



## Auto veermik: heaperemehelikkus sõidul ja hooldamisel loob kokkuhoiu

Tänapäeval on auto valiku juures ülalpidamiskulud saanud suuremakski argumendiks kui auto soetushind. Kui kütusekulu on stabiilne ning prognoositav, siis sõiduki remondiavad võivad leibkonna eelarvet ootamatult ja tuntavalt mõjutada. Üks meie piirkonna suurimaid kuluartikleid autoomanike jaoks on vaieldamatult veermiku korrashoid. Targalt talitades saab aga neidki kulusid optimeerida.

### Veermiku vastupidavus

Auto veermikudetailide kestvus sõltub mitmetest teguritest – nii teeloludest, konkreetse automodeli veermiku iseärasustest kui ka juhi heaperemehelikkusest oma sõiduki suhtes. Seda nii sõidustiili kui hooldamise osas. Mõni lihtsama veermikuga auto sõidab probleemivabalt ka 100 000 kilomeetri või rohkemgi, samas aga teine, tehniliselt keerukama sillakonstruktsiooniga sõiduk võib aga juba 30 000–40 000 kilomeetri läbimise järel põhjalikku sillaremonti vajada. Muidugi on ka lihtsamat veermikku reeglina kergem remontida. Konkreetse automodeli spetsiifikast oleneb aga näiteks see, milline detail on kuluva silla nõrgimaks lülis ja näiteks, kas šarniiri saab vahetada eraldi või ainult koos õõtshoovaga.

### Esisilla hooldus

Kui löökaukude kahjulikkus veermikule on autojuhtidele üldjoontes teada ning neid seetõttu ka võimaluste piires välditakse, siis autoteenindusse minnes tihipeale nii hoosad enam ei olda. Kuldreegel on, et auto veermik tuleks korda teha ühekorruga. Kuna see on aga võrdlemisi kallis, siis piirduakse tihti vaid kõige hädapärasemate töödega. Tõde on aga, et silladetailid kuluvad siiski enam-vähem võrdselt ja antud juhul annab endast

peagi märku juba uus probleem. Samuti võivad omavahel seotud detailide puhul nii üksik uus osa kui ka üksik kasutatud osa oluliselt vähendada teiste, veel töökorras detailide eluiga. Nii võib esmane kokkuhoid viia olukorrani, kus juba mõni nädal pärast remondis käimist hakkab midagi uut logisema ning nõnda ikka uuesti ja uuesti. Omanikule jääb mulje, et auto laguneb pidurdamatult, rääkimata sellega kaasnevatest korduvkuludest (näiteks igakordne veadiagnostika, sildade reguleerimine jne.), mida oleks ühekordse terviktööna andnud tunduvalt vähendada. Näitena võib tuua laialt levinud 90ndate teise poole VW/Audi keskklassi mudelite kaheksa õõtshoovaga esisilla, milles on kokku pea paarkümmend võimalikku lõtkukohta ja kus vaid komplekti vahetamine tervikuna tagab kvaliteetsete osade puhul pikaks ajaks muretu sõidu. Sama kehtib ka amortisaatorite puhul, mida tuleks autodel vahetada paarikaupa – see on ka liiklusohutuse seisukohalt ülioluline.

Sillaremondi kuluga peaks arvestama ka näiteks Saksamaalt toodud auto soetamisel – seal võivad ka üle viie aasta vanusel autol olla küljes veel tehases paigaldatud detailid, mis kiirteedel eeskujulikult vastu pidanud, kuid mis just meie auklikel teedel kiirelt hakkavad teineteise järel rivist välja langema.

Kuigi suvehooajaks on paljudel autoomanikel soov enda auto parema väljanägemise nimel varustada suuremõduliste valuveldede koos madalaprofiiliste rehvidega, tuleks arvestada, et kehvades teeloludes tähendab see rööbastes ja ebatasasel teel kiskuvat rooli, suuremat põrutamist aukudes kui ka seeläbi tunduvalt kiiremini kuluvaid silladetaile. Kellele need ohvrid meeltmööda ei ole, peaksid kasutama siiski just sõiduki valmistajatehase poolt ettenähtud mõõdus rehve ning velgi.

### Milliseid varuosi valida?

Laias laastus jagatakse rahvasuus varuosad A-osadeks (autoesinduste poolt pakutavad originaalvaruosad) ja B-osadeks (uued järelturvaruosad).

Tegelikuses on olukord veidi keerulisem. Autotehased ise toodavad vaid väga piiratud osa autode komplekteerimisel ning järelteeniduse käigus vajaminevatest detailidest. Valdavalt kasutatakse allhankepartnereid, kelleks on eraldiseisvad autovaruosade tootjad. Need on ettevõtted, kes pälvivad autofirmade heakskiidu nii toodete kvaliteedi, piisava tootmismahu, tarnekindluse kui ka tehnoloogilise tootarenduse osas. Nii ongi tavapärane, et autotehaste tellimused varustatakse tootmise käigus margilogodega, täpselt samu detaile toodetakse aga ka järelturu tarbeks, markeerituna tootja enda kaubamärgiga. Seega võib olla kindel margiesindusest soetatud varuosa kvaliteedis, kuid on hea teada, et originaalosa identset varuosa võib leida autovaruosade järelturult ka märgatavalt soodsama hinnaga.

Kaubanduses pakutakse võrdlemisi kirjut autovaruosade valikut. Vaieldamatult on autoomanikul endal keeruline eristada originaaliväärseid varuosi toodetest, mis isegi saksapärase ja kõlava nimega kaubamärgi all pakendatuna võivad tegelikult pärineda täiesti tundmatutest allikatest. Pädev ja kogemustega varuosamüüja oskab selgitada erinevate kaubamärkide tausta ning annab nõu, millised müügilolevad varuosad pärinevad originaalosatootjatelt, millised on usaldusväärse kvaliteediga analoogid ning milliste puhul kokkuhoid hinnas dividende ei too.

Kuigi teatud juhtudel on kallimaid detaile mõtet otsida ka autolammutustest, ei kuulu sillaosad (nagu ka kõik muud nn. kuluosad) selliste varuosade hulka, mida tasuks romulast hankida. Kuna tänapäeval moodustab märkimisväärse osa auto remondikulust just töö hind, siis võib odava ja kehvakvaliteedilise, samuti teadmata kulumisastmes kasutatud sillaosa hinnavõidust saada kiiresti kaotus, kui see õige pea taas välja vahetada tuleb. ■