

Vasarinių padangų sezonas: ar tikrai vasarą užteks senų žieminių?

Atėjus balandžio mėnesiui gatvėse automobiliai staiga tampa šiek tiek gražesni – įprastai vasarinių padangų sezono metu vairuotojai skiria dėmesį gražesniems ir didesniems ratlankiams. Tik svarbus klausimas išlieka ar pakankamai dėmesio skiriama ir geroms vasarinėms padangoms.

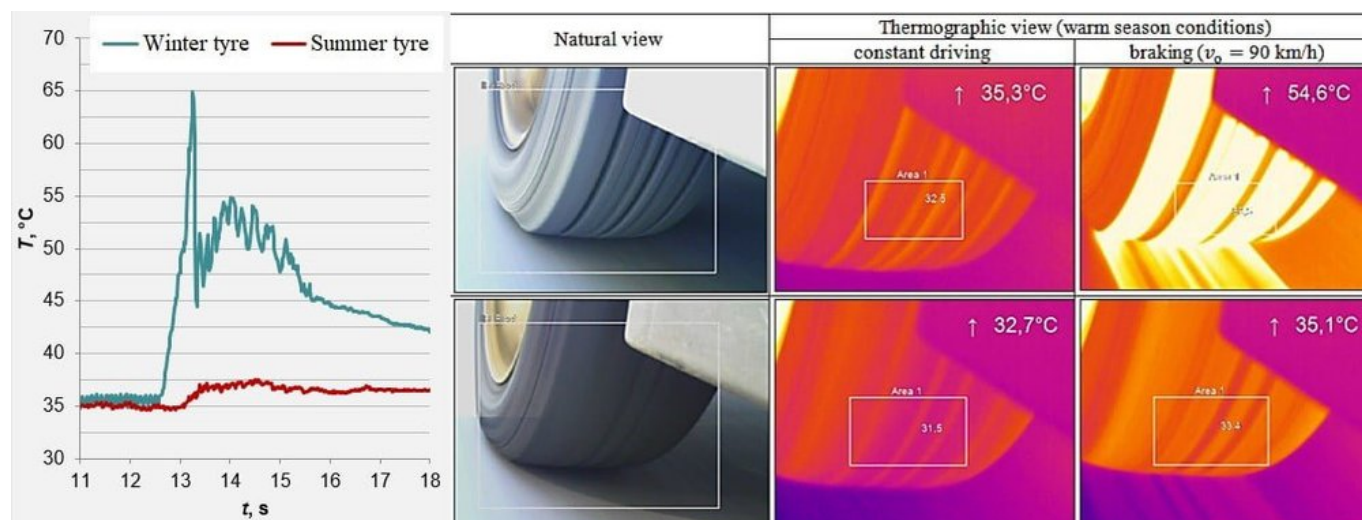
Apie žieminių padangų svarbą kalba visi, o ir ilgai ieškoti jų reikšmės vairavimo saugumui netenka, mat pirmasis iškritęs sniegas parodo kas kruopščiai pasirūpino savo automobilių apavu. Visiškai kita situacija kalbant apie šiltąjį sezoną – vis dar neatsakyti klausimai kodėl derėtų atidžiai rinktis vasarines ir ar galima vasaros metu sudėvėti senas žieminės padangas?

Padangas montuojančių servisų darbuotojai neslepia, kad atėjus žiemos sezonui vis dar pasitaiko klientų, kurių automobiliuose tenka tiesiog numontuoti senas ir uždėti naujas žieminės padangas – tai reiškia, jog visą vasarą jų automobilis buvo apautas žiemai skirtomis gerokai minkštesnio mišinio padangomis. Iš pirmo žvilgsnio atrodytų, jog tai menka bėda, nes vasarą kelio sąlygos daug geresnės, o bene vienintelė užduotis, su kuo turi tvarkytis padanga, tai vandens pašalinimas. Tiesa, tam gali paprieštarauti bet kas, kelyje susidūręs su ekstremalia ir nenumatyta situacija.

Gerai, kol viskas gerai

Vilniaus Gedimino Technikos Universiteto Transporto inžinerijos fakulteto profesorius doc. dr. Vidas Žuraulis pasakoja, kad padangai, net ir geru oru, tenka nuveikti gerokai daugiau: „Žieminės padangos visų pirma yra pritaikytos užtikrinti pakankamą sukibimą esant žemesnei temperatūrai (+5 ir žemiau). Dėka specialaus gumos mišinio, protektoriaus paviršius temperatūrai pažemėjus nepakeičia savo sukibimo savybių ir nėra linkęs šaltyje kietėti – kas yra priešinga šiuolaikinėms vasarinio tipo padangoms. Be to, žieminės padangos protektorius turi gerokai daugiau lamelių (įvairaus rašto išpjovimų), kad padangai suteiktų geresnį sukibimą su purvo ir sniego dangą. Taip pat žieminių padangų protektoriaus gylis paprastai būna šiek tiek gilesnis (kad efektyviau iš kontakto ploto išstumtų purvą ir „kabintųsi“ į sniegą). Visos šios žieminių padangų savybės tampa netinkamos vasaros sąlygomis, nes minkšta, gilaus protektoriaus ir su daug lamelių padanga tampa nestabili esant aukštesnei nei +15 laipsnių temperatūrai. Nestabilumą čia reiktų suprasti kaip didesnes padangos kontaktinės dalies deformacijas, kas pablogina automobilio valdomumą, prognozuojamumą ir vairavimo informuotumą.“

Vasarinių padangų sezonas: ar tikrai vasarą užteks senų žieminių?



Tęsdamas apie žieminių padangų elgesį esant aukštesnei oro ir kelio dangos temperatūrai profesorius paminėjo eksperimentą, kurį atliko kartu su studentu. Tyrimo metu mokslininkai matavo ne tik automobilio stabdymo efektyvumą skirtingais metų laikais, bet ir padangos kontakto temperatūros kitimą. Išvados parodė, kad jeigu rudens ir žiemos sąlygomis padangos termodinamika neparodė išskirtinių savybių, tai vasarą (oro temperatūra +25 °C, kelio dangos temperatūra +30 °C) intensyvaus stabdymo metu žieminės padangos kontakto temperatūra šoktelėjo nuo +35 °C iki maždaug +55 °C, kai tuo tarpu vasarinės padangos temperatūra padidėjo vos 2-3 °C ir stabdymo metu pasiekė tokią temperatūrą, iki kurios buvo įkaitusi žieminė padanga dar prieš stabdymą.

„Stabdymo bandymai buvo atliekami nuo 90 km/val, todėl noriu atkreipti dėmesį, kad jeigu su žieminėmis padangomis karštą vasaros dieną būtų intensyviai stabdoma nuo 110 ar 130 km/val, minėtasis kontakto nestabilumas ir dar labiau padidėjusi temperatūra sąlygotų ženkliai blogesnes automobilio stabdymo ir valdymo savybes“, – apibendrinamas eksperimento išvadas sakė doc. dr. Vidas Žuraulis.

Mokslininkas paminėjo, kad minkštesnis žieminių padangų mišinys taip pat lemia gerokai intensyvesnį jų dėvėjimąsi šiltuoju sezonu.

Profesorius taip pat minėjo, kad važinėjant santykinai nedideliais greičiais bei įprastais stabdymo ir manevravimo režimais kritinio pavojaus gali ir nekilti, tačiau niekada nežinome kada prireiks stabdyti kiek įmanoma intensyviau arba apvažiuoti staiga atsiradusią kliūtį – tokiu momentu netinkamos padangos gali tapti esmine nelaimės priežastimi.

Lenktynininkas Dominykas Butvilas, kalbėdamas apie padangų svarbą pritarė minčiai, kad esant įprastoms vairavimo sąlygoms užtektų ir labiau nusidėvėjusių padangų, tačiau

Vasarinių padangų sezonas: ar tikrai vasarą užteks senų žieminių?

kasdieniame gyvenime neišvengiamai visiems tenka važiuoti ir sudėtingomis sąlygomis: „Aš manau, kad net ir minimalus 1,6 mm vasarinės padangos protektoriaus gylis yra pakankamas jeigu yra laikomasi KET, bet važiuojant ypatingai blogomis oro sąlygomis, per vandenį, ir 2,5 mm gali nepadėti.“

Iš pažiūros gera, bet kritiškai pavojinga

Sportininkas taip pat pažymėjo, kad renkantis padangas svarbu atsižvelgti ne tik į jų protektoriaus gylį, bet ir amžių, mat net ir nenaudojamos padangos keičia savo savybes.

„Yra didelis skirtumas ar automobilis apautas naujomis padangomis, ar jau gerokai nusidėvėjusiomis. Tie, kas turėjo džiaugsmo išvažiuoti iš salono nauju automobiliu prisimins kaip pirmais metais automobilis važiuoja sklandžiai, užtikrintai „stovi ant kelio“ įvairiais greičiais. Po trijų metų jausmas jau visai nebe toks, bet retas pagalvoja, kad apavus bolidą naujomis padangomis tas užtikrintumo jausmas gali sugrižti. Įvertinti padangų būklę „plika akimi“ sunku – padanga gali atrodyti dar visai neblogai, bet jos važiavimo savybės bus labai suprastėjusios. Triukšmingumas, elastingumas, sukibimas – visus šiuos dalykus galima pajauti, nes senėjanti guma keičia savo savybes, taigi ir automobilio“, – kalbėjo D. Butvilas ir paminėjo, kad išvažiavus iš serviso naujomis padangomis tai iš karto juntama.

Doc. dr. Vidas Žuraulis, kalbėdamas apie dėvėtas padangas minėjo, kad nors teoriškai padanga ir neturėtų prarasti savo savybių po poros metų naudojimo, perkantys tokias padangas visada rizikuoja, kad jos turės užslėptų trūkumų.

„Jeigu automobiliu nevažinėjama kaip lenktynių trasoje arba nenuvažiuojama 50-80 tūkstančių kilometrų, vienus ar dvejus metus naudota padanga turi išlaikyti gamintojo numatytus sukibimo bei patikimumo rodiklius, tačiau perkant tokią padangą visada yra rizika ar ji neturi užslėptų pažeidimų: ar nėra netinkamai nudilusi, ar nebuvo pažeista jos konstrukcija ir „stipriai remontuota“, ar sandėliuojant nebuvo deformuota, veikiamą ultravioletinių saulės spindulių, ar nekontaktavo su naftos produktais ir kt.“, – dėvėtų padangų įsigijimo rizikas vardino profesorius.

Rinktis reikėtų kruopščiai

Dominykas Butvilas pasakojo, kad padangas reikia rinktis atsižvelgiant ne tik į savo poreikius, bet ir į vairuojamą automobilį: „Apie padangas žinau ir domiuosi daug, nes ralyje jos yra mano pagrindinis įrankis siekiant išlaikyti ryšį su keliu. Kasdieniniame automobilyje atsižvelgiu į greičio indeksą, karkaso tvirtumą, gamintoją, padangos amžių (gaminimo datą) ir žinomą protektorių.“

Vasarinių padangų sezonas: ar tikrai vasarą užteks senų žieminių?

Kasdienėse kelionėse galingą, 280 AG turintį, „Alfa Romeo Stelvio Veloce Ti“ vairuojantis lenktynininkas minėjo, kad greičio indeksus, surašytus ant padangų, suprasti nėra lengva, o didesnis greičio indeksas toli gražu nereiškia, kad tai geresnė padanga.

„Pateiksiu pavyzdį: renkantis žieminius ratus aš ieškau padangų mažesniu greičio indeksu. Jis man pasako, kad padangos karkasas yra minkštas, protektorius gilus. Tai užtikrins maksimalų sukibimą ant sniego ir ledo, tačiau greitkelyje nereikėtų viršyti 160 km/h. Tai pilnai atitinka mano poreikius. Didelio greičio indekso padanga leidžiama važiuoti 240 km/h, nes ji yra kieta ir tvirta, bet su ja ant sniego būtų slidu – kita vertus, tokio greičio indekso vasarinė padanga yra puikus pasirinkimas, ypač vairuojant galingesnę automobilį“, – dėstė D. Butvilas.

Pasak lenktynininko, pirmiausiai reikia suprasti savo poreikius ir važiavimo stilių. Galingesni automobiliai turi specialiai iš gamyklos pritaikytus padangų modelius tam, kad galėtų saugiai pasiekti maksimalų greitį – štai 510 AG turintis „Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio“ iš gamyklos išrieda apautas „Pirelli“ padangomis, skirtomis galingiems automobiliams. Negana to, jos pažymetos AR raidėmis – tai reiškia, kad padangos sukurtos ne tik siekiant didelio sukibimo su keliu, bet yra specialiai pritaikytos italų gamintojo automobiliams. Vairuojantiems tokių automobilių, su kuriuo tenka pasiekti greičius virš 200 km/h, D. Butvilas siūlo likti prie gamintojo rekomenduojamų modelių ir tuo pačiu pažymi, kad tas pats „Stelvio“ tik su silpnesniu varikliu iš gamyklos išrieda ne tik kitokio modelio padangomis, bet ir skirtingų išmatavimų.

„Ekonominiam automobiliui aš visada rinkčiausi tylesnes, komfortiškesnes padangas, nes maksimalus greitis ir sukibimas čia nėra prioritetas“, – savo patirtimi ir patarimais pasidalino sportininkas.

Jam pritarė ir V. Žuraulis sakydamas, kad padangas vairuotojai turėtų rinktis atsižvelgdami į automobilio naudojimo poreikius ir įpročius bei pridūrė, kad šiuolaikinės padangos, nesvarbu kurio segmento, yra pakankamai saugios ir užtikrina geras automobilio valdymo savybes: „Galima pasakyti, kad premium segmento gamintojai varžosi dėl keliolikos stabdymo kelio centimetrų ar kitų parametru, tačiau visi kiti rinkos žaidėjai taip pat nėra palikti toli už nugaros.“

Rataibatai.lt – geriausias padangų pasirinkimas

Vasarinių padangų sezonas: ar tikrai vasarą užteks senų žieminių?

