

Vairo stiprintuvo sistema šiuolaikiniuose lengvuosiuose automobiliuose jau tapo standartu ir sunkiai beatmename laikus, kai vairą tekdavo sukti pasitelkiant savo jėgas. Todėl jei pastebėjote, jog vairas sukasi sunkiai, verta susirūpinti. Ekspertai akcentuoja, jog dažniausios vairo stiprintuvo gedimo priežastys yra susijusios su netinkamu vairo stiprintuvo skysčio naudojimu. Kokias klaidas dažniausias daro vairuotojai ir kaip teisingai pasirinkti bei prižiūrėti vairo stiprintuvo skystį?

Sunkumas sukanč vairą - pirmasis gedimo požymis

Hidraulinis vairo stiprintuvo skystis veikia kartu su stūmokliu, tai leidžia vairą sukinėti lengvai ir neįaučiant didelio pasipriešinimo. Todėl esant gedimui vairą pasukti tampa vis sunkiau. Pasak Vilniuje įsikūrusio autoserviso vadovo Tomo Marecko, dauguma vairuotojų posūkiuose juda nedideliu greičiu, būtent tada sunkiai judantis arba užstrigęs vairas tampa geriausiai pastebimas.

„Suerimti vertėtų pajutus pirmuosius gedimo požymius. Dažniausiai jie pasireiškia vairo stiprintuvo darbo trikdžiais arba jis apskritai nustoja veikę. Po automobiliu gali būti pastebimas vairo stiprintuvo skysčio nuotėkis, girdimas triukšmas sukanč vairą arba užsidega kontrolinės lempuės, informuojančios apie gedimą. Šie požymiai aiškiai rodo, kad jūsų automobilio vairo stiprintuvo sistemoje kilo bėdų“, – apie pirmuosius gedimo požymius išpėja ekspertas.

Gedimų priežastis - netinkamas skystis

Dažniausios vairo stiprintuvo gedimo priežastys – standartų neatitinkančios alyvos naudojimas ir jos nesavalaikis pakeitimas: „Dažniausiai vairo stiprintuvo gedimų kyla tada, kai stiprintuvo sistemoje būna likę per mažai hidraulinio skysčio, tokiu atveju posūkiuose vairą sukuti tampa sunku. Ši problema paprastai susidaro dėl skysčio pratekėjimo iš hidraulinės žarnelės. Kartais žarnelė sutrūkinėja ar tiesiog atsipalaiduoja ir skystis išteka. Jeigu laiku nepašalinsite prasisunkimo, vairo stiprintuvo siurblys galiausiai suges, o jį pakeisti kainuos tikrai nemažai“, – vairuotojus išpėja T. Mareckas.

Visgi, jei vairo stiprintuvo skysčio pakanka, gali būti, kad hidraulinis skystis pasenęs ir sutirštėjęs: „Kaip ir kiti automobilio skysčiai, vairo stiprintuvo skystis laikui bėgant gali sutirštėti. Jeigu nesilaikoma automobilio gamintojo rekomendacijų ir skystis nekeičiamas laiku, laikui bėgant jis taps per tirštas ir negalės veiksmingai sutepti sistemos. Dėl šios priežasties pasukti vairą taps sunku, ypač važiuojant mažu greičiu. Jei patikrinę stiprintuvo skystį pastebėsite, kad jis tamsus ir tirštas, skystį reikalinga kuo greičiau pakeisti“, – patarimais dalijasi ekspertas, akcentuodamas, jog įtakos alyvos kokybės suprastėjimui turi

vairavimo stilius: sistemos perkaitimas, kurį gali sukelti ilgalaikis ir intensyvus manevravimas be pertraukos, ar per intensyvus vairo stiprintuvo naudojimas.

Efektyvus veikimas reikalauja priežiūros

Pasak alyvos ir tepalų gamintojo „Total“ atstovybės Lenkijoje techninio skyriaus vadovo Andrzejus Husiatynskio, nors vairo sistemos skystis veikia mažiau reikliomis sąlygomis nei, pavyzdžiui, dyzelinė alyva, jis taip pat pasižymi ypatingomis savybėmis ir turi būti periodiškai keičiamas – kad išvengtumėte problemų, patariama kas mėnesį pasitikrinti šio skysčio lygį.

„Šiandien vairo stiprintuvo skysčiai skirstomi į mineralinius, sintetinius ir pusiau sintetinius. Senesniuose automobiliuose arba specialių poreikių transporto priemonėse naudojami mineraliniai skysčiai. Daugelyje šiuolaikinių vairo stiprintuvų sistemų naudojami sintetiniai hidrauliniai ATF skysčiai, dažniausiai raudonos spalvos, specialių patobulinimų dėka jie veiksmingi visomis eksploataavimo sąlygomis. Pagrindinė taisyklė – griežtai draudžiama šiuos skysčius sumaišyti vieną su kitu, nes atsiranda rizika pakeisti jų konsistenciją. Sumaišius šiuos skysčius reikėtų kuo greičiau pakeisti skystį nauju tinkamu“, – akcentuota „Total“ atstovas.

Šie skysčiai skiriasi ir pagal savo spalvą, tačiau rinktis skysčio atsižvelgiant į jo spalvą nepatartina: „Vairo stiprintuvo skysčio pakuotėje paprastai pateikiama informacija apie standartus, kuriuos skystis atitinka, ir nurodoma, kurių prekės ženklų automobiliuose jie gali būti naudojami“, – patarimais dalinasi A. Husiatynskis, atkreipdamas dėmesį, jog 90 proc. visų vairo stiprintuvo gedimų galima išvengti, jei vairuotojai laiku tikrintų savo transporto priemonę.

Automobilio gamintojas nurodo, kas kiek laiko būtina keisti vairo stiprintuvo skystį – daugelis automobilių gamintojų, įskaitant „Mitsubishi“, „Volkswagen“, „Ford“, rekomenduoja pakeisti skystį kartą į 1-2 metus arba kaskart pravažįjavus 100 000 kilometrų. Taip pat skystį reikalinga keisti, jei buvo vykdomas siurblio ar kitų vairo stiprintuvo komponentų taisymas.

