



Czy każda "terenówka" nadaje się do jazdy w terenie

W USA od ponad 10 lat panuje moda na "terenówki", w Europie Zachodniej trwa ona od 5 lat a w Polsce dopiero moda na "terenówki" zaczyna się. Jednak należy zadać sobie pytanie czy wszystkie samochody wyglądające na terenowe są przystosowane do poruszania się choćby po drogach polnych czy leśnych nie wspominając o prawdziwym terenie.

W USA ponad 90% samochodów nazywanymi potocznie "terenówkami" nie ma napędu 4x4 a większość tych które mają 4x4 nie posiada reduktora terenowego czy blokady międzyosiowej - samochody te w znacznej większości są "terenówkami" tylko z wyglądu.

W Europie sytuacja jest nieco inna gdyż niemal wszystkie samochody wyglądające jak "terenówki" mają napęd 4x4 ale znaczna większość z nich nie nadaje się do jazd poza drogami asfaltowymi.

Samochody z napędem 4x4 zwane potocznie "terenówkami" dzieli się na dwie podstawowe grupy. Pierwsza z nich to samochody terenowe które są przystosowane do jazdy w trudnym terenie (*posiadają m.in. reduktor terenowy i kłową blokadę międzyosiową*) a druga to samochody uterenowione którymi poza dobrze utrzymanymi i twardymi drogami polnymi czy leśnymi wybierać się nie warto.

Samochody terenowe można ponadto podzielić na dwie podgrupy.

Pierwsza z nich to samochody Super Terenowe które charakteryzują się największymi możliwościami terenowymi ale przy zwykłej eksploatacji drogowej nie są wygodne ani prestiżowe. Samochody takie posiada: wojsko, Straż Graniczna, leśnictwo, górskie służby ratunkowe oraz używane są (*po mniejszych lub większych przeróbkach*) w rajdach terenowych.

Druga podgrupa samochodów terenowych to samochody terenowo-universalne. Nadają się zarówno do okazjonalnych zastosowań terenowych jak i do wygodnego oraz szybkiego podróżowanie na dalekich dystansach.

Nowoczesne samochody terenowo-universalne wyglądem zewnętrznym czy wystrojem kabiny nie różnią się od nowoczesnych samochodów uterenowionych czyli "terenowych" tylko z nazwy. Jednakże właściwości terenowe i konstrukcja obu grup pojazdów są zupełnie różne.

Jak więc zatem w łatwy sposób dla zwykłego kierowcy odróżnić samochód terenowy od uterenowionego ?

Samochód terenowy oprócz napędu 4x4 musi mieć reduktor terenowy i 100% blokadę międzyosiową. Z tego powodu samochód z silnikiem poprzecznym nie może być samochodem terenowym. Zarówno reduktor jak i 100% blokada międzyosiowa są w samochodach terenowych obsługiwane tylko manualnie przez kierowcę. Wystarczy wsiąść do kabiny i znaleźć albo dźwignię albo odpowiednie przełączniki elektryczne. Może występować tylko jedna dźwignia (*podobna do dźwigni zmiany biegów*) ale z wieloma ustawieniami przełączająca zarówno reduktor jak i blokadę międzyosiową a może występować dwie osobne dźwignie. Podobnie sprawa ma się z przełącznikami elektrycznymi - może być jeden z możliwością operowania reduktorem i blokadą lub dwa osobne. Jest też możliwe występowanie jednej dźwigni i jednego przełącznika. W przypadku gdy nie ma dźwigni/przełącznika reduktora i blokady międzyosiowej to samochód jest samochodem uterenowionym.

Niektóre samochody 4x4 mają "pseudo" blokadę międzyosiową ale nie mają reduktora a niektóre mają reduktor ale nie mają 100% blokady międzyosiowej- samochody te są zaliczane do uterenowionych.

W znacznej większości samochodów uterenowionych nie mamy żadnego przełącznika czy dźwigni które służyły by do bezpośredniego sterowania pracą układu napędowego.

Samochody terenowe od uterenowionych nie tylko różnią się układem napędu.

W samochodach terenowych występuje podłużnicowa rama nośna która może być oddzielona od nadwozia ale może być też przyspawana do nadwozia. W samochodach uterenowionych nie ma żadnej podłużnicowej ramy nośnej a konstrukcja oparta jest o płytę podłogową samochodu osobowego. Ponadto całe nadwozie i kabina samochodu terenowego są bardziej sztywniejsze niż w samochodach uterenowionych.

Zawieszenie w samochodach terenowych jest twardsze i umożliwia większy skok koła a ponadto jest znacznie bardziej wytrzymałe. W samochodach uterenowionych zawieszenie jest zbliżone do zawieszenia samochodu osobowego zarówno trwałością jak i charakterystykę.

Silnik samochodu terenowego ma inną konstrukcję (*układ smarowania przystosowany do smarowania silnika w różnych pozycjach, układ chłodzenia o dużej pojemności cieplnej, dużej wydajności i dużej niezawodności, układ dolotowy utrudniający zassanie wody przez silnik, osprzęt silnika wrażliwy na wodę umieszczony wysoko i/lub odporny na zalanie*)

Cały układ przeniesienia napędu w samochodach terenowych [*sprzęgło, skrzynia biegów, skrzynia rozdzielczo-redukcyjna, wały napędowe, dyferencjały osiowe i półosie*] o zwiększonej wytrzymałości przystosowane do przenoszenia dużych momentów napędowych przy małych prędkościach jazdy.

Ponadto cały układ przeniesienia napędu w samochodach terenowych jest zabezpieczony przed zalaniem a także zabezpieczony podłużnicową ramą nośną przed kontaktem z podłożem.

Instalacja elektryczna i elektroniczna w samochodach terenowych jest wodoodporna lub wodoszczelna wraz z czujnikami, sterownikami i siłownikami.

Pomimo tak istotnych różnic konstrukcyjnych ceny samochodów terenowych i uterenowionych tego samego segmentu wielkości i wyposażenia są zbliżone.

Należy też mieć na uwadze że prowadzenie samochodu terenowego znacznie się różni od prowadzenia samochodu uterenowionego nawet gdy środki ciężkości obu samochodów są na tej samej wysokości. Różnice te są związane z rozkładem masy własnej samochodu pomiędzy osie oraz systemem napędu 4x4.

Samochody uterenowione zazwyczaj mają silnik i skrzynię biegów usytuowane poprzecznie przed przednią osią samochodu co powoduje że przód samochodu jest niemal 2 razy cięższy niż tył (*podobnie jak w większości samochodów osobowych z przednim napędem*). Taki rozkład masy pomiędzy osie oraz napęd 4x4 który jest realizowany przez automatyczne dopędzanie tylnej osi powoduje że samochód jest podsterowny - prowadzi się go niemal tak samo jak osobowy z napędem przednim.

Samochody terenowe muszą mieć silnik usytuowany wzdłużnie a skrzynia biegów i rozdzielca znajdują się centralnie dlatego mają niemal równy rozkład masy pomiędzy osie i koła. Większość nowoczesnych samochodów terenowych posiada stały napęd obu osi poprzez asymetryczny centralny dyferencjał co powoduje zwiększone przenoszenie napędu na tylną oś. Równy rozkład masy pomiędzy osie i stały napęd wszystkich kół (*z lekką dominacją tyłu*) powoduje że samochód ma neutralną charakterystykę prowadzenia (*nie występuje podsterowność ani nadsterowność*) i umożliwia szybszą jazdę na śliskich nawierzchniach oraz szybsze pokonywanie zakrętów na każdej nawierzchni.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo podczas zderzenia to zarówno w najnowszych samochodach terenowych jak i najnowszych samochodach uterenowionych, bezpieczeństwo jest podobne a w porównaniu z bezpieczeństwem samochodów osobowych, znacznie wyższe. Dlatego nowoczesne samochody terenowe i uterenowione uchodzą za najbezpieczniejsze samochody. Należy wspomnieć że samochody terenowe 10 letnie lub starsze oferowały znacznie mniejszy poziom bezpieczeństwa zderzeniowego niż współczesne małe samochody osobowe.

Jeżeli chodzi o żywotność to samochody terenowe są bardziej odporne na "niedoskonałość" polskich dróg niż uterenowione.

Użytkowanie samochodu terenowego lub uterenowionego ma też wiele innych niedocenianych zalet :

- zawieszanie jest mniej wrażliwe na nierówności nawierzchni i dziury
- drgania i wibracje pochodzące od podłoża nie przenoszą się na nadwozie
- napęd na 4 koła daje większą trakcję i większą stabilność jazdy w warunkach zmniejszonej przyczepności
- koła o dużej średnicy i opony o dużej szerokości dają dużą przyczepność w każdych warunkach
- kierowca siedzący wysoko ma lepszą widoczność, jest mniej wrażliwy na oślepienie światłami oraz dalej widzi podczas zamglenia
- lepsze oświetlenie drogi ze względu na wyżej umieszczone reflektory
- dobrze pokonuje wysokie krawężniki i głębokie dziury
- wygodniej się wsiada i wysiada