

Jau daugelį metų pastebima, kad populiarėja didesnio pravažumo automobiliai, kurie yra sparčiausiai augantis segmentas. Vis dėlto daugelis šiuolaikinių „visureigių“ tėra varomi dviem ratais ir retai nulipa nuo asfalto, nors daliai pirkėjų pravažumas yra aktualus dėl gyvenamosios vietos, darbo ar pomėgių. Kaip jiems išsirinkti automobilį, kuris būtų visureigis ne kabutėse, o išties galėtų nuvežti ten, kur reikia?

Geras rodiklis yra „Lietuvos metų automobilio“ rinkimai ir juose atliekami bandymai. Visureigiai testuojami įvairiomis sąlygomis, jiems net tenka kopti į vienintelės Lietuvoje slidinėjimo arenos po stogu Druskininkuose viršų. Šis testas, kaip juokauja jį atliekantys vairuotojai, atskiria tikrus keturiais ratais varomus visureigius nuo tų, kurie jais tik apsimeta.

Naudojamos skirtingos padėtys

„Snow Arenos“ bandymuose automobiliai į viršų kilo iš trijų statumo padėčių. Daugelis iš 15 keturiais ratais varomų modelių nesunkiai susitvarkė su pirmomis dviem, tačiau trečioje, pačioje stačiausioje, kilo problemų.

Kai kurių visureigių 4WD sistemos veikė ne itin tiksliai – priekiniams ratams buksuojant, galia nebuvo perduodama į galinius. Kai kuriems – „Ford Ranger Raptor“ ir „Jeep Wrangler“ – kilo problemų dėl padangų. Beveik visi rinkimuose dalyvaujantys modeliai yra su „Continental“ žieminėmis padangomis, o šie du – specialiai bekelei skirtomis, kurios ant sniego ir ledo mišinio dirba prasčiau nei standartinės žieminės. Nėra abejonių, kad šiems rėminės konstrukcijos visureigiams, jei turėtų geras padangas, problemų kilti į kalną nebūtų.

Automobilius bandžiusiems komisijos nariams teigiamą išpūdį paliko ir pigiausi rinkimų visureigiai – „Suzuki Vitara“ bei „SsangYong Korando“. Abiejų keturių varančių ratų sistemos veikia tiksliai – vos prabuksavus priekiniams, akimirksniu įsijungia galiniai ir automobiliai šauna aukštyn.

Daugelio automobilių 4WD sistemos veikia būtent tokiu principu – įprastai jie yra varomi dviem ratais, tačiau priekiniams praslydus, įsijungia galiniai. Kaip greitai įvyksta šis procesas ir ar apskritai jis įvyksta, nulemia ir visureigio praktiškumą prastuose keliuose. Pravažumą dar didina galimybė blokuoti diferencialą ar specialūs pravažumo režimai kaip „Snow“ ar „Sand“, optimizuojantys diferencialų darbą.

Šioje srityje išsiskiria „Suzuki“ modeliai, kuriuose naudojama „AllGrip“ sistema skiriasi nuo daugelio kitų gamintojų. Ji nėra nauja, tačiau itin patikima ir tiksli. Japonijoje suprojektuotos

sistemos hidraulinėje sankaboje, įmontuotoje prieš galinį diferencialą, naudojama didelio klampumo silikoninė alyva. Kai priekinių ir galinių ratų sukimosi greitis pradeda skirtis, t. y. vienas priekinis pradeda buksuoti, ratų prasisukimas įkaitina skystį ir šis išsiplečia. Dėl to uždaroje sistemoje slėgis pakyla ir išsiplėtusi alyva aktyvuoja daugiadiskę sankabą, kuri perduoda sukimo momentą į galinius ratus. Tai gal skamba gana sudėtingai, tačiau realybėje procesas vyksta akimirksniu – „AllGrip“ sistemą turintys modeliai įvairiomis sąlygomis užtikrina ir dviem ratais varomo automobilio ekonomiškumą, ir keturiais – pravažumą.

Tikrų visureigių reikia ne visiems

„Lietuvos metų automobilio 2020“ rinkimų komisijos konsultantu dirbo Merkys Saukevičius, 2019 m. Lietuvos bekelės lenktynių (angl. *rally-raid*) čempionas. Jis pabrėžė, jog tarp visų 38 rinkimuose dalyvaujančių automobilių tėra tik 2 tikri visureigiai, jau minėti „Ford“ bei „Jeep“. Praėjusiuose rinkimuose toks tebuvo vienas – „Suzuki Jimny“.

Daugelis 40 tūkst. Eur ir daugiau kainuojančių keturiais ratais varomų automobilių vargu ar kada apskritai nuvažiuos nuo asfalto, o pigesniųjų vairuotojai bekelėje elgtis turėtų atsargiai ir nevažiuoti visiškai nežinomomis vietovėmis. Kita vertus, šiuolaikinio aktyvaus žmogaus poreikius būtent tokie automobiliai kaip „Suzuki Vitara“ geriausiai ir patenkina, leidžia suderinti kompaktiško modelio ekonomiškumą ir nedidelio visureigio praktiškumą.

Tik patikrinti kai kurias sistemas dažnas klientas neturi galimybių. Daugeliui automobilio pirkėjų sunku įvertinti ne tik norimo modelio pravažumą, bet ir saugumą – realų stabdymo kelią, autonominio stabdymo sistemas. Netgi išibėgėjimą: kaip suskaičiuoti, ar gamintojo pateikti duomenys yra tikslūs? Čia vėlgi gelbsti, pavyzdžiui, tie patys „Lietuvos metų automobilio 2020“ rinkimai, kuriuose buvo bandomi automobilių stabdymo, išibėgėjimo laikas, autonominio stabdymo sistemos.

„Buvo daug technologiškai pažangesnių ir kelis kartus brangesnių automobilių, kurie neužfiksavo kliūtis ar stabdė ne visiškai sustodami. Tačiau vieni pigiausių SUV automobilių „Korando“ bei „Vitara“ nustebino – nė neprisilietus prie nustatymų, jie anksti perspėjo apie artėjančią kliūtį ir tvarkingai sustabdė, palikdami saugų atstumą“, – pasakojo rinkimų komisijos narys Egidijus Babelis, kartu su Vilniaus Gedimino technikos universiteto (VGTU) mokslininkais testavęs autonominio stabdymo sistemas.

Žurnalistas teigė, jog iš visų bandytų automobilių tinkamai prieš kliūtį sustojo tik trečdalis – likę arba pristabdė, tačiau sustoti nespėjo, arba nestabdė apskritai. Bandomojo važiavimo metu tokių savybių patikrinti neįmanoma, tad renkantis automobilį specialistai siūlo paieškoti panašių testų informacijos internete.

Didelė visureigio kaina dar nereiškia, kad jis varomas keturiais ratais

