

DU RATAI

JEI NEGALI PEREITI – VAŽIUOK

Keturratis Lietuvos Respublikos įstatymams yra kažkokia mistinė transporto priemonė. Vienus jų galima registruoti, kitų – ne. Sklando įvairių legendų apie jų legalumą, formalumus vairuotojams, na, ir kur dar tos savižudybės aparato etiketės. Kartu su *Motorider* atstovais sėdome ant keturračių ir visko išsiaiškinti išvažiavome į mišką. Užbėgsiu įvykiams už akių: grįžome kiek pavargę, bet sveiki ir laimingi. **Autorius** Egidijus Babelis
Nuotraukos autoriaus



RIMČIAU UŽ SPORTO KLUBĄ

„Už 200 metrų jau pasieksime keliuką, išsilaisvinsime“, – gal trečią kartą per pastarąją valandą žiūrėdamas į navigatorių sako mūsų vedlys Adomas Gančierius. Aš juo jau nebetikiu, noriu kuo greičiau išlipti iš to griovio ir bėgti kiaurai mišką civilizacijos link. Bet Adomas – principingas, neleidžia.

Keturratis yra puikus visureigis: visi varantieji ratai, blokuojami diferencialai, aukšta prošvaisa ir trumpa ratų bazė. Juo iš tiesų galima važiuoti bet kur. Ten, kur jau įdomu su visureigiu, su keturračiu nelabai yra ką veikti. Klajodami miškais ieškojome naujų trasų ir suradome sunkiausią užduotį keturračiui: kažkada seniai išvagotas milžiniškas miško provėžas. Jų plotis – po metrą. Gylis toks pats. Ir kuo toliau važiuojame, tuo jos gilėjo. Na, ir kupastas tarp

provėžų taip pat metro pločio. Keturratis siauras. Nei apžergsi tų provėžų, nei jomis pavažiuosi. Neįsivaizduoju, kaip turėjo atrodyti tokias vėžes palikę miškovežiai. Bėgant metams jos užako, giliausiose vietose atsirado pliurzė.

Adomui, dalyvaujančiam keturračių varžybose, tai nebuvo didelis iššūkis. Ant sėdynės atlikinėdamas įvairiausius akrobatinius triukus svoriui permesti ant vieno ar kito pakrypusio šono jis gana sparčiai yrėsi tolyn. O mes su kolega Skirmanu užtikrintai kaip naujokai laviravome ant nusivertimo šonu ribos. Važiuoti tokia klampyne sunkus darbas: savo svoriu reikia kontroliuoti porą šimtų kilogramų sveriančią transporto priemonę ir dar numatyti jos judėjimo galimybes. Dar gerai nesuvokiant valdymo principų gana





nesudėtingoje vietoje vargsti taip, kad nuo prakaito rasoja šalmo stiklai.

Kankinomės tose duobėse gerą valandą. Norėjosi durti tiesiai per mišką į civilizaciją, tačiau visas *Motorider* kolektyvas principingas: negalima niokoti miško paklotės.

SVARBU BŪTI KULTŪRINGIEMS

„Keturračius labiausiai garsina chuliganai, niokojantys parkus ir miškus. Tokie vairuotojai, kurie į savo tikslą važiuoja tiesiai – per pievas, miškus, per žmonių pasėlius. Vien dėl jų žmonės kreivai žiūri į šias transporto priemones, ir mes dėl to pykstame. Kaip ir su bet kokia kita transporto priemone, su keturračiu reikia važiuoti kultūringai, nesukeliant problemų kitiems: jais galima važiuoti keliais, miško keliukais, takeliais, kvartalinėmis ar kaip dabar – miškovežių paliktais pėdsakais. Ir Lietuvoje tokių legalių bekelės maršrutų tikrai pakanka, ir sudėtingų vietų yra“, – aiškino Adomas. Šluostydami prakaitą ir vartydami keturračius atgal ant visų ratų galėjome tik pritariamai linksėti galvomis.

Yra kategorija žmonių, visureigininkų, kurie mėgsta pavargti. Jie nenori važiuoti, jie nori užklimpti, o tada išsivaduoti. Nors man labai patinka bekelė, tose provėžose supratau, kad aš esu kitos kategorijos bekelės entuziastas. Man arčiau širdies *Cross County* ir pažintinio tipo važiavimai. Tad keturratė transporto priemonė mano akyse sublizgėjo kitu būdu: greičiu atokiuose miško keliukuose ir galimybę pasiekti tas vietas, iki kurių pėsčiomis nenuieitum ar net su rimtu visureigiu neprivažiuotum.

Medžiotojų išvažinėtais takais skriejome it ant sparnų. Pažiugusiais takais plaukėme. Keturračiams nėra jokių kliūčių, jokių neišvažiuojamų kelių, tik kartais reikia pamąstyti, kaip vieną ar kitą sudėtingesnę vietą protingai pervaziuoti.



RINKOJE ĮSITVIRTINO KINAI

Į bekelės turą po Kauno rajoną pakvietusi *Motorider* komanda pristatė tris naujus CFMOTO keturračius iš Kinijos. Kilmės šalis gali nuskambėti nepatikimai, tačiau šis gamintojas Europos rinkoje jau įsitvirtino, jo produktai nuosaikiai įkainoti, techniškai nesudėtingi ir kantrūs.

Teko išbandyti tris modifikacijas: C450-L, C550 ir 850XC. Paeiliui. Skaičiai nusako variklio darbinį tūrį, o nuo šio tiesiogiai priklauso keturračio galingumas. Visi modeliai su visų ratų pavara, automatinė pavarų dėžė. Pirmasis – paprasčiausias ir pigiausias, kainuojantis mažiau nei 5 tūkst. eurų. Galios jam pakanka, važiuoja gerai, gera važiuoklė leidžia didžiausiu greičiu be jokios baimės lėkti žvyrkelio *tarka*, valdymas išlieka prognozuojamas, be to, dėl mažo svorio juo lengviau lėkti bekele. Antrasis – techniškai toks pats, tačiau variklis didesnis, važiuoja smagiau. Labiausiai man asmeniškai *prilipęs* modelis. Aukso viduriukas. Trečiasis – gerokai didesnis, turintis modernesnę važiuoklę, daugiau įrangos ir bene dvigubai daugiau galios. Raketa. Jis dar geriau valdomas, draugiškas vairuotojui, tačiau šio greitis vietomis net baugina. 500 cm³ variklį turintis modelis įrodo, kad didysis XC paprastam keturračio vartotojui nereikalingas, perteklinis.

„Visi, kurie pabando visus tris keturračius, sako, kad C550 modelis yra aukso viduriukas. Bet dauguma perka galingiausius. Juk kaip prieš draugus atrodysi su silpnesniu modeliu“, – nusijuokė Adomas.

Didysis keturratis man, neturinčiam daug patirties, pasirodė per daug galingas, per greitas. Toks greitas, kad kol aš dar galvoju, kaip pervąžuoti vieną purviną balą duobėje, vos prisilietus prie akceleratoriaus, šis jau būna prišokęs kitą. O keturračiu, kaip žinote, iš 3 mln. specialistų visais klausimais lūpų – važiuoti yra itin pavojinga.

Iš savo nedidelės patirties pasakysiu, kad lygiai tiek pat pavojinga, kaip važiuoti dviračiu, tiek pat pavojinga kaip ir su motociklu ar net automobiliu. Kiekviena transporto priemonė turi savo valdymo niuansų, ir jei prie jos vairo sėda tų niuansų neperpratęs vairuotojas, kuris nori pasirodyti prieš kitus, keturračiai virsta, motociklininkai krenta nuo motociklų, o BMW daužo stoteles. Lygiai taip pat ir su keturračiais. Tiesiog reikia pagalvoti, kaip važiuoji, įprasti prie aukštos ir siauros transporto priemonės su aukštu svorio centru. Juk su autobusu nejvažiuosi į posūkį tokiu pat greičiu, kaip su gokartu.





LEGALUMAS

Na, ir paskutinė gandai apipinta tema apie keturračius – jų legalizavimas, registravimas ir kategorijos, kurias turint juos galima vairuoti. Dažnas apie keturračius kažką girdėjęs žmogus iki galo taip ir nesupranta visų principų: į kairę ausį atsklinda žinios, kad keturračius galima registruoti kaip traktorius, į kitą – kad keturračių neregistruoja. Iš tiesų teisingi yra abu variantai. Vienus keturračius galima užregistruoti ir legaliai jais važinėti keliais, kitus galima naudoti tik savo kieme.

„Europoje galima registruoti tik sertifikuotus keturračius, tuos, kurių gamintojas pasirūpino sertifikatu. Juos galima registruoti savivaldybėse pagal T3b kategoriją kaip greituosius ratinius traktorius ir su jais galima važinėti bet kokiais keliais, išskyrus magistrales arba tuos kelius, kur draudžiamas traktorių eismas. Tačiau ne visi gamintojai sertifikuoja keturračius, nes tai yra gana brangus formalumas, be to, šios transporto priemonės turi atitikti daug reikalavimų. Taip pat Jungtinėse Amerikos Valstijose retas keturratis yra sertifikuojamas ir registruojamas. Ten kitokia tvarka, tad dažnas, susigundęs pigesniu keturračiu iš JAV, negali jo čia priregistruoti ir gali naudoti tik savo kieme, kokioje nors trasoje ar varžybose“, – išaiškino Adomas Gancėrius.

O štai tiems keturračiams, kurie yra registruojami kaip greitieji traktoriai, nereikia jokios papildomos vairuotojo kategorijos, užtenka turėti B kategorijos vairuotojo pažymėjimą. Štai taip visais trimis CFMOTO agregatais važinėjomės viešais keliais tarp automobilių kaip lygiaverčiai eismo dalyviai. Ir tada juos galima naudoti visais gyvenimo atvejais – ne tik pramogoms bekeleje, bet ir ūkio, miško darbams ir t. t. Keturračių priedų katalogai savo storiu nenusileidžia „Keturų ratų“ žurnalui. ■

CFMOTO	C450-L	C550	850XC
Variklio darbo tūris	400 cm ³	500 cm ³	800 cm ³
Galia	24 kW	28 kW	48 kW
Maks. greitis	90 km/h	95 km/h	130 km/h
Kaina	4 990 Eur	6 890 Eur	8 590 Eur