

Su teiginiu „Didesni automobiliai yra saugesni už mažesnius“ sutiktų bene visi vairuotojai. Kiekvienam aišku, kad daugiau sveriantis modelis kaktomušoje *atsilaikys* geriau už lengvesnį, tačiau saugumą nulemia ne tik fizikos dėsniai. Erdvių visureigių įranga yra ne mažiau svarbi.

Išskirtinis stabdymo testas

„Lietuvos metų automobilio 2020“ rinkimuose kasmet atliekama daug įvairių bandymų ir vienas iš jų – stabdymo testas. Į kiekvieną rinkimuose dalyvaujantį automobilį Vilniaus Gedimino technikos universiteto (VGTU) mokslininkai sumontuoja specialią daugybę parametrų fiksuojančią įrangą, o tuomet juo kelis kartus įsibėgėjama iki apytiksliai 100 km/val. greičio bei stabdoma iki nulio. Įranga užfiksuoja pradinį greitį, stabdymo kelią, lėtėjimo pagreitį ir daugybę kitų parametrų.

Pagrindinis stabdymo efektyvumą tokiuose rinkimuose apibrėžiantis dalykas yra lėtėjimo pagreitis, mat stabdymo kelią tiksliai išmatuoti yra pernelyg sudėtinga – kiekvieno bandymo metu su kiekvienu automobiliu reikėtų pasiekti tokį patį greitį ir tokia pačia jėga iškart spausti stabdį. Todėl matuojamas lėtėjimo pagreitis, arba kaip sparčiai automobilis mažina važiavimo greitį.

„Automobilių gamintojai pateikia įsibėgėjimo rodiklius, sumontuotą saugumo įrangą, tačiau retas kuris nurodo stabdymo efektyvumą. Tai yra vienas svarbiausių automobilio parametrų, tad siekdami dar padidinti rinkimų objektyvumą, prieš kelerius metus nusprendėme išmatuoti kiekvieno dalyvio stabdymo efektyvumą. Juolab kad jau daugelį metų visi rinkimuose dalyvaujantys automobiliai turi vieno gamintojo padangas, tad testus galime atlikti identiškomis sąlygomis“, – teigia su 37 rinkimuose dalyvavusiais automobiliais po kelis įsibėgėjimo ir stabdymo testus atlikęs vienas iš „Metų automobilio 2020“ komisijos narių Renaldas Gabartas.

Ne pirmus metus atliekamame bandyme žurnalistą stebina visureigiai – dideli ir sunkūs automobiliai įprastai lėtėja efektyviausiai. Daugiau nei dvi tonas sveriančio itin erdvaus „Mercedes-Benz GLE 400d 4MATIC“ lėtėjimo pagreitis išvedus visų stabdymų vidurkį buvo 9,77 m/s², o viename bandyme netgi viršijo 10 m/s², tai yra daugiau nei laisvojo kritimo pagreitis. Šį procesą galima palyginti su ekstremaliu sportu – iššokusį iš lėktuvo parašiutininką veikia 9,8 m/s² laisvojo kritimo pagreitis. Maksimaliai stabdančio „Mercedes-Benz GLE“ keleivius veikia beveik tokia pati jėga.

Toks rezultatas pasiekiamas dėl didelio padangų ploto – „Mercedes-Benz GLE“ standartiškai montuojamos 275/50 R20 matmenų padangos. Tik jos užtikrina automobilio sukibimą su

asfaltu, tad natūralu – kuo daugiau sukibimo ploto, tuo stabdymas (ar greitėjimas) yra efektyvesnis.

Daugiau saugumo įrangos

Erdvesniuose *Premium* segmento automobiliuose įrangos dažniausiai būna daugiau nei ekonominės klasės modeliuose. Tai lemia trečią aspektą, kodėl didesni automobiliai yra saugesni už mažesnius – juose tiesiog daugiau saugumo įrangos.

Ji įprastai dalijama į dvi dalis – aktyvaus ir pasyvaus saugumo. Ir abiejose *Premium* automobiliai yra laipteliu aukščiau. „Mercedes-Benz GLE“ modelyje priekinės sėdynės gali būti ne tik šildomos, bet ir ventiliuojamos, o salone – keturios klimato kontrolės zonos. Tai reiškia, jog keturi automobilio keleiviai gali nusistatyti skirtingą savo aplinkos temperatūrą ir važiuoti komfortiškai, o vairuotojas bei šalia jo esantis keleivis dar ir pačią sėdynę šildyti ar ventiliuoti. Tokie dalykai kaip aukščiausios klasės garso izoliacija, kokybiška garso aparatūra ar itin patogios sėdynės taip pat prisideda prie vairuotojo būsenos – net ir ilgoje kelionėje jis išlieka nepavargęs.

Vairavimo asistentai svarbūs tiek kasdienėse išvykose mieste, tiek ilgose kelionėse. Efektyvus jų veikimas yra itin svarbus, tačiau didžiulės įtakos vairuotojo komfortui turi ir galimybė keisti asistentų nustatymus. Pavyzdžiui, „Mercedes-Benz“ modeliuose galima pasirinkti vieną iš trijų „Brake Assist System Plus“ veikimo būdų – pagal pasirinkimą autonominio stabdymo sistema apie kelyje atsiradusią kliūtį išspėja anksti, vidutiniškai arba vėliau. Vairuotojas pagal savo poreikius gali keisti daugelio sistemų nustatymus ir sureguliuoti jas taip, kad jos veiktų efektyviai, tačiau nepastebimai. Analogiškai reguliuojami yra ir kiti asistentai – aklosios zonos stebėjimo sistema, vairo kontrolė krypstant iš eismo juostos. Jau standartinėje *Premium* automobilių įrangoje tokių sistemų yra ne viena, tad plačios galimybės konfigūruoti jų veikimą yra kone privalomas atributas, užtikrinantis vairuotojo dėmesingumą ir komfortą.

