

Renkantis naują automobilį, saugumas visuomet išliks vienu svarbiausių dalykų. Tai viena iš pagrindinių priežasčių, lėmusių spartų miesto visureigių išpopuliarėjimą Europoje – tvirta šių modelių konstrukcija suteikia jiems nenuginčijamą pranašumą įvykus eismo įvykiui.

Aukštesnė sėdėsena pagerina matomumą ir sustiprina vairuotojo pasitikėjimą savimi, o to niekada nebus per daug. Dar pridėkime universalumą ir gausime pasiūlymą, kuriam retas pajėgia atsispirti. Aukštesniems modeliams būdingi trūkumai tapo gyvu mitu – dauguma jų buvo išsklaidyti pasitelkus naujus inžinerinius sprendimus.

Ilgą laiką geriausiu pasirinkimu šeimos automobilio ieškantiems europiečiams buvo laikomi vienatūriai. Salono erdvė ir talpi bagažinė visuomet buvo didžiausi šių modelių privalumai, tačiau tai nepadėjo daugumai jų išsilaikyti rinkoje.

Aukštos lyg vienatūrių miesto visureigių lubos suteikė tik šiek tiek mažiau erdvės, tačiau šie modeliai išsiskyrė naujais privalumais. Vienu jų buvo didesnės prošvaisos ir keturių varančiųjų ratų suteikiamas geresnis pravažumas.

„Volkswagen Sharan“, „Renault Espace“ ir „Chrysler Voyager“ išpopuliarėjo būtent dėl išskirtinio universalumo – talpios bagažinės bei septynių sėdimųjų vietų derinys ilgą laiką buvo išskirtinis vienatūrių bruožas. Visgi dabar ta pati galimybė numatyta ir daugelio didesnių miesto visureigių konstrukcijoje, tokių kaip greitai debiutuosiančio naujos kartos „Mazda CX-60“.

Pagrindinis daugumos pirkėjų prioritetas

Automobilių prekybos bendrovės „Deals on Wheels“ įkūrėjo ir vadovo Lauryno Boguševičiaus vertinimu, mažiausiai 60 proc. Lietuvos rinkoje parduodamų naujų automobilių yra įvairaus tipo miesto visureigiai, krossoveriai ir kiti padidinto pravažumo modeliai. Anot pašnekovo, per pastarąjį dešimtmetį tokių automobilių populiarumas augo geometrine progresija.

„SUV modelių poreikis artimiausiu metu tikrai niekur nedings – pirkėjai šiuos automobilius itin mėgsta. Pas mus populiarumo banga atūžė šiek tiek vėliau, bet nuo tada, kai lietuviai prieš gerą dešimtmetį pradėjo masiškai pirkti miesto visureigius, tas potraukis persidavė didžiajai daliai vartotojų“, – komentuoja rinkos ekspertas.



Pasak L. Boguševičiaus, konkretaus modelio pasirinkimą visuomet lemia šeimos poreikiai – jei klientams svarbi tik aukštesnė sėdėsena, tuomet pakanka ir B segmento krossoverio, pavyzdžiui, „Mazda CX-30“ arba „Peugeot 2008“. Pašnekovas priduria, jog atsiranda pirkėjų, kurių poreikiai – itin saviti, tačiau jie dažniausiai gerai žino, ko nori.

„Kiekvienos šeimos poreikiai skirtingi, todėl ir automobilio dydžiui, salono erdvei, sėdimųjų vietų skaičiui ar bagažinės tūriui keliami nevienodi reikalavimai. Visgi daugumos jų prioritetų sąrašė pirmuoju punktu įrašytas tas pats pageidavimas – tai turi būti didesnio pravažumo SUV tipo automobilis“, – konstatuoja ekspertas.

Saugumo charakteristikos renkantis naują transporto priemonę – itin svarbios. L. Boguševičiaus teigimu, dauguma vartotojų situaciją vertina pragmatiškai: jei per eismo įvykį jie ir keleiviai sėdės aukščiau, galimi sužeidimai bus ne tokie pavojingi.

Tokių miesto visureigių įvaizdį lemia ne tik vartotojų įsitikinimai. Dar 2019-aisiais per JAV greitkelių eismo saugumo draudimo instituto (IIHS) atliktus bandymus jau dominavo būtent SUV modeliai. Testo rezultatai parodė, kad, patekus į rimtą eismo įvykį su padidinto pravažumo automobiliu, sužeidimų rizika yra 50 proc. mažesnė nei vairuojant hečbeką ar klasikinį sedaną.

Už sportiškumą permokėti nelinę

L. Boguševičius pastebi, kad nors apie miesto visureigių valdymo savybes nemažai kalbama, tai iš tiesų svarbu tik gana nedidelei daliai pirkėjų. Rinkos specialisto teigimu, didžioji dalis vartotojų net pernelyg nesidomi dinaminėmis charakteristikomis – daugumai gerokai reikšmingesnis yra kainos ir kokybės santykis.

„Sportiškų miesto visureigių paklausa niekada nebuvo labai didelė ir tai puikiai iliustruoja kuklūs „Cupra Formentor“ ir „Alfa Romeo Stelvio“ pardavimo skaičiai. Nemanau, kad

bendras parduodamų tokių automobilių kiekis sudaro daugiau nei pusę procento visos mūsų rinkos“, – kalba pašnekovas.

L.Boguševičius atkreipia dėmesį, kad ribotą sportiškų SUV modelių populiarumą taip pat lemia ir pastebimai didesnė tokių modelių kaina. Pavyzdžiui, galingiausia „Volkswagen Tiguan R“ versija atsieina daugiau nei 55 000 eurų. Palyginimui, „Mazda CX-5“ su visų varančiųjų ratų sistema kaina prasideda nuo 31 500 eurų.

Tačiau tiksliai sureguliuota šio modelio pakaba leidžia pamiršti virs dar gajų seną įsitikinimą, esą miesto visureigiai yra prasčiau valdomi nei hečbekai ar sedanai. Tai galima pajusti jau įsitaisius CX-5 vairuotojo vietoje, kuri niekuo neprimena senųjų visureigių – matomumas visomis kryptimis – geras, įrengtas nedidelis vairas, o patogi ergonomika padeda susitelkti į kelią.

SUV modelių stabilumą posūkiuose papildomai užtikrina ir diegiamos naujos technologijos. Pavyzdžiui, „Mazda“ inžinieriai tam sujungė vairo stiprintuvo, variklio valdymo bloką ir stabdžių sistemos veikimą. „G Vectoring Plus“ sistema šiek tiek sumažina variklio galią vairuotojui sukant vairą – automobiliui lėtėjant, priekiniams ratams tenka didesnė apkrova.

Naujoji įrangos versija papildyta specialia funkcija, kuomet pristabdomas priešingos pusės nei posūkio kryptis priekinis ratas. Maksimalus priekinių ratų sukibimas pasitelkiant inerciją – sportinio vairavimo principas, kurio nauda galima įsitikinti sėdus prie bet kurio Japonijos gamintojo modelio, kuriame įdiegta ši technologija, vairo.

L.Boguševičius priduria, kad, smarkiai išstobulėjus technologijoms, miesto visureigiai jau seniai nesvyruoja įveikiant mažiausią kelio vingį. Rinkos ekspertas juokauja, kad nors SUV kėbulas posūkyje tikrai gali pasvirti į šoną, su dauguma modelių tam reikėtų išvystyti ištis pasiutusį greitį.

