

Yra posakis, kad jeigu tam tikras daiktas tinkamas viskam, tai iš tiesų jis nėra tinkamas niekam. Universalių daiktų nėra. Ypač kalbant apie padangas. Ir tai neapsiriboja vien tik universalėmis, neva visiems sezonams tinkamomis padangomis. Skiriasi ir sezoninės. Šiuo metu aktualiausios vasarinės. Ir jų rūšių – tik pirštus lankstyti, jei visų pakaks. Ir šios skiriasi ir diena ir naktis. Vienos labiausiai reikalingos ilgus atstumus važiuojantiems vairuotojams, kitos naudingesnės besisukiojantiems mieste, o kokias gi reikėtų rinktis „Viada Press ralio 2019“ dalyviams?

Svarbiausia susidėlioti prioritetus

Daugkartinis „Press ralio“ nugalėtojas, LNK laidos „Ne vienas kelyje“ vedėjas Dainius Leonavičius, daugybę metų važinėjantis vien tik sportiškais gatvei skirtomis padangomis, aiškina labai paprastai: dėl geresnio sukibimo.

„Galvodamas apie mėgėjiškas varžybas visada renkuosi sportiškas padangas, kreipiu dėmesį į kainos ir kokybės santykį. Kadangi trasoje man ekonomija ar triukšmas nėra svarbu, tai daugiausia dėmesio kreipiu į sukibimo savybes“, – sakė Dainius Leonavičius.

Padangų technologijos žengia koją kojon su automobilių pramone ir per paskutinius kelis dešimtmečius patobulėjo taip, kad vienu metu sugeba suderinti įvairias savybes: aukščiausios klasės padangos rieda tyliai, komfortiškai, išstumia daugiau vandens nei gaisrininkų pompos ir sugeba posūkyje išlaikyti netgi dideliu greičiu važiuojantį sunkų automobilį. Vis tik orientuojantis į tam tikrą sritį, šiuo atveju, sportišką vairavimą ir ypač – rezultato siekimą mėgėjiškose varžybose, net ir aukščiausios klasės standartinės padangos nesuteiks tiek naudingų savybių, kiek galėtų specializuotos.

„Natūralu, kad pagaminti idealių padangų, kurios būtų tylios ir ekonomiškos ir dviračio ir tuo pačiu *kibtų* kaip sportinės, pagaminti neįmanoma. Neleidžia savybių konfliktas: ekonomijai reikia kuo mažesnio pasipriešinimo ir trinties, o trintis kaip tik ir garantuoja geresnį sukibimą“, – sako lenktynininkas ir „Continental“ pardavimų vadovas Baltijos šalims Paulius Macevičius.

Savybių balansavimas

Skirtingas padangų savybes užtikrina daugybė dedamųjų dalių, pradedant gumos mišiniu ir protektoriaus raštu, baigiant netgi matmenimis. Gaminant skirtingas padangas taikomos įvairios technologijos.

„Žiūrint į aukščiausios klasės padangas, tai jos visos turi geras, kasdieniam važinėjimui reikalingas savybes: gerai stabdo, gerai važiuoja šlapia kelio danga, užtikrina didelį sukibimą. Tačiau tam tikriems modeliams kai kurios savybės yra išryškinamos. Pavyzdžiui, „Conti EcoContact 6“ sukurta mažesniame pasipriešinime ir važiavimo komfortui. Ji skirta daug ir toli važinėjantiems vairuotojams, nes padanga užtikrina mažesnes degalų sąnaudas, yra tyli ir komfortiška. „PremiumContact6“ – geriausias visų savybių balansas važinėjantiems įvairaus tipo keliais. Tuo tarpu „SportContact6“ orientuota į sportišką vairavimą. Ji turi kietesnę konstrukciją, *kibesnę* gumos mišinį, tad nėra tokia komfortiška ar ekonomiškai kaip dvi ankstesnės, už tai siūlo didesnę sukibimą, gali atlaikyti didesnius krūvius. Ji sukurta galintiems ir dinamiškiems automobiliams. Tokias padangas, pavyzdžiui, naudoja „Audi Sport driving academy by Autojuta“, –pasitelkdamas savo atstovaujamus pavyzdžius išaiškino P. Macevičius.

Lenktynėms skirtomis, vadinamosiomis *slick* tipo padangomis viešais keliais važiuoti draudžiama. Ne veltui – kasdienėse kelionėse jos būtų beviltiškos. Dėl visiškai lygaus paviršiaus ir protektoriaus trūkumo jos sukimba tik su švriu asfaltu. Ant šlapios, ar netgi tik ant nešvarios dangos vairuotojas tokiomis padangomis apautame automobilyje būtų keleiviu. Be to, jos gerai kimba tik pasiekus tam tikrą darbinę temperatūrą – tai viešuose keliuose padaryti neįmanoma.

Standartinės gali būti geresnės nei lenktyninės

Tačiau rinkoje egzistuoja tarpinis variantas – pusiau sportinės, vadinamosios *semi-slick* tipo padangos. Šios taip pat turi itin minkštą ir kibų gumos mišinį, tačiau ir šokių tokių protektorių su keliais grioveliais, kurie iš bėdos gali išstumti tam tikrą vandens kiekį, bei užtikrina šoninį sukibimą padangai *nuplyšus* nuo asfalto, kad būtų daugiau laiko suvaldyti slysti pradėjusį automobilį. *Semi-slick* padangos populiarios tiek tarp profesionalių sportininkų, tiek tarp mėgėjų, turinčių atskirus automobilius lenktynėms. Tačiau standartiniame, kasdienėms kelionėms ar dažnai viešuose keliuose naudojamam automobiliui specialistai tokių padangų montuoti nerekomenduoja.

„Paprasčiausiai todėl, kad jos neužtikrina tokio saugumo, kaip standartinės, keliams skirtos padangos“, – atsakė „Continental“ atstovas. „Ji yra tinkama varžyboms, tačiau gatvėje – ne. Jos neužtikrina reikiamo sukibimo esant šlapiai kelio dangai, be to, jos visiškai neekonomiškos. Gerokai didesnė trintis nei standartinių padangų reikalauja gerokai daugiau variklio energijos tas padangas prasukti.“

Su tokiomis Pauliaus mintimis sutiko ir „Ne vienas kelyje“ vedėjas, prisipažinęs, kad *semi-slick* tipo padangas yra bandęs, tačiau jos ne visada pasiteisina net ir trasoje. Ypač, kai

automobilis nėra itin galingas.

„Semi-slick“ tipo padangos tinka greitoms trasoms, ilgiems posūkiams. Tačiau slalome silpniam automobiliui jos nesuteikia jokio pranašumo. Pavyzdžiui, kai važiuodavau su „Toyota GT86“, naudojau standartines sportiškas padangas, nes 200 AG tiesiog nepakako išsukti galiniams ratams su tokiais kibiomis padangomis, starto metu ir išsisukęs po apsisukimų negalėdavau palaikyti variklio aukštame sūkių diapazone. Taip pat sunku buvo apsisukti rankinio stabdžio pagalba. Be to – pusiau lenktyninės padangos gerokai brangesnės už standartines ir labai greitai dyla“, – aiškino D. Leonavičius.

Žaidimai slėgiu

Važiuoti greitai galima ir su gatvei skirtomis sportiškoms padangomis, tik reikia gerai išstudijuoti jų savybes. Ypač – pasirinkti tinkamą padangų slėgį.

„Slėgis lemia labai daug. O pasakyti, kokį slėgį reikia pasirinkti važiuojant į trasą, taip pat negalima, nes jis priklauso tiek nuo vairavimo stiliaus, tiek nuo automobilio, pačios trasos. Vairuotojas turėtų tai išsiaiškinti savo pojūčiais bandymų metu“, – sakė P. Macevičius.

Gamintojai rekomenduoja į padangas pūsti 2,2 – 2,5 bar. slėgį. Ir važinėjant kasdieniu režimu reikėtų laikytis nurodytų gamintojų rekomendacijų. Tačiau važiuojant trasoje padangos patiria gerokai didesnius krūvius, dėl to kaista.

„Lenktynėse padangos patiria didelius krūvius, dėl to kaista, ir slėgis važiavimo pabaigoje būna kitoks nei pradžioje. Jis didėja. Taigi jei prieš važiavimą buvo 2,2 bar., po važiavimo slėgis gali pakilti iki 3,2 bar. O tai jau per daug. Padanga išsipučia, mažėja sukibimo plotas. Prieš važiavimus trasoje slėgį reikėtų nuleisti, tačiau ne per mažai, nes nepakankamai pripūsta padanga *plaukios*. O kiek? Tą treniruočių metu turėtų išsiaiškinti kiekvienas vairuotojas atskirai. Pavyzdžiui, nors „1006 km“ lenktynėse mes, keli vairuotojai, pasikeisdami važiuojame tuo pačiu automobiliu ir tomis pačiomis padangomis, jų slėgis po važiavimų skiriasi, nes skiriasi mūsų vairavimo stiliai. Vieno teisingo atsakymo čia nėra. Kiekvienas vairuotojas teisingo padangų slėgio turi ieškoti individualiai“, – sakė „Continental“ atstovas.

Kiek lemia padangų slėgis? Jeigu teko vairavimo karjeroje pradurti padangą, kad ir silpnai, kai išsileidžia bent 1 bar., iš karto galima justi, kad automobilis yra prasčiau valdomas, ne taip klauso vairuotojo komandų. Lenktynėse kovojant dėl sekundžių dalių ir automobiliu važiuojant ties jo galimybių riba padangų slėgio skirtumai išryškėja gerokai stipriau. Suprastėjusios valdymo savybės lemia išbarstytas sekundes. O sekundės – pergales.

Apie „Viada Press ralį 2019“

Tai Lietuvos žurnalistų autoklubo nuo 1996 m. organizuojamas renginys, skirtas greičiausiems žurnalistams ir su jais pasivaržyti norintiems mėgėjams bei profesionaliems lenktynininkams. „Viada Press ralyje 2019“ bus organizuojama sportinė, turistinė bei istorinių automobilių įskaita, viso jame laukiama apie 80 ekipažų. Visi jie bus matomi Klaipėdoje, Palangoje, Kretingoje, Liepojoje ir kituose Lietuvos bei Latvijos pajūrio zonos miestuose.

