

Keičiantis dizaino madoms, vienas automobilių estetikos kriterijus išlieka pastovus – išvaizdžiam naujam modeliui būtini gražūs lengvojo lydinio ratlankiai. Kaip juokaudami dar patikslintų technikos entuziastai, automobilis – ne prekių vežimėlis ir todėl dailiai atrodo tik su didelio skersmens ratais.

Važiavimo patogumui tai nebūtinai turi teigiamą poveikį, tačiau šį iššūkį inžinieriams pavyko įveikti. Tiesa, idealus didelių ratų, aukščiausio lygio komforto ir nepriekaištingų valdymo savybių derinys – vis dar nepigus malonumas.

Originalaus dizaino ratlankių jau nebūtina ieškoti automobilių puošybos parduotuvėse. Patys gamintojai naujus modelius komplektuoja su įvairaus stiliaus ir dydžio ratais, o gausi jų pasiūla patenkina daugelio pirkėjų poreikius.

Naujos kartos „Volkswagen Golf“ standartiškai montuojami 16 colių ratlankiai, tačiau siūlomi ir 18 colių ratai. Bazinėje naujojo „Kia Sportage“ įrangoje – 17 colių ratlankiai, bet papildomai galima rinktis netgi 19 colių skersmens ratus.

„Kia Sorento“ komplektuojamas su 20 colių ratais, tačiau didžiųjų miesto visureigių segmente tai – ne riba. Tarkime, nepagailėjus papildomų dviejų tūkstančių eurų, „Volvo XC90“ modeliui galima pasirinkti net 22 colių ratus.

Komfortas kenčia, bet sprendimų jau yra



Domas Zinkevičius (Vytauto Pilkausko nuotr.)

Ar didelio skersmens ratai tikrai turi neigiamą įtaką važiavimo komfortui? Automobilių pakabų inžinierius Domas Zinkevičius pabrėžia, kad tai labai priklauso nuo to, kokios

padangos ant jų montuojamos.

Dažniausiai dideli ratlankiai komplektuojami su standžiomis žemo profilio padangomis, kurios įveikiant tą patį nelygumą per ratlankį į pakabą perduos didesnę smūgio jėgą nei mažesnio skersmens ratlankių ir aukšto profilio padangų derinys.

„Jeigu ant didesnio skersmens ratlankio būtų montuojamos aukšto profilio padangos, komforto lygis galbūt netgi padidėtų. Jos yra minkštos, o įvertinus faktą, kad dideli ratai daugiau sveria, jiems išjudinti reikėtų didesnės jėgos. Deja, su žemo profilio padangomis viskas atvirkščiai – standesnė padanga per sunkesnę ratlankį į pakabą perduoda dar didesnę jėgą“, – dėsto specialistas.

D.Zinkevičius atkreipia dėmesį, kad, tobulinant pačius mažiausius miesto automobilius, siekti komforto su didesnio skersmens ratais ekonomiškai nėra tikslinga. Neskiriant pernelyg daug dėmesio visiems variantams, daugeliu atvejų geriausiomis charakteristikomis pasižymi tie ratai, kuriuos pirkėjai renkasi dažniausiai.

Anot pašnekovo, pradedant nuo kompaktinių modelių, taikomi pažangesni sprendimai. Itin pasiteisina elektronikos valdomos pakabos, diegiamos ir miesto visureigiuose, pavyzdžiui, naujos kartos „Kia Sportage“.

„Išeitys mažinant neigiamą poveikį komfortui gali būti įvairios. Vienas geriausių pavyzdžių yra dar senuose E klasės „Mercedes-Benz“ sedanuose naudotos hidrodinaminės gumos. Šios alyva užpildytos detalės veikia ne tik kaip spyruoklės, bet ir kaip amortizatoriai. Svarbus pasiekimas kalbant apie visą automobilių pramonę – žymiai padidėjęs kėbulų standumas. Dėl to ne tik pagerėja valdymo savybės, bet ir padidėja komfortas, nes standesnis kėbulas po stipraus smūgio ne taip rezonuoja“, – žiniomis dalijasi inžinierius.

Pažangiausios technologijos – itin brangios

Miesto visureigių konstrukcijoje taikomas dar vienas paprastas sprendimas. Siekiant padidinti komfortą, nepriklausomai nuo montuojamų ratų dydžio, pakabos sureguliuojamos taip, kad veiktų minkščiau. D. Zinkevičiaus vertinimu, tai nėra pats geriausias sumanymas, nes važiuoti per duobes vairuojant kai kuriuos modelius vis tiek gali būti itin nemalonu, o dėl minkštos pakabos pastebimai suprastėja automobilio valdymo savybės.

„Geras būdas patikrinti, ar turimas automobilis su didesniais ratais išlaikys norimas valdymo savybes – pavažinėti tais Vilniaus vakarinio aplinkkelio ruožais, kuriuose yra nelygiai su kelio danga ipleistų šulinių dangčių. Važiuojant greičiau, per nelygumus šokinėjantys ratai

praras sukibimą ir automobilį pradės traukti į vieną pusę. O ratai šokinėja būtent dėl minkštos pakabos“, – aiškina pašnekovas.

D.Zinkevičius priduria, kad vidutiniame automobilyje beveik neįmanoma išlaikyti gerų valdymo savybių ir tuo pat metu užtikrinti aukščiausio lygio komforto. Anot inžinieriaus, tam reikalingi sudėtingi technologiniai sprendimai, kurie taikomi tik itin brangiuose, daugiau nei 100 tūkst. eurų kainuojančiuose automobiliuose.

„Šiais atvejais naudojamos technologiškai ypač sudėtingos detalės. Ir paprastesniuose modeliuose gali būti sumontuoti kintamų charakteristikų amortizatoriai, tačiau jų standumas keičiasi lėtai. Pakaba į staigius pokyčius gali reaguoti tik naudojant greitai veikiančius elektronikos valdomus amortizatorius, o tai jau labai brangus malonumas“, – esminį skirtumą įvardija pašnekovas.

Potraukis nugali pragmatiškumą

Būtinai komfortiškai su didelio skersmens ratais ir žemo profilio padangomis važiuojančio automobilio atributas – daugiasvirtė pakaba. D. Zinkevičius pažymi, kad tokia moderni konstrukcija visapusiškai pranašesnė už analogus: sušvelninamas į kėbulą perduodamas smūgis ir tuo pat metu užtikrinamos pakankamai geros valdymo savybės.

Inžinierius patvirtina, jog, nepriklausomai nuo automobilio dydžio, montuoti 20 colių lengvojo lydinio ratlankius pernelyg neaukojant važiavimo komforto ir vairavimo tikslumo galima tik modeliuose, kurių galinių ratų nejungia vientisas tiltas. Geras to pavyzdys – nepriklausomą pakabą turintis didelis miesto visureigis „Kia Sorento“. Tokia konstrukcija ne tik padeda geriau slopinti smūgius įveikiant kelio nelygumus, bet ir sumažina triukšmą ir vibracijas.

Kalbėdamas apie tai, kokio maksimalaus dydžio ratus rekomenduotų, pavyzdžiui, C segmento hečbekui ar vidutinio dydžio miesto visureigiui, D. Zinkevičius juokauja, kad žmonės vis tiek į tai nekreips dėmesio ir ras būdą, kaip pateisinti norimą pirkinį.

„Aš suprantu, kokios yra vieno ar kito pasirinkimo pasekmės, todėl į automobilius žiūriu kiek kitaip. Tą patį galiu pasakyti ir apie didelio skersmens ratlankius su žemo profilio padangomis. Kadangi žinau, kokiomis savybėmis jie pasižymi, man tai nėra geriausias derinys. Galima sakyti, kad aš irgi įtikinu save taip galvoti vien todėl, kad turiu daugiau patirties“, – apie psichologinį aspektą kalba pašnekovas.

Ar automobilis su išpūdingais ratais – vis dar grožis, reikalaujantis
aukų?

