



Kierownica reagująca z opóźnieniem to sygnał, by sprawdzić drążki

data aktualizacji: 2026.10.19



Swobodny ruch kierownicy, zanim koła zaczną skręcać, łatwo przeoczyć na suchej i równej drodze. Inaczej jest jesienią, gdy deszcz nie pozwala asfaltowi wyschnąć, poranki bywają chłodne, a mokre liście na leśnych i powiatowych drogach Warmii i Mazur zasłaniają wyrwy powiększające się po każdej ulewie. Uderzenie koła w taką dziurę przenosi się na zawieszenie i układ kierowniczy. Jeżeli przy skręcaniu słychać stuki, a kierownica ma wyczuwalny luz, należy sprawdzić drążki kierownicze. Na śliskiej nawierzchni każda opóźniona reakcja samochodu zmniejsza margines bezpieczeństwa.

Dwa przeguby, jedno zadanie

Przekładnia kierownicza, nazywana maglownicą, zamienia obrót koła kierownicy na ruch poprzeczny. Ruch ten przejmują drążki kierownicze, umieszczone po obu stronach pojazdu. Potocznie „drążkiem” określa się cały zespół, w rzeczywistości składa się on jednak z dwóch elementów:

- drążek kierowniczy (wewnętrzny), przykręcony do maglownicy, którego przegub kulowy chroni zazwyczaj gumowa osłona, czyli mieszek;

- końcówka drążka (zewnętrzna), łącząca drążek ze zwrotnicą koła i wyposażona we własny przegub kulowy.

Oba elementy zużywają się niezależnie od siebie i mogą dawać podobne objawy. Przed zakupem części należy więc ustalić, w którym z nich występuje luz.

Sygnały, których nie należy lekceważyć

Zużycie drążka lub jego końcówki może objawiać się następująco:

- stukaniem przy skręcaniu lub na nierównościach, zwłaszcza przy niskiej prędkości;
- luzem na kierownicy, czyli opóźnioną reakcją pojazdu na ruch kierownicą;
- nieprecyzyjnym prowadzeniem;
- ściąganiem samochodu w jedną stronę;
- nierównomiernym zużyciem opon, szczególnie wewnętrznej lub zewnętrznej krawędzi bieżnika.

Żaden z wymienionych objawów nie przesądza jednak o uszkodzeniu drążka. Podobne sygnały mogą pochodzić z innych źródeł:

- stuki z łączników stabilizatora, sworzni wahaczy lub zużytych tulei;
- ściąganie z różnicy ciśnienia w oponach albo nieprawidłowej geometrii kół;
- luz na kierownicy ze zużytej maglownicy.

Przyczynę można wskazać dopiero po sprawdzeniu poszczególnych elementów. Zanim zapadnie decyzja o zakupie części, należy ustalić, [po czym poznać zużyty drążek](#) i czym jego objawy różnią się od usterek zawieszenia.

Diagnoza zaczyna się od koła

Wstępną kontrolę można przeprowadzić samodzielnie, dysponując podnośnikiem i podporami:

1. Przód pojazdu należy unieść tak, aby koło swobodnie wisało, a samochód odpowiednio zabezpieczyć.
2. Koło należy uchwycić na wysokości „godziny 3 i 9” i poruszać nim na boki. Luz lub stuk w tej

płatycznie wskazuje najczęściej na drążek albo końcówkę.

3. Próbę należy powtórzyć, trzymając koło na wysokości „godziny 12 i 6”. Luz w tym kierunku świadczy zwykle o zużyciu łożyska koła lub sworznia wahacza.
4. Przy kołach opartych na podłożu druga osoba porusza kierownicą w obie strony, a sprawdzający obserwuje przeguby. Jeżeli element się przesuwa, a koło pozostaje nieruchome, luz występuje właśnie w tym miejscu. Przegub wewnętrzny można wyczuć dłonią przez mieszek.

Kontroli wymagają również osłony. Pęknięty mieszek lub rozdarta osłona końcówki umożliwiają przedostawanie się do przegubu wody, błota i piasku, co przyspiesza jego zużycie. Uszkodzoną osłonę zaleca się wymienić, zanim przegub zacznie stukać.

W razie wątpliwości kontrolę najlepiej zlecić warsztatowi lub stacji diagnostycznej, gdzie luzy są dobrze widoczne na szarpakach.

Nowa część to dopiero połowa naprawy

Wymiana końcówki drążka jest zazwyczaj prostsza. Polega na odkręceniu nakrętki przegubu, wypchnięciu go ze zwrotnicy za pomocą ściągacza i odkręceniu końcówki od drążka. Wymiana drążka wewnętrznego wymaga dodatkowo zdjęcia osłony i odkręcenia go od maglownicy, często przy użyciu specjalnego klucza. Przed demontażem zaleca się zmierzenie długości zespołu lub policzenie obrotów gwintu, aby nowa część znalazła się w zbliżonym położeniu.

Jest to jednak wyłącznie przybliżenie. Długość drążka wpływa na zbieżność kół, dlatego po każdej wymianie drążka lub końcówki konieczne jest ustawienie geometrii. Pominięcie tego etapu może skutkować ściągnięciem pojazdu i przyspieszonym zużyciem opon.

Na całkowity koszt naprawy składają się:

- cena części, zależna od modelu samochodu, producenta oraz zakresu wymiany (drążek, końcówka lub komplet z osłoną);
- robocizna;
- ustawienie geometrii kół.

Lepiej teraz niż przy pierwszym przymrozku

Luz w układzie kierowniczym narasta zazwyczaj stopniowo, przez co kierowca może go z czasem przestać zauważać. Jesienią i zimą, przy ograniczonej przyczepności i ubytkach ukrytych pod wodą oraz liśćmi, precyzja układu kierowniczego ma szczególne znaczenie. Jeżeli samochód zaczął stukać przy skręcaniu, kontrolę należy przeprowadzić przed nadejściem przymrozków.

Material partnera.

Źródło:

<https://www.infoilawa.pl/aktualnosci/item/83315-kierownica-reagujaca-z-opoznieniem-to-sygnal-by-sprawdzic-drazki>