

# Kai pradeda „mušti“ automobilio vairaratai

Vairaračio bildėjimas, vibracija, vairuotojų vadinama tiesiog vairo „mušimu“, gali kilti dėl daugybės priežasčių. Daugumai vairuotojų vairaračio siunčiami ženklai reiškia tik tai, kad atsirado apysunkis ar sunkus automobilio gedimas, o gal net ir keletas jų, todėl jau greitai teks gerokai paploninti piniginę. Vis dėlto kai kuriuos vairo „mušimą“ lemiančius gedimus vairuotojai gali lengvai nustatyti patys, ir remonto kaina tikrai nebus tokia, kuri galėtų sukelti šoką.

## Vidmantas UŽSIENIS

Kukliausiais skaičiais, automobilį sudaro apie 30 tūkst. detalių, ir surasti, kuri iš jų verčia vairarati vibruoti vairuotojo rankose, yra gana nelengva užduotis. Tačiau priežastį privalu išsiaiškinti, nes vairaračio vibracija gali rodyti labai pavojingus transporto priemonės gedimus, gresiančius didelėmis avarijomis. Autoservisų meistrų skaičiais, apie 60 proc. vairo „mušimą“ lemiančių gedimų aptinkami automobilio pakaboje, kiti 40 proc. – vairo stiprintuvo mechanizmuose. Bet kuris meistras tokiu atveju patars kuo greičiau atlikti automobilio diagnostiką. Daugeliu atvejų pradėjus „kalti“ vairui išvengti šios procedūros ištis nepavyks. Retai, bet būna ir taip, kad vairuotojas vairaračio vibracijos priežastį gali nustatyti ir pats.

## Pats sau meistras

Vairo „mušimas“ dažniausiai yra natūralus kai kurių automobilio detalių ar mazgų nusidėvėjimo padarinys. Vairaratis gali vibruoti ir po avarijos, kai išderinama gamyklinė mašinos geometrija, kitaip dar vadinama ratų suvedimu. Pats tiksliausias būdas sužinoti, ar ji jau neatitinka reikalavimų, – išmatuoti kėbulo ir važiuoklės atskaitos taškus. Vėliau gautas rezultatas lyginamas su gamintojo duomenimis. Lyginimo metu išsiaiškinama, kaip stipriai transporto priemonė buvo pažeista ir ar apskritai ją bus įmanoma suremontuoti. Aišku, šis darbas kainuoja, reikia gaisi ir brangų laiką jam atlikti.

Dar viena priežastis, dėl ko atsiranda vairo „mušimas“, gali būti ir paties vairuotojo aplaidumas. Lietuvos vairuotojai gana retai renka naujas padangas dėl jų brangumo. Dažniausiai važinėjama senomis, pirktomis turguje. Padangas stengiamasi įsigyti už kuo mažesnę kainą, o tai retai garantuoja

gerą jų kokybę. Senos ir (arba) restauruotos padangos dažnai baigia nusidėvėti taip greitai, kad proceso nespėja pastebėti net pats vairuotojas. Po to staiga atsiranda vairaračio vibracija.

Pradėjus „mušti“ vairą, priežasčių visuomet verta imtis ieškoti nuo padangų. Susidėvi nebūtinai senos padangos. Trumpiau, nei numatyta, gali trukti ir naujų padangų eksploatacija, jeigu jos naudojamos važinėjant automobiliais, kurių ratų geometrija nėra subalansuota, arba pačios yra nekokybiškos. Kartais vairaratis vibruoja ir dėl nepakankamai pripūstos kurios nors padangos, nes šitaip gali būti išderinama automobilio ratų geometrija. Išeitis čia paprasta – tiesiog reikia užsukti į artimiausią degalinę, pamatuoti padangų slėgį ir pripūsti tą, kurios slėgis neatitinka reikalavimų.

Vairą „muša“ ir tada, kai ant padangos, dažniausiai – senos, atsiranda gumbas. Jis gali iškilti nebūtinai tik ant senos padangos. Nauja irgi gali būti su tokiu pat nelygumu, jei anksčiau ji rėžėsi į gilią duobę ar kokią nors kliūtį aštriu kraštu, pavyzdžiui, aukštą šaligatvį. Aptikti gumbą – lengva, reikia tik nepatingėti ir pirštais kruopščiai apčiuopinėti visas padangas. Pakeitus padangą su gumbu dažnai išnyksta vairo „mušimas“.

Vairaratis bilda ir tada, kai netolygiai nusidėvi padangų kraštai. Automobilio „apavo“ keitimo čia jau gali nepakakti, nes padangų nusidėvėjimą neretai lemia netinkama ratų geometrija. Tada prieš jas pakeičiant būtina patikrinti vadinamąjį ratų suvedimą ir, jeigu jis – netinkamas, pirmiausia subalansuoti geometriją. Tik tuomet rekomenduojama keisti padangas. Rečiau vairarati vibruoti priverčia po smūgio į kokią nors kliūtį deformuoti ratlankiai. Juos irgi būtina kuo greičiau pakeisti.

## Sunkūs atvejai

Jeigu apžiūrėjus padangas išaiškėjo, kad jos rūpesčių nekeltų, vairaračio vibraciją patiriantio vairuotojo gali laukti daug nemalonių staigmenų. Jas aptikti įmanoma jau tik autoservise, atlikus vizualinę pakabos apžiūrą ar kompiuterinę vairo kolonėlės, taip pat automobilio ratų geometrijos diagnostiką. Tačiau ir to kartais neužtenka. Jei kompiuteris nerodo tikslios gedimo vietos, meistras tikriausiai siūlys ardyti vairo kolonėlę ir žiūrėti, kas dedasi jos viduje.

Dėl pakabos – paprasčiau, nes gedimai daugeliu atvejų yra matomi plika akimi. Vairą gali „mušti“ dėl nusidėvėjusių ar išklpusių vairo traukių, nevienodo storio ar deformuotų stabdžių būgnų ar diskų. Šie deformuojasi dėl daug priežasčių. Pavyzdžiui, įkaitę stabdžių diskai gali pakeisti savo savybes po intensyvaus stabdymo pervažiaus per balą ir taip juos staigiai atvėsins. Problema gali kilti ir dėl stringančio stabdžių cilindro ar netolygiai nuvalius tvirtinimo plokštumą su didesne, nei leidžiama, paklaida. Kartais būna, jog stabdžių diskas yra geras, bet vibraciją sukelia deformuota stebulė. Tokias detales, aišku, privalu pakeisti.

Blogiausia yra tada, kai vairaratis vibruoja dėl sugedusios vairo kolonėlės. Pastaroji dažniausiai sugenda dėl natūralaus nusidėvėjimo, tačiau šitaip gali atsitikti ir dėl klaidų, padarytų remontuojant automobilį. Pavyzdžiui, keičiant vairo traukes neretai nėra pakeičiamos jų apsauginės gumos. Atsitinka ir taip, kad per suplyšusias ar netinkamai sumontuotas gumas į vairo kolonėlės vidų patekęs vanduo sukelia koroziją ir sugadina kolonėlę. Jos keitimas kainuoja nepigiai, o kai kalbama apie labai senus automobilius, jis gali kainuoti netgi daugiau nei pati mašina. Dėl to pakeitus vairo traukes visuomet meistrų verta paklausti, ar jie pakeitė ir apsauginės gumas, o jeigu dar buvo geros senosios, ar jas sumontavo ten, kur reikia, laikydamiesi pačių griežčiausių reikalavimų.



Vairaračio vibracija neretai rodo pavojingus automobilio gedimus. pixabay.com nuotr.