

Automobilių ratlankiai didėja, tačiau komfortas – nemažėja

Ratlankių skersmuo pastaraisiais metais auga dideliu tempu. Nieko nestebina nedidelių automobilių standartinėje įrangoje esantys 17 colių skersmens ratlankiai, o papildomai užsakomi 20 ar 21. Tam net nereikia visureigio – vidutinio dydžio automobiliai gali pasigirti tokio skersmens ratais.

Kompaktinės klasės hečbeko „Peugeot 308“ standartinėje įrangoje – 16 colių skersmens ratlankiai, to paties gamintojo krossoveryje 5008 – 17 colių. „Premium“ segmente dydžiai auga dar labiau, pavyzdžiui, kitąmet Lietuvoje pasirodysiantis BMW X7 standartiškai komplektuojamas su 20 colių ratlankiais, o papildomai užsakomi gali būti net 22-iejų. Kaip automobilių pakabos susitvarko su didėjančiais ratlankiais, plonėjančiomis padangomis ir augančiu komforto poreikiu?

Priežasčių – daugiau nei viena

Ratlankių augimo tendencija vyksta dėl kelių dalykų. Visų pirma, dizaino – automobilis su didesniais ratlankiais atrodo gražesnis.

Dėl įvairių saugumo sistemų ir kėbulo struktūros pokyčių bendras automobilių svoris yra gerokai didesnis nei šio amžiaus pradžioje, tad pamažu augo ir jų stabdžių diskai – ant daugelio šiandieninių automobilių 15 colių skersmens ratų neišeitų uždėti net fiziškai, tam trukdytų stabdžių pakabos.

Pamažu gerėja ir kelių būklė. Lietuvoje tiek pagrindiniai, tiek regioniniai keliai dar atsilieka nuo Vokietijos ar Ispanijos, tačiau, palyginti su tuo, kas buvo prieš 20 metų, skirtumas akivaizdus. Kasmet išasfaltuojami šimtai kilometrų žvyrkelio, ne ką mažiau gatvių kapitaliai sutvarkoma, pavyzdžiui, vien Vilniuje 2018 metais asfaltas paklotas 80 km gatvių.

Galų gale, tobulėja ir patys automobiliai. Jų pakabos sistemos geba sugerti daugiau smūgių ir kompensuoti tai, ką esant mažesniems ratams neutralizuoja padangos. Vis dažniau montuojami reguliuojamo kietumo amortizatoriai, kurie gali būti minkštesni prastuose keliuose ir kietesni bei užtikrinti stabilumą greitkeliuose.

Patys vairuotojai, o į jų norus atsižvelgdami ir gamintojai daugiau dėmesio kreipia į valdymo savybes, ne komfortą. Šis jau yra ganėtinai aukšto lygio daugelyje automobilių, bet valdymo savybių tobulumo riba dar – toli.

Dizainas ar funkcionalumas?

Didėjančius ratlankius lemia ir didėjantys automobiliai. Šiandieninis „Peugeot 308“ yra didesnis už ankstesnės kartos 308, dabar gaminama „Audi A4“ – nei ankstesnės kartos A4 ir

t. t. Be to, žmonės linkę iš universalų persėsti į krossoverius – aukštesnę prošvaisą, didesnius ratus ir pravažumą turinčius automobilius. Kai kurie, pavyzdžiui, stipriausias pasaulio žmogus Žydrūnas Savickas, didesnio pravažumo modelius renkasi jau seniai ir tam turi paprastą priežastį: į mažesnius tiesiog netelpa.

„SUV man patinka – juk pas mus yra žiema, tad kur kas patogiau juo važiuoti, kai daugiau prisninga. Patogiau įlipti, išlipti. Labai prastais keliais nevažinėju, bet didesnis pravažumas praverčia, kai reikia į sodybą nusigauti žiemą. Su mažesniu automobiliu dugną užkabinsi ir sėdėsi vietoje“, – savo pasirinkimo motyvus aiškina Ž. Savickas, šiuo metu vairuojantis didžiausią „Peugeot“ gamos krossoverį 5008.

Galiūnas teigia, kad vien krossoverio funkcionalumo jam nepakanka – svarbus ir automobilio dizainas, kurį didesni ratlankiai itin pagerina. Problemų dėl kietesnės pakabos kiekvieną dieną iš betono plokščių sudėliotame kelyje Vilnius–Molėtai važiuojantis vyras teigia nejaučiantis.

„Man visada buvo gražesni didesni ratlankiai, o ir važiuoti su jais galima normaliai – nėra taip, kad būtų labai kieta. Automobilis turi būti gražus, neturi erzinti kažkokios nepatinkančios detalės“, – įsitikinęs galiūnas.

Iššūkis padangų gamintojams

Didėjantys ratlankiai davė iššūkį ir padangų gamintojams. Jie gana greitai turėjo pradėti kurti platesnes, didesnio skersmens ir žemesnio profilio padangas bei užtikrinti tas pačias, klientų jau įvertintas savybes.

Svarbiausia asmeninių automobilių padangų savybė yra saugumas – kuo trumpesnis stabdymo kelias ant įvairios dangos, geresnės valdymo savybės, atsparumas akvaplanavimui. Daug vairuotojų padangas renkasi pagal numatomą ridą, skleidžiamą triukšmą bei, žinoma, kainą. Automobiliams sunkėjant ir padangoms plėtojant užtikrinti tas pačias savybes nedidinant kainos buvo itin sudėtinga.

Tačiau padangų gamintojai su iššūkiu susitvarkė, tai įrodo nepriklausomų testų rezultatai – jie vis gerėja. Stabdymo kelias ant įvairios dangos kasmet, nors ir centimetrais, bet trumpėja, automobiliai, atlikdami staigius manevrus, sukibimo turi vis daugiau. Nedideliu tempu, bet ilgėja ir padangos rida – šiandien nieko nestebina komplektas, su kuriuo nuvažiuojama 50 tūkst. km.

Vienas dalykas, vertinant automobilio su didesniais ratais eksploataciją, vis dėlto pasikeitė –

Automobilių ratlankiai didėja, tačiau komfortas - nemažėja

tai kaina. 18 colių skersmens padangos kainuoja bene dvigubai daugiau nei 15-os. Tačiau kiti objektyvūs kriterijai automobiliuose arba nesikeičia, arba tobulėja toliau.

