

Dideli visureigiai dar visai neseniai buvo prabangūs ir mažai kam įperkami. Pagrindinė jų funkcija buvo nuvažiuoti kuo toliau bet koku keliu, o kelionės asfaltu prioritetų sąrašė neužėmė pirmos vietos. Laikai keičiasi ir šiandien bene kas trečią automobilį galima vadinti visureigiu, arba moderniąja jo versija – krossoveriu. Tačiau jie į automobilius, kuriems ne problema yra nuvažiuoti nuo asfalto, neretai panašūs tik išvaizda. Esminis dalykas, skiriantis tikrą visureigį nuo miesto gatvėms ir asfaltuotiems užmiesčio keliams skirto krossoverio, yra jo konstrukcija. Krossoveriai lipdomi paprastai: važiuoklė tvirtinama tiesiai prie laikančio kėbulo. O išskirtiniu pravažumu pasižymintys visureigiai turi vadinamąją rėminę konstrukciją (angl. „ladder frame“).

„Rėminė konstrukcija inžinerine prasme yra sudėtingas ir brangus įrenginys. Mažėjant poreikiui keliauti labai prastos būklės keliais ar visiškai bekele, gamintojai šio privalumo atsisako, taip mažindami kaštus. Šiandien rėminę konstrukciją turi tik pikapai bei vienas kitas visureigis mohikanas, rinkoje tokius galima suskaičiuoti ant vienos rankos pirštų“, – teigia bendrovės „Autoverslo automobiliai“ komercijos direktorius Tomas Ravinskas.

Komfortas visuose keliuose Rėminės konstrukcijos kėbulą išoriškai pastebėti sunku, tačiau tikrą visureigį išduoda dar keli atributai: aukšta prošvaisa, palėtintos pavaros važiavimo režimas, o naujausiuose modeliuose – nusileidimo nuokalne asistentas bei kitos elektroninės sistemos. Žinoma, nė vienas visureigis neįsivaizduojamas be keturių varančių ratų pavaros.

Kaip jau minėta anksčiau, tokiomis savybėmis įprastai pasižymi tik darbiniai pikapai, kuriems pravažiuoti prastais keliais – kritiškai svarbu. Tačiau jie skirti sunkiems kroviniams gabenti ir asfaltuotuose keliuose nėra komfortiški.

Rėminės konstrukcijos visureigių paskirtis – kita: jie erdvūs, dažniausiai turi septynias sėdimas vietas, patogūs asfaltuotuose keliuose ir nebijo bekelės. Neretai turi didelį sukimo momentą generuojantį dyzelinį variklį: nors į bagažinę ir neprikrausi tūkstančio kilogramų krovinio, tačiau

tris tonas sveriančią priekabą visureigiams vilkti – vieni niekai.

Vienas tokių modelių – „SsangYong Rexton“. Pasaulyje plačiai žinomas gamintojas negali pasigirti, jog jį žino Lietuvoje, tačiau pirkėjus tikisi užburti geru kainos ir kokybės santykiu bei

patikimumu. Šalyje neseniai debiutavusio naujojo „Rexton“ siūloma 5 metų ir neribotos ridos garantija yra viena didžiausių rinkoje, o išskirtinis pravažumas dėl rėminės konstrukcijos ir 4

varančių ratų pavaros tokiam kainų segmente neturi analogų. Automobilyje galima pasirinkti

skirtingus režimus: 2WD skirtas geriems sausims asfaltuotiems keliams, 4WD „High“ – sunkesnėms kelio sąlygoms, esant slidžiai kelio dangai, 4WD „Low“ – kai reikia itin didelio pravažumo bekele, per smėlį, sniegą ar purvą.

Patys pirmieji – rėminės konstrukcijos

Kas yra ta rėminė konstrukcija? Angliškai ji ne be reikalo vadinama „ladder frame“ – kopėčių

tipo kėbulas. Automobilio rėmas ištis primena kopėčias – du per visą ilgį einančius plieninius

strypus jungia keli skersiniai, užtikrinantys standumą. Prie jo iš apačios dedama važiuoklė: ratai,

amortizatoriai, variklis, diferencialai ir kitos detalės, iš viršaus – kėbulas (sparnai, durelės, buferiai ir kt.).

Patys pirmieji pro gamyklų įvairiose pasaulio šalyse vartus išriedėję automobiliai turėjo rėminę

konstrukciją. Ketvirtą ir penktą praėjusio amžiaus dešimtmečiais gamintojams ieškant būdų sutaupyti ir vis gerėjant kelių būklei, ji buvo palikta tik visureigiams, o daugumoje lengvųjų automobilių atsisakyta vidurinėsios grandies ir važiuoklė montuota tiesiai prie kėbulo.

Iš pradžių tokia konstrukcija naudota ir dėl kitos priežasties: pagal tą patį rėmą buvo galima sukurti visiškai naujus automobilius, juk užteko tik „užmauti“ kitokio tipo kėbulą. Be to, tokius

automobilius remontuoti po avarijų – kur kas paprasčiau, nes jų važiuoklės geometriją pažeisti

sudėtinga, dažniausiai taisyti tenka tik išvaizdą (kėbulo dalis).

Rėminė konstrukcija, nors suteikia automobiliui daug tvirtumo, keleivių saugumo iš esmės nedidina: tiek paprastos (kėbulas + važiuoklė) konstrukcijos modeliai, tiek didelio pravažumo

visureigiai (kėbulas + rėmas + važiuoklė) yra vienodai saugūs. Pirmųjų privalumas tas, kad vientisame kėbule lengviau sukurti specialias deformacines zonas, į kurias nukreipiama visa

smūgio jėga, antrųjų – elementariai aukštesnis ir tvirtesnis kėbulas.

