitezelor se face la turatie mare, putem sa apelam la schimbarea manuala. Oricum, in decurs de vreo 10 minute de la pornire, motorul si cutia se incalzesc, uleiul hidraulic devine lichid si schimbarile se fac normal. In afara de faptul ca avem un consum crescut cu motorul rece, din cauza turatiilor mai mari, creste si uzura pieselor din interior. Tot ce putem face, pentru a spera la o viata lunga a cutiei de viteze, este sa evitam acceleratiile bruste pana cand se incalzeste motorul.

Sursa video: [youtube.com](https://www.youtube.com)

Sursa video: [youtube.com](https://www.youtube.com)

Sursa articol: 4tuning.ro

Atentie cumparatori! Cum ne dam seama daca o masina a fost lovita

De foarte multe ori, se intampla sa dam peste masini care aparent par o afacere buna. Dar daca ducem masina la tester sau la un service auto, primim vestea proasta ca a fost lovita si reparata. Sunt foarte multe astfel de cazuri, de masini lovite grav si reparate de mantaiala, prin care vanzatorii dau tepe celor care le cumpara. Cum sa ne dam seama singuri daca o masina a fost sau nu lovita?

Inca din capul locului, vrem sa spunem ca luam in discutie loviturile mai grave, care au facut airbagurile sa sara sau au indoit structura de rezistenta a masinii (lonjeroane, sasiu, stalpi, etc). Nu suntem nicidecum absurzi sa ne luam de micile tamponari care au loc la ordinea zilei, cauzatoare doar de indoituri de aripi, spoilere crapate sau faruri sparte.

Loviturile frontale

Ne putem da seama daca masina a suferit un accident frontal mai grav destul de usor. In primul rand, cu capota lasata la locul ei, ne uitam la linia tuturor elementelor din fata: spoiler, faruri, grila, aripi si capota. Daca exista lufturi intre acestea, sau diferit stanga-dreapta, inseamna ca masina a fost atinsa. Ne putem da seama si daca farurile sunt noi, ca ceva a patit masina. Dar ca sa aprofundam, trebuie sa ne uitam cu capota ridicata.



Sub capota trebuie sa verificam tragerul, aripile si

lonjeroanele

Primul lucru la care trebuie sa ne uitam este tragerul – acea piesa metalica ce uneste aripile si unde este inchizatoarea capotei. Daca este stramba sau inlocuita, a suferit un accident. Ne mai uitam si la prinderile radiatorului si cele ale farurilor, sa fie intacte. Insa toate aceste piese se pot inlocui cu unele noi, in cazul unui accident minor.

Pentru a sesiza un accident mai mare, trebuie sa ne uitam la lonjeroane. Acestea se vad cu capota ridicata. Daca sunt ruginite sau au urme de suduri ruginite, inseamna ca s-a umblat la ele. Ne mai uitam la aripi, pe interior, si la contra-aripi, sa fie la linie si fara suduri. In plus, ne mai putem uita si la oalele amortizoarelor – in unele cazuri de accident, si acestea sunt reparate prin sudura si revopsire.



Lonjeroanele se vad si fara sa fie bara data jos, cu putina migala

Daca masina nu are semne de suduri, indoituri sau vopsea proaspata la lonjeroane, contra-aripi, oale si trager, aceasta nu a suferit un accident major. Insa trebuie sa ne uitam cu atentie, pentru a face diferenta dintre vopseaua veche, murdarie, suduri originale si cele cauzate de reparatie.

Loviturile laterale

O masina reparata, iese foarte greu la linie ca cea originala. Cu usile inchise, urmarim linia celor doua portiere laterale, sa fie continua, nu o usa mai sus si alta mai jos. Urmarim aceasta linie si in partea de sus, cu plafonul, dar si jos, sa fie paralele cu linia pragurilor.

Pragurile laterale si ele trebuie sa fie la linie. Ne dam seama daca au fost sudate si reparate cu kit, uitandu-ne de-a lungul lor. Daca prezinta valuri, sigur acolo s-a umblat.



Trebuie verificat fiecare stalp in parte de urme ale reparatiilor

Daca masina pare cam dubioasa, putem investiga mai mult. Deschidem portierele si ne uitam la toti cei 6 stalpi: cel din fata, unde este balamaua portierei frontale, cel din mijloc si cel din spate, unde este inchizatoare usii spate. Aici, aceeasi poveste: fara valuri, urma de kit si indoituri. Ca daca exista asa ceva, stalpul a fost lovit. Tot cu usile deschise, ne uitam si la praguri sa fie drepte si la linie cu ornamentele de plastic din interior.

Loviturile din spate

Sunt multe masini care au suferit astfel de accidente, evident, din pricina altui sofer. Si aici se repeta povestea: daca haionul sau portbagajul prezinta lufturi, a avut loc o lovitura. Stopurile si ele trebuie sa fie la linie cu restul caroseriei, la fel si spoilerul sin spate. Daca insa ni se pare ceva necurat, deschidem haionul si ne uitam in portbagaj.



In afara de linia generala, trebuie sa verificam si sub mocheta din portbagaj

In portbagaj, ridicam mocheta sau capacul pentru a ajunge la tabla. Aceasta trebuie sa fie dreapta, fara urme de suduri, indoituri sau vopsea noua. De obicei suportul rotii de rezerva este greu de reparat ca in starea originala, asa ca daca vedem ca nu este perfect rotund sau ca a fost tabla inlocuita, sigur a fost un accident mai grav din spate. Tot in portbagaj ne putem uita si in laterale, sub capacele de plastic care acopera tabla. Fara urme de kit, indoituri sau suduri, inseamna ca masina nu a fost lovita acolo.

E simplu sa nu luam teapa

Oricine poate invata sa depisteze o masina care a fost lovita si reparata. Oricine poate sa faca diferenta dintre o reparatie buna si una proasta. O singura regula: sa vedem cat mai mult fier (piese, lonjeroane, tabla, etc) si sa depistam orice urma de lucratura asupra sa (sudura, kit, revopsire, etc). Si mai tineti minte o zicala buna: **daca o masina este la o oferta care pare mult prea buna sa fie adevarata, probabil ca asa si este!**

Sursa: 4tuning.ro

Pariu ca nu stiai: De ce motoarele cu Start/Stop sunt cele mai fiabile din lume?

- Piese interne mai rezistente
- Electromotor special realizat pentru porniri dese
- 500.000 de porniri in medie la un motor cu S/S

Mai toate automobilele moderne au acum o dotare care deja implineste aproape un deceniu: sistemul Start/Stop. E vorba de sistemul care opreste motorul masinii in momentul in care aceasta stationeaza la semafor, pentru a economisi carburant. Cu acest sistem masinile au ajuns sa consum cu circa 10% mai putin, motiv pentru care mai toti producatorii il ofera clientilor, in varianta standard sau contra-cost.

Pe langa economia de carburant, trebuie stiut ca motoarele cu sistem Start/Stop mai au o calitate: sunt cele mai fiabile. Pentru ca piesele interioare sunt speciale pentru asemenea

motoare, capabile sa reziste la un numar de porniri/opriri mult mai mare. De fapt, motoarele cu Start/Stop sunt la fel de fiabile ca cele fara acest sistem, dar daca le utilizam in mod normal, dezactivand optiunea de oprire a motorului la semafor, abia atunci devin cele mai fiabile din lume. Sa va explic.

Sistemul Start/Stop nu inseamna doar o baterie mai buna si un buton in masina de activare sau dezactivare. Pentru ca un sistem Start/Stop e ceva mai complex, nu degeaba producatorii cer bani mai multi pentru asa ceva. Adica pe langa partea electrica, toate componentele de frictiune din interior sunt diferite fata de un motor obisnuit, care nu are acest sistem. Adica sunt special realizate pentru a face fata unui numar de 500.000 de porniri de-a lungul vietii, fata de 30.000 de porniri, cat face o masina normala.

Cu ce sunt diferite piesele la un motor cu S/S?

Toate piesele de frictiune din interior sunt altele. **Asta inseamna cuzineti, segmenti, pistoane, supape si asa mai departe. Toate sunt realizate din materiale mai rezistente, pentru a face fata unui numar mare de porniri in decursul unei zile.** Mai mult, piesele metalice din interiorul unui motor, piese de frictiune, cum sunt cuzinetii, au straturi de lubrifiant solid, pentru a rezista la pornirile cu putin ulei.

 Cuzinet cu un strat de lubrifiere solid, special pentru masinile cu Start/Stop

In acelasi timp, segmentii sunt diferiti. Sunt segmenti care pastreaza mai mult ulei in interiorul lor, astfel incat atunci cand motorul porneste, dupa ce am stat cateva minute pe loc, sa aiba o lubrifiere optima si sa nu se uzeze pana cand prinde iar pelicula de ulei.

La fel se intampla si cu vilbrochenul, adica arborele cotit, care este construit dintr-un otel mai rezistent, astfel incat sa faca fata la frecare, atat la temperatura inalta, cat si la

temperatura joasa, cu putina sau deloc lubrifiere. **De fapt, tot ce inseamna piesa interna din motor este realizata diferit la motoarele cu Start/Stop.**

Care este diferenta dintre un motor normal si unul cu Start/Stop?

In primul rand, trebuie stiut ca un motor simplu si cu unul dotat cu S/S sunt identice la performante, greutate, aspect si functionalitate. Dar diferite elemente interne, precum cele prezentate mai sus, sunt construite din materiale mai rezistente, capabile sa reziste la o frecare indelungata, la frictiune pe uscat fara lubrifiant si la o gama mai larga de temperaturi joase si inalte. **Niciodata un motor simplu, cu piese obisnuite, nu va fi instalat pe o masina cu sistem Start/Stop.** Ci acesta va fi montat doar daca masina are pornire simpla, conventionala, iar motorul nu se opreste la semafor pentru a economisi carburant.

 Ce se intampla cu niste cuzineti obisnuiti intr-un motor fara S/S (sus-dreapta) si ce se intampla intr-un motor cu Start/Stop (jos-dreapta)

De unde si diferenta de pret. **Atunci cand platesti in plus pentru sistemul Start/Stop, nu platesti doar pentru o instalatie electrica, formata dintr-un buton si o baterie mare.** Ci si pentru toate acele piese din interiorul motorului care sunt special gandite sa reziste la 500.000 de porniri. Daca ai pune sistem Start/Stop pe un motor obisnuit, cu piese care nu au fost special gandite pentru asa ceva, acestea se vor uza si cam in 100.000 de kilometri parcursi cu sistemul activat, va fi bun de aruncat la gunoi.

Oricum, trebuie retinut ca diferenta de pret nu este una uriasa. Vorbim poate doar de cateva zeci de Euro in fabricare la fiecare motor. Nu degeaba, optiunea de Start/Stop, acolo unde nu e oferita standard, costa in jur de 100-200 de Euro numai.

✖ Segmenti speciali pentru motoare cu Start/Stop

Alte piese imbunatatite la motorul cu Start/Stop

Pe langa piesele interne care sunt mai rezistente, un motor cu S/S mai are un **electromotor mai fiabil**, gandit sa porneasca de mai multe ori, care da startul motorului la o turatie mai mare, astfel incat acesta sa porneasca in doar o fractiune de secunda. La fel ca piesele interne, si electromotorul este special realizat ca sa reziste in timp la 500.000 de porniri, nu la 30.000, cate face o masina obisnuita de-a lungul vietii.

In plus, pe langa electromotor, masinile cu Start/Stop mai vin si cu acumulatori speciali, de putere mai mare. Adica acumulatori realizati astfel incat sa-ti asigure, pe canicula si ger, pornire usoara de fiecare data, fara sa se goleasca energia din interior. Acestea pot fi baterii cu gel, sau baterii care au, pur si simplu, un amperaj mai mare, dar si o rezerva mai mare de energie.

✖ Acumulator Varta, special pentru masinile cu Start/Stop

Cum facem sa avem cel mai fiabil motor din lume?

Simplu. Ne luam o masina cu sistem Start/Stop dar nu il folosim niciodata. Eventual, il dezactivam complet, fie din soft, fie din siguranta sau de la buton. Pentru ca asa, vom avea la dispozitie un motor fabricat cu piese capabile sa reziste la conditii mai grele si la 500.000 de porniri, dar noi il vom folosi in regim obisnuit, acolo unde media de-a lungul vietii sale va fi de numai 30.000 de porniri. In plus, nu vom avea probleme cu electromotorul, pentru ca vom avea unul rezistent facut special pentru o utilizare mai agresiva, dar noi il vom pune doar la o munca usoara. La fel si cu acumulatorul, care nu va fi nevoit sa porneasca masina de 50 de ori intr-o plimbare de 2 ore prin aglomeratie...

Cat despre motor in sine, deoarece are piese cu lubrifianti

solizi, piese care asigura o lubrifiere mai buna, putem sa ne bazam pe el multe sute de mii de kilometri fara interventii, daca nu utilizam sistemul Start/Stop. Poate ca vom pierde acea economie de 10% la carburant, dar nu trebuie sa ne facem griji ca peste cativa ani riscam o segmentare, consum de ulei, uzura la tacheti sau la smeringurile de supape... **E ca si cum ai lua un BMW M3 dar nu mergi niciodata tare, ci mergi mereu, incet, regulamentar, cu 60 la ora... Ce sa se uzeze la el?**

Sursa: 4tuning.ro

15 Exercises Every Woman Should Do to Improve Her Sex Life

Overview

You're only one workout away from a better sex life! Not only can you lose weight, sculpt a strong, lean body and cause your endorphins to soar, but you can also count on exercise to make your time in the sack more enjoyable. Recent research indicates that improved body image as well as doing as little as 20 minutes of exercise a day enables you to enjoy sex more and become more sexually aroused. In addition to cardio and strength training, flexibility is crucial for better sex. It helps alleviate aches and pains and allows you and your partner to experiment with positions that otherwise may be difficult. The following slides provide a series of 15

exercises and stretches you can do to enhance your time under the covers.



1. Squats

Squats are great for toning and shaping the legs and booty. But all that blood pumping below the waist can also improve your ability to become aroused during sex. Plus, squats strengthen and prepare you for those times you'd like to be the one on top. HOW TO DO THEM: Stand upright with your feet shoulder-width apart. Keeping the heels glued to the floor and most of your weight in your heels, initiate a bend at the waist first, then bend the knees, as if sitting into a chair. Be sure to keep the knees from passing in front of your toes to protect your knees and leg muscles from injury. Your shins should remain as vertical as possible throughout the exercise. You can also incorporate three- to five-pound weights and raise your arms to shoulder height as you squat down. Move up and down very slowly and do between 10 and 30 reps.

12 Essential Squat Variations to Try



2. Bridge Pose

Bridge pose is the precursor to pelvic tilts and Kegels (read on for more on both exercises). It strengthens the glutes, inner thighs and hamstrings and stretches the hip flexor. Because the pelvis is inverted, bridge pose awakens the pelvic-floor muscles and can reinforce the female sex organs. This can lead to stronger, more controlled orgasms. HOW TO DO IT: Begin on the floor on your back. Lengthen through your fingertips with your arms on the floor by your sides. With your feet hip-distance apart, bend your knees then slowly lift your buttocks off the floor. As you hold the posture, keep your knees from splaying out and press through your feet, your weight evenly distributed between your feet. Do not allow your feet to roll outward. Hold the pose for 30 to 60 seconds. Lower your spine one vertebra at a time, all the way down to the tailbone.

10 Yoga Moves to Remove Stress and Relax You at Bedtime



3. Pelvic Tilt Pulses

This exercise strengthens your core and lower back, which are used often during sex. Pelvic tilt pulses will also awaken the lower abdominal region and prepare your body for Kegels (another great exercise to enhance your sex life) and prepare your body for inverted positions. HOW TO DO THEM: Lie on the floor with your knees bent, feet hip-distance apart and arms, hands and fingertips flat on the floor. Pressing through your heels, lift your pelvis and glutes to bring your torso into a straight line (as in bridge pose). Hold your abs tight as you continue to press through the heels, squeeze the glutes and inner thighs and slightly pulse the pelvis up and down (just a couple of inches, not the full range of motion). Do 20 to 25 pulses, then slowly lower the spine, vertebra by vertebra, until you feel your tailbone touch the floor. Repeat, working up to three to five sets.

17 Exercises to Shape and Tone Your Booty



4. Kegels

The pelvic floor muscles play an integral part in orgasm, and Kegels are an easy way to improve the strength of those muscles. Additionally, they provide great sexual satisfaction and stronger orgasms (especially when Kegels are done during sex) by targeting the muscles that tighten and release during sex, making the entire experience more pleasurable for both you and your partner. HOW TO DO THEM: You can do Kegels anywhere – sitting, standing or lying down. Focus on tightening those pelvic floor muscles (as though you're attempting to stop the flow of urine). Hold for three to five seconds and repeat. Do that for five minutes a day or throughout the day.

Sign Up to Receive the FREE [Livestrong.com](https://www.livestrong.com) Weekly Newsletter



5. Stability-Ball Pull-Ins

A strong core is essential in preventing injuries to your back when having sex. One of the best exercises to strengthen your abdominal muscles and protect your back is the stability-ball pull-in. This exercise works your core (which provides a support system for your back) as well as your upper body, boosting your endurance for on-top positions. HOW TO DO THEM: Start in a plank position with your shins supported on a stability ball. Keep your arms straight and strong. Slowly roll the ball in, using your abs to bend your knees toward the floor as you drag the ball toward your chest. Slowly roll the ball back out as you straighten your legs. Keep your upper body and hips strong throughout the range of motion to prevent injuring your lower back. Don't hunch your shoulders and lengthen through the crown of the head to be sure there is space between your head and shoulders. For an added challenge, lift one leg off the ball as you roll the ball forward with the other leg. Then switch legs. Do two to three sets of 10 reps.

The 15 Toughest Do-Anywhere Workout Moves



6. Plank Pose

Plank pose is one of the most effective ways to strengthen your entire body while focusing on your core. It not only increases your endurance and stamina at the gym but in the bedroom, too. HOW TO DO IT: Press your body straight, extending your legs back and keeping your arms strong. Think of keeping your body in a straight line from your feet to your head. Your pelvis is neither sagging too low nor elevated too high. Engage the abs, squeeze your inner thighs and butt cheeks together, tighten your quads and press your heels back so your feet are flexed. If you need to modify the pose, do your plank on your knees. Be sure your forearms are on the floor and your elbows are directly under your shoulders throughout the hold. For a more advanced version, raise one foot a few inches off the ground and hold for 10 seconds, then switch legs without compromising your form. Hold for at least 20 seconds and work up to two minutes at a time. Do one to 10 reps a day, depending on the length of your plank holds.

30-Day Ab Challenge



7. Open-Leg Rocker

“Open-leg rocker is essential for improving balance through core control and strength,” says Risa Sheppard, master Pilates certification trainer and founder of The Sheppard Method in Los Angeles. „As we strengthen our core, which includes the pelvic girdle, lower back and abdominals, it awakens not only the muscles, but all the pathways that help to enhance our sexual pleasure... [And] the open-leg portion of the exercise creates flexibility in the inner thighs, making various positions more accessible.” HOW TO DO IT: Sit upright with your knees bent into your chest, legs about shoulder-width apart. Lengthen through the crown of your head, roll your shoulders back and down and lift your chest so your back is strong. Grasp your ankles on the outside of the legs. Pull your naval deep into your spine and lean back until you are balanced on your tailbone with your feet off the floor. Straighten both legs toward the ceiling in an open V position and balance. To initiate the rocking, inhale, draw your naval to the spine and bring your chin to your chest. Keeping your head tucked, roll backward, stopping the action and reversing it before you get to your neck. Upon return, stop and balance

on the tailbone, legs open and up toward the ceiling. If you need to modify the exercise, keep your legs bent.

Top 10 Pilates Exercises



8. Seated Leg Extensions

For many women, when the legs are fatigued during a workout, they may shake or quiver. This is a good thing while working out, but in the bedroom, not so much. You want to know you can count on your legs to go the distance. And seated leg extensions are a simple way to strengthen your legs and increase stamina. HOW TO DO THEM: Sit in a chair, roll your shoulders back and down and lift your chest. Bend your knees at a 90-degree angle with your feet flat on the ground. Make sure your ankles are directly under your knees. Grip the sides of the chair without hunching your shoulders or tightening your neck, upper back or shoulders. Keep the hips firmly planted on the chair as you lift and unbend one leg and lift the leg straight up slowly, until it reaches hip height. Slowly bring the foot back down. To modify the exercise, shorten your range of motion in the leg you are lifting, taking the leg half the distance. For an added challenge, lift

both legs at once. Do at least two to three sets of 10 reps on each leg.

10 Machine-to-Free-Weight Swaps



9. Triceps Dips

Solid arm strength is crucial for many everyday tasks, but especially during sex. Working the triceps will strengthen and enable you to prop yourself up without tiring in underneath positions. HOW TO DO THEM: Sit with the heels of your hands on the edge of a sturdy chair, knuckles rolled down toward the ground to alleviate wrist strain. Place your feet hip-width apart and bend your legs at a 90-degree angle, making sure your ankles are directly below the knees (they can also be further out in front of the knees or completely straightened, if you'd like a challenge). Slowly slide your butt off the seat, supporting your weight with your hands and arms. Keeping the elbows facing directly behind you, bend the elbows and slowly lower your butt toward the floor. Keep the elbows pointing straight back behind you, and bend them to about a 90-degree angle (don't overstretch the front of your shoulders by going too low to begin with). Slowly push back up until

your arms are straight. Need more of a challenge? Hold your feet and legs in a figure-four position (one ankle sits on the other leg's thigh, with the top foot flexed). Do five to 10 of these before switching legs.

Upper Body Workout Routines for the Gym



10. Push-Ups

Just like planks, push-ups strengthen your core, shoulders, glutes and legs with the added bonus of improved strength in your arms and chest. Also, the intensity that comes from doing push-ups will increase your stamina and endurance. HOW TO DO THEM: Start a plank position. Be sure your pelvis does not sag too low or lift too high (think about keeping your body as straight as a board). Inhale as you lower your chest until it almost touches the floor. Exhale as you press back up to the starting position. Avoid hunching your shoulders into your neck by lengthening out of the crown of the head to create space between you head and shoulders. To make push-ups easier, separate your feet to hip-distance apart or do push-ups on your knees. Or if you want to make them harder, place your feet on a step or bench.

30-Day Abs Challenge



11. Bridge Bench Press

Women who shy away from on-top positions during sex often do so because of the exertion involved. The bench press will definitely increase your arm and chest strength, but this variation takes it a step further by doing it while in bridge pose. Bridge wakes up those pelvic floor muscles (the ones that help control your orgasms), improving blood flow to the entire area and waking up the receptors that allow for more pleasure during sex. HOW TO DO IT: Lie on your back with three- to five-pound dumbbells easily accessible. Bend your knees and keep your feet about hip-distance apart. Slowly lift your glutes up into bridge pose. Holding the dumbbells, bring your elbows out to the sides of your shoulders with your dumbbells up toward the ceiling, making a goal-post shape with your arms. Slowly press the dumbbells straight toward the ceiling, then slowly return back to the goal-post position. As a modification, try this on an incline bench and start with lower weights. Or for an added challenge, cross one leg over the other, ankle placed on the grounded leg's thigh. Do half of your reps and carefully switch legs. Do 10 to 20 reps and

release your bridge in between sets. When you are finished, lower one vertebra at a time, all the way down to the tailbone. Do three to five sets.



12. Upward-Facing Dog

Upward dog strengthens many of the muscle groups required by a wide variety of sex positions – the lower back, the glutes and the arms – while stretching the core, psoas and hip flexors. And yogis have long believed it to increase energy and blood flow to the pelvic region. HOW TO DO IT: Lie on your belly with your legs hip-distance apart and the tops of your feet on the floor. Bring your hands to the sides of your chest and raise your torso by pressing through the hands. Lifting all the way up, roll your shoulders back and down, lengthening through the crown of the head so you don't hunch your shoulders into your neck. Breathe regularly for about 15 to 30 seconds. If you're advanced, your thighs should lift off the ground.

5 Yoga Poses to Firm the Butt



13. Happy Baby Pose

Happy baby is an excellent stretch for the lower back, glutes, hamstrings and hips. It's also a great counter-stretch to upward dog, because it relaxes and opens tight lower-body muscles. HOW TO DO IT: Lie on your back with knees bent in toward the chest, the soles of your feet flexed and parallel to the ceiling. Line your ankles up with your knees so your shins are vertical. Keep your tailbone down as you grab the outsides of your feet with your hands and pull them down so the knees move toward the floor on the outsides of your rib cage. Relax your neck and breathe deeply, lengthening the breath as you go. With each exhale, and without compromising form, pull the knees toward the floor. Hold this pose for three to five minutes.

The Best Yoga Poses for Runners



14. Seated Straddle Stretch

The average person sits at a desk most of the day, which constricts and stagnates the muscles in the pelvis and groin. Straddle increases blood flow to that area, which means increased sensation and easier orgasms. It also stretches the inner thighs, making you more flexible and ready to play with some more adventurous positions. HOW TO DO IT: Sit on the floor with your legs wide apart. Flex your feet and make sure your knees are pointing toward the ceiling. Roll your shoulders back, lengthen through the crown of the head and, while lifting the chest, slowly press your torso as far forward as you can comfortably go without rounding your back. Reach your hands to your calves, ankles or toes and breathe deeply. With each exhale, take your stretch a little deeper. Hold the position for five to 10 long breaths.

Yoga Poses for Flexibility



15. Reclined Butterfly Pose

This version of the yogic butterfly pose will open up your hips and stretch your inner thighs. It targets the muscles that are constantly stretched and challenged in a multitude of sexual positions, enabling you to be strengthened, loosened up and ready for your partner. HOW TO DO IT: Lie on your back and, keeping the tailbone down, bend your legs toward your chest, soles of the feet together. Grab your feet and pull them toward your chest as you use your elbows to press the knees outward. Be careful not to let your head arch back too far. Keep the neck and spine relaxed. Hold this posture as you continue to press the knees outward for 15 to 20 seconds.

Yoga Poses to Help Bad Knees



What Do YOU Think?

Have you ever done any of these exercises? Have they had an impact on your sex life? Are there any others that you swear by to give you an extra boost in the bedroom? Share your experiences and suggestions in the comments below!

13 Exercises Every Man Should Do to Improve His Sex Life

Sursa: [livestrong.com](https://www.livestrong.com)