

AUTO Bild

Naujas *Toyota Avensis*

Pirmasis
važiavimas



Tik
3⁵⁰!
Lt!

Stilingesnis ir solidesnis



Chromuotos maharadžų
brangenybės

Ivairenybės

**MEGA
testas**



**AUTO BILD
TYRIMAS!**

**Pats
laikas
pirkti
turguje**



DYZELINAS PRIEŠ BENZINĄ

1 DALIS: MAŽI IR KOMPAKTINIAI AUTOMOBILIAI

Naudoti
automobiliai

**Renault
Vel Satis**



Ekstravagantiškas, bet brangus eksploatuoti

ISSN 1822-282X



DIDYSIS ŽIBINTŲ TESTAS:



kurio iš 21 automobilio žibintai šviečia geriausiai?



SIMPLY CLEVER



POJŪČIAI TIKRIAU NEI ŽODŽIAI
Naujasis **Škoda** Superb su *TwinDoor* sistema



- 4 varomųjų ratų sistema
- Automatinė 7 pakopų pavarų dėžė
- Posūkio kryptimi šviečiantys halogeniniai žibintai
- Automobilio statymo galu pagalbos sistema
- Kelių zonų klimato kontrolė
- Šildomos priekinės ir galinės sėdynės
- Didžiausia erdvė kojoms
- Aukščiausios kokybės apdailos medžiagos

www.skoda.lt



Brangūs skaitytojai!

Sveiki sulaukę Naujųjų metų! "Mūsų Žemė – tai didelis vieškelis, o mes, žmonės, – keliautojai", – sakė Heinrichas Heine. Linkime Jums 2009-aisiais plačių, tiesių ir lygių kelių. Nors praėjusių metų pabaiga daugeliui sukėlė nerimo ir abejonių dėl ateities, tikime, kad nuoširdus ir nuoseklus darbas duos savo vaisių.

"Auto Bild Lietuva" komanda ir 2009 metais žada tęsti jau tradiciniais tapusius renginius – saugiausio Lietuvos vairuotojo konkursą, Europos metų automobilio "Auto 1" rinkimus ir daugelį kitų jau buvusių ir visai naujų projektų. Nauji metai – nauji ir ratai. Būtų labai gerai, jei galėtume nusipirkti gerą naują mašiną, tačiau ekonominio sąstingio metu daugeliui teks rinktis pigesnius naudotus automobilius. Didžiulės nuolaidos, kurias taiko naujų automobilių pardavėjai, persikėlė ir į naudotų automobilių rinką. Reportažą iš didžiausių Lietuvos automobilių turgaviečių skaitykite 10 p. Amžinąjį klausimą – dyzelis ar benzinas, toliau nagrinėjame lygindami net 11 porų modelių (16 p.). Kaip visuomet, pristatome naujausius modelius, artimiausiu metu pasirodysiančius Lietuvoje. Šiame numeryje debiutuoja *Toyota Avensis* (8 p.)

Malonaus skaitymo!

Vitoldas Milius



Dėmesio! Jau veikia "Auto Bild Lietuva" tinklalapis, kuriame galite rasti nemažai informacijos apie mūsų žurnalą. Taip pat įvairiausiais klausimais galite pasisakyti interneto forume

www.autobild.lt



25 21 automobilio šviesų testo tikslas – išsiaiškinti, ar mašinų žibintai tinkami keliauti tamsioji paros metu



30 Kadaise Indijos karaliai automobilius kolekcionavo kaip pašto ženklus. Radžasthane turiai žiba beveik taip pat kaip ir anais laikais

i AUTOMOBILIAI MŪSŲ ŽURNALE

| | |
|----------------------|----------------------|
| Alfa MiTo 27 | Morris 32 |
| Audi A3 11 | Nissan Cube 12 |
| Audi A4 7, 10, 25 | Nissan 370Z 14 |
| Audi A6 6 | Nissan Qashqai 25 |
| Audi R8 25 | Opel Agila 27 |
| Austin Chummi 30 | Opel Corsa 17 |
| BMW X6 25 | Opel Insignia 15 |
| Citroen C1 12 | Peugeot 307/308 35 |
| Chevrolet De Luxe 30 | Peugeot 4007 27 |
| Dacia Sandero 26 | Renault Kangoo 16 |
| Dacia Stand Up 15 | Rebault Laguna 26 |
| Delahaye 32 | Renault Thalia 12 |
| Dodge 30 | Renault Vel Satis 28 |
| Erkine 30 | Rolls Royce |
| Fiat 500 16, 27 | Phantom 14 |
| Ford Fiesta 6, 27 | Subaru Tribeca 25 |
| Ford Kuga 25 | Škoda Superb 6, 26 |
| Hyundai i30 16 | Toyota Avensis III 8 |
| Jaguar MK 33 | Toyota Prius III 14 |
| Mazda 2 27 | Volvo S60 13 |
| Mazda Kaan 13 | VW Golf 15, 17, 26 |
| MG TC 30 | VW Scirocco 27 |
| Mercedes CLC 25 | VW SP-2 15 |
| Mercedes GLK 25 | VW Passat 6 |
| Mitsubishi L200 35 | VW Passat CC 27 |

TURINYS

Nr.1 (86) 2009

Aktualijos

8 **Toyota Avensis**
Ryškesnis AVENSIS



12 **Karštos "Auto Bild" naujienos**

35 **Rinka**
Krizė neaplenkė ir automobilių pardavėjų

Testai

16 **Benzininiai automobiliai prieš dyzelinius**
I dalis: maži ir kompaktiniai automobiliai



Naudingi patarimai

25 **21 automobilio žibintų testas**
Daugiau šviesos!

Naudoti automobiliai

28 **Renault Vel Satis**
Skirtas (tik) estetams



Reportažas

10 **Naudotų automobilių turgūs**
Pirkėjas tapo karaliumi

Įvairenybės

30 **Automobilių kolekcininkai iš Indijos**
Chromuotos maharadžų brangenybės

Kitos rubrikos

4 **Kronika**
6 **Laiškai**
24 **Laisvalaikis**
34 **Sportas**
34 **Anonsai**





Jeigu anksčiau Indijos turtuoliai kolekcionavo brangakmenius bei pašto ženklus, tai dabar šios šalies kilmingieji maharadžos savo garažus laiko prikimštus brangių kolekcinų automobilių. Plačiau apie tai skaitykite 30 p.

Greičio matuokliai Panevėžyje

■ Panevėžio mieste ketinama įrengti stacionarius greičio matavimo prietaisus. Policijos pareigūnai nurodė avaringiausias vietas, kuriose reikalingiausia juos statyti. Jei miesto taryba pritaro, kitais metais mieste turėtų atsirasti 10 stacionarių greičio matuoklių.

“Chrysler” uždaro fabrikus



■ Kaip praneša BBC, JAV automobilių gamintojas “Chrysler” vienam mėnesiui stabdys gamybą 30-ye savo gamyklų. “Chrysler” turi taupyti pinigus, kol JAV vyriausybė ras būdą padėti automobilių gamybos pramonei. “Chrysler” turi atitinkamai mažinti gamybos apimtį dėl sumažėjusio automobilių poreikio ir prastos ekonominės padėties. Tarpininkai pastaruoju metu nesugebėjo parduoti automobilių netgi norintiems juos pirkti žmonėms, nes jie nesugebėjo gauti paskolų jiems pirkti.

Ar uždraus dygliuotas padangas?

■ Susisiekimo ministras Eligijus Masiulis aiškinsis, ar Vyriausybės sprendimas nuo 2011 m. uždrausti Lietuvos keliuose naudoti dygliuotas padangas priimtas pagrįstai, ar atlikti išsamūs tokio sprendimo poveikio eismo saugumui Lietuvos keliuose tyrimai.

Jei paaiškės, kad sprendimas priimtas nepakankamai įvertinus jo poveikį eismo saugumui, E.Masiulis ketina inicijuoti tokio draudimo atšaukimą. Kai dėl šalčio ir dulksnos dauguma Lietuvos kelių buvo padengti ledu, tai skaudžiai visiems mums priminė, kad pas mus žiema būna klastinga, o žmogaus sveikata ir gyvybė turi būti svarbiausias argumentas priimant sprendimus, susijusius su saugumu.

Kinai atakuoja

■ Kinų inžinieriai kuria elektromobilį, kuris turėtų užkariauti pasaulį. Automobilį maitins kol kas paslaptimi laikomas akumulatorius. Iki 2020 m. Kinija siekia tapti viena didžiausių automobilių gamintojų pasaulyje. Mobilųjų telefonų akumulatorius gaminanti kinų kompanija BYD neseniai ėmėsi ir automobilių. Ji užsibrėžė tikslą iki 2015 m. tapti stambiausia šalies automobilių pramonės įmone.



REDAKCIJA

Leidžia UAB "Veido" periodikos leidykla.
Leidėjas Algimantas Šindeikis.
Direktorius Andrius Valacka.

Vyriausiasis redaktorius

Vitaldas Milius.

Vyr. redaktoriaus pavaduotoja

Loreta Žilinskaitė.

Redaktoriai:

Mindaugas Malinauskas, Jonas Okmanas.

Bendradarbiai:

Laurynas Rimševičius,
Saulenis Pociūnas, Olė Čičinskaitė,
Irena Klionovskienė, Erika Kosteckienė,
Rasa Tarvydienė, Lidija Tupčauskienė,
Indrė Večerskienė.

Fotografai Algimantas Brazaitis.**Gamybos vadovė** Sonata Bajoraitė.**Dizaineris** Vitalij Ponadiožin.**Kalbos redaktorės:**

Inga Jarmalaitė, Violeta Kundrotienė,
Sonata Liekytė, Renata Radavičiūtė.

Reklamos pardavimo vadovė

Kristina Dumčienė.

Administratorė Miglė Aleksandravičiūtė.**Platinimo vadybininkė** Giedrė Strazdienė.**Redakcijos adresas:**

A. Goštauto g. 8, LT-01108 Vilnius.

Telefonai: (8-5) 264 94 26, 264 94 28.**Reklama** (8-5) 264 94 20.**Faksas** (8-5) 262 24 07.**El. paštas:** info@autobild.lt,

autobild@veidas.lt

Kaina su PVM 3,50 Lt**Spaudė** UAB "Spaudos kontūrai".**Tiražas** audituojamas.

Nacionalinė žurnalių

leidėjų asociacija.

**Prenumerata**

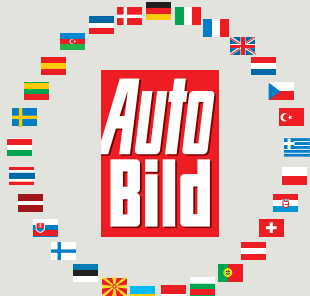
"Respublikos" platinimo tarnybose, privačiose
platinimo tarnybose ir redakcijoje – kiekvieną dar-
bo dieną. Lietuvos paštuose – iki mėnesio 20 d.
Informacija prenumeratos klausimais teikiama
tel. (8-5) 262 68 13 arba el. paštu mail@veidas.lt

1 mėn. – 8,50 Lt 6 mėn. – 51,00 Lt

3 mėn. – 25,50 Lt 12 mėn. – 102,00 Lt

© 2005 "Axel Springer AG". Visos teisės išsau-
gamos. Spausdinama pagal "Auto Bild" licenciją.
Draudžiamas visas ar dalinis atgaminimas bet
koku būdu kuria nors kalba be išankstinio raštiško
leidimo.

ISSN 1822-282X



Purvini ratlankiai

Po pusės metų pertraukos išsi-
traukiau iš garažo komplektą ratų,
kuriuos norėčiau panaudoti žiemą.
Deja, prieš pusmetį juos nuim-
damas ratlankių nenuploviau ir per
kelis mėnesius purvas tarsi įsik-
verbė į metalą. Plovimas dideliu
slėgu nedavė rezultato. Kuo išva-
lyti nešvarius ratlankius?

Feliksas iš Varėnos



ABL

Ar galima pagerinti skysčio savybes?

Neseniai buvau servise atlikti
apžiūrą. Vienas nustatytų trūkumų
buvo per žema stabdžių skysčio
užvirimo temperatūra. Tačiau me-
chanikas pasakė, kad rezultatas
yra "beveik geras". Ar reikia iš nau-
jo keisti stabdžių skystį ir norinti
visą stabdžių sistemą, ar pakaktų
įpilti naujo skysčio, turinčio kur kas
geresnius fizikinius bei cheminius
rodiklius. Mačiau parduotuvėse
kažkokių ypatingų stabdžių skys-
čių, kurių virimo temperatūra –
daugiau nei 300 laipsnių.

Vytautas iš Šiaulių

Per žema stabdžių skysčio virimo
temperatūra rodo, kad jis yra per
skystas, t.y. per daug atskiestas.
Paprastai apžiūros metu yra tikri-

Jeigu ratlankiai yra purvini tik
paviršutiniškai ir purvas nusėdęs tik
ant dažų, o ne ant metalo po
dažais, galima panaudoti kėbulų
poliravimo medžiagas (pastą) ir
pašalinti pažeistą sluoksnį. Tačiau
jei purvas jau yra pažeidęs metalą,
belieka nušveisti visą sluoksnį ir rat-
lankius dažyti iš naujo.

namos stabdžių skysčio savybės,
kai skysčio pavyzdys imamas iš
bakelio. Praktiškai gali būti taip,
kad kitose stabdžių sistemos vieto-
se skystis yra daug prastesnės būk-
lės, nei jums atrodo. Įpylus į sis-
temą geresnio skysčio iš esmės ga-
lima būtų tik suklastoti rezultatus ir
apgauti patį save. Iš tikrųjų stab-
džių skystis visoje sistemoje maišo-
si labai sunkiai. Net ir pagerinus jo
savybes bakelyje, kitose sistemos
vietose (pavyzdžiui, prie trinkelėlių)
jis neatitiks reikalaujamų normų.
Stabdžiai yra viena svarbiausių
automobilio sistemų, todėl čia
taupyti negalima. Todėl belieka
viena išeitis – pakeisti skystį visoje
sistemoje.

ABL



Stabdžių skysčio papildymas neatstos jo keitimo, nes tai daroma tik
normaliam skysčio lygiui palaikyti, bet ne skysčio savybėms pagerinti

"Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

<http://www.autobild.lt>

Praėjusiame numeryje klausėme:

[ar teisingas, jūsų nuomone, buvo
šalies žurnalistų sprendimas "Metų
automobiliu 2009" išrinkti Škoda
Superb?](#)

Cezaris. Pagaliau žurnalistai vieną
kartą atsikvošėjo ir geriausiu išrinko
labai gerą mašiną. Manychiau, kad
apskritai Škoda markė Rytų Euro-
pos šalims yra pats geriausias mo-
delis lyginant pagal kokybę ir kai-
nos santykį.

BMW316. Automobilių srities žur-
nalistai visus 12 metų, kai vyksta
konkursas, kasmet apsimėsdavo di-
deliais vargšais ir visuomet metų
automobiliais rinkdavo konservų dė-
žutes. Motyvas: neva paprasti žmo-
nės brangesnės naujos mašinos ne-
gali įpirkti.

Buomas. Superb dizainas gal ir nėra
idealus. Ypač norėčiau nukapoti
rankas tam dizaineriui, kuris projek-
tavo galinę Superb dalį. Tačiau kai
atsisėdi į vidų, pasijauti visai ne Ško-
da ir net ne Volkswagen automobily-
je, o tarsi kokiame BMW ar Lexus. Ir
tai viso labo už 60 tūkst. Lt.

Snow. Kai kurie mano, kad Superb
yra klonuotas VW Passat. Tačiau su
šiuo modeliu čekas bendra turi tik
tai, kad priklauso tam pačiam kon-
cernui. O Superb bazė ir daugelis
pačių moderniausių inovacijų buvo
paimta ir Audi A6 modelio.

Feliux. Reikia sveikinti žurnalistų
pasirinkimą: ačiū dievui, kad metų
automobiliu netapo Fiesta. Gal tai ir
nebloga mašina, tačiau priklauso
visai ne tai svorio kategorijai, o nese-
niai "Auto Bild" atlikti tyrimai parodė,
kad visuminis naujas automobilis,
kurį renkasi lietuviai, kainuoja ne 35
tūkst., o 61 tūkst. Lt. O Superb kaip
tik patenka į šią kainų kategoriją.

Linux. Nors Superb išvaizda iš pirmo
žvilgsnio ir gali išgąsdinti, dažni susi-
tikimai su ja priverčia šią mašiną
tiesiog įsimylėti. Ką jau kalbėti apie
pakankamą erdvę salone, didelę
bagazinę.

**Kitas ABL forumo klausimas: kiek,
jūsų nuomone, per prasidėjusius
krizės metus Lietuvoje bus nupir-
ta naujų automobilių ir kaip mes
atrodysime bendrame Baltijos šalių
kontekste?**

Kur įsigyti senesnių „Auto Bild Lietuva“ numerių?

Senesnių žurnalo numerių galima nusipirkti pigiau „Auto Bild Lietuva“ redakcijoje Vilniuje, A.Goštauto g. 8 (darbo dienomis nuo 8 iki 17 val.). Telefonas pasiteirauti (8-5) 262 68 13. Pirmųjų žurnalo numerių nebėra ir redakcijoje, todėl geriausia „Auto Bild Lietuva“ prenumeruoti.

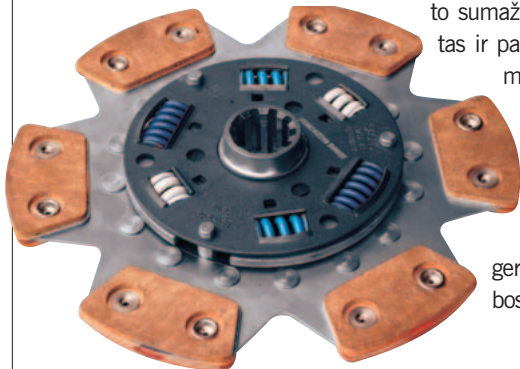


Gerresni, bet nepatvarūs

Turiu sportinį Audi A4 TDI su 200 AG varikliu. Variklis kol kas dirba kuo geriausiai, bet turiu bėdų dėl pavarų perjungimo. Originali sankaba laikė tik 30 tūkst. km. Mechanikas siūlo išimti paprastą sankabą iš mano mašinos ir įdėti į sportinę. Jis sako, kad tokia kombinacija leis pakelti daug didesnius sukimo momentus. Automobiliu

kasdien važinėju į darbą. Ar esant sportinei sankabai galima normaliai važinėti?

Vidas iš Vilniaus



Sportinės sankabos nepritaikytos važinėti kasdien

Sportinė sankaba – ne geriausias sprendimas, jei automobiliais važinėjama normaliomis sąlygomis. Taip, ji tikrai gali pakelti daug didesnius sukimo momentus, bet dėl to sumažėja važiavimo komfortas ir pačios mašinos patvarumas. Tokiu atveju automobilis „draskysis“ judėdamas iš vietos. Be to, nemalonus tokio perdarymo veiksnys paprastai būna gerokai kietesnis sankabos pedalas.

ABL

Apgauti amortizatoriai?

Prieš dvejus metus nusipirkau naujus amortizatorius. Pasirinkau brangesnius, dujinius.

Dabar vienas sugedo – iš jo teka alyva. Ar tai reiškia, kad mane apgavo ir iš tikrųjų nusipirkau tik pigius alyvinius amortizatorius?

Adomas iš Akmenės



Tikriausiai ne. Dujiniuose amortizatoriuose, be suslėgto azoto, dar yra ir alyvos, kuri veikia kaip darbinė medžiaga.

ABL

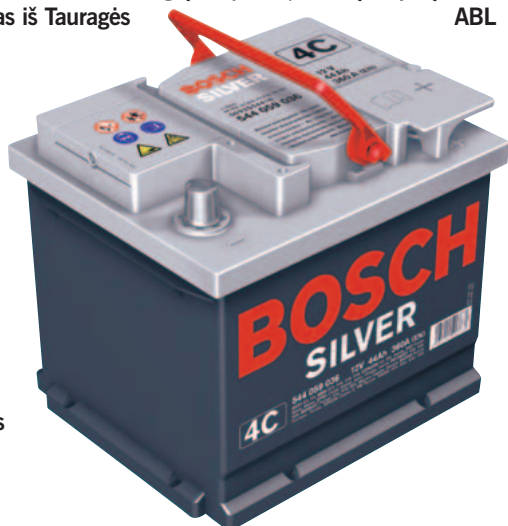
Ar apsimoka pirkti seniai pagamintą akumuliatorių?

Turiu galimybę pigiai nusipirkti firminį akumuliatorių (aukštos kokybės, visiškai nereikalaujant aptarnavimo) iš automobilių prekių parduotuvės. Tai akumuliatoriai, kurie liko neparduoti nuo praėjusių metų. Pardavėjas sako, kad tereikia nuo jų nuvalyti dulkes ir jie bus kaip nauji. Šiuo metu jie beveik išsikrovę. O pažįstamas elektrikas sako, kad per ilgai nenaudojamą akumuliatorių galima išmesti į metalo laužą. Kuo tikėti?

Valdas iš Tauragės

Siūlome paklausti elektriko. Geri veikiantys akumuliatoriai, nenaudojami automobilyje, turi būti reguliariai įkraunami. Specializuotose parduotuvėse, jei sandėliavimo laikotarpis ilgesnis negu mėnuo, būtent taip ir daroma. Deja, skaitytojo aprašytame sandėlyje tikriausiai apie tai buvo pamiršta. Šiuolaikiniai akumuliatoriai, nereikalaujantys aptarnavimo, išsikrauna labai lėtai. Jei jie yra beveik tušti, vadinasi, kad stovėjo labai ilgą laiką. O įkrovimas nesugrąžins jiems pirminių savybių.

ABL



Net geriausias akumuliatorius nukentės, jei bus ilgai sandėliuojamas netinkamomis sąlygomis

Bagaziinė be garantijos

Turiu automobilį, kuriam dar metus galioja garantija. Prieš žiemos atostogas norėčiau sumontuoti laikiklius ir stogo bagaziinę. Firminiame servise esu girdėjęs, kad galiu sumontuoti tik originalius jų siūlomus prietaisus, nes priešingu atveju neteksiu automobilio garantijos. Deja, ir bagaziinė, ir laikikliai ten yra dvigubai brangesni negu pas kitus pardavėjus.

Gintas iš Anykščių

Apie galimybę netekti garantijos (tikriausiai tik kėbulo) galima kalbėti tik tokiu atveju, jei montuojant laikiklius ir bagaziinę ant stogo reikės pažeisti kėbulą, pvz., išgręžti skylės. Naudojantis gamyklinėmis tvirtinimo detalėmis ir firminiais prietaisais rizika pažeisti kėbulą yra minimali. Firminiai servisi negali atsisakyti, pavyzdžiui, pagal garantiją remontuoti variklį tik todėl, kad automobilyje sumontuoti neoriginalūs laikikliai ant stogo.

ABL



Dėl neoriginalių laikiklių ar stogo bagaziinės montavimo galima netekti nebent kėbulo garantijos, visos kitos garantijos išlieka

Naujojo *Avensis* formos akivaizdžiai primena *Lexus IS*. Pokyčių daug, bet iki šiol buvusiems "Toyota" klientams naujokas turėtų patikti



Ryškesnis *Avensis*

Dinamiškesnės kėbulo linijos ir galingesni varikliai – štai toks yra naujasis *Avensis*. Ar jis bus toks pat geras kaip ir pirmtakas?

■ Nuo šiuo metu dar parduodamo *Avensio* debiuto (2003 m.) prabėgo penkeri metai. Nors dėl skonio nesiginčijama, reikia pripažinti, kad tuomet "Toyota" koncernui pavyko pagaminti nesensantį modelį. Koks yra jaunystės ir sėkmės receptas? Ilgaamžis automobilis neturi per daug kristi į akis. Toks visada ir buvo *Avensis*. Dabar "Toyota" nusprendė eiti šiek tiek kitokiu keliu. Ar šis pasirinkimas teisingas?

Nauji bruožai

Iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad stilistiškai naujasis *Avensis* turi nedaug bendro su pirmtaku. Pastičius abu modelius vieną šalia kito aiškiai matyti, kad naujokas tik "apsivilkio" madingesnę kostiumą, bet ir toliau liko ištikimas tradicinėms proporcijoms. Tiems, kuriems patiko ankstesnis modelis, tikrai patiks ir šis. "Toyota" dizaino centro stilistai Europoje gerokai nusižiūrėjo nuo *Lexus IS*, bet ar galima dėl to pykti? Užeinantys ant šonų žibintai, aštrūs, suteikiantys dinamikos kėbulo įdubimai, kylanti galo link šoninių langų linija – tai būdingi naujojo *Avensis* bruožai.

Išoriniai automobilio matmenys pasikeitė nedaug – jis 5 cm ilgesnis ir platesnis, o aukštis ir atstumas tarp ašių nepakito. Sedano bagažinė nedaug sumažėjo – iki 509 l (ankstesnio modelio buvo 520 l), bet padidėjo salono erdvė – gale dabar yra daugiau vietos kojoms (nors atstumas tarp ašių ir nepasikeitė). Deja, akivaizdžiai krintanti stogo linija mažina erdvę virš galvų ir aukštesni nei 1,85 m ūgio keleiviai galva gali liesti lubas. Galinė sėdynė suformuota taip, kad keliauti patogiau dviem – tuomet galima atlenkti alkūnių atramą, kurioje yra gėrimų laikiklis.

Nors sedano tipo kėbulas niekada nebuvo funkcionaliausias, "Toyota" stengiasi išgelbėti

padėtį montuodama dalijamą atlenkiamą sėdynę (taip galima vežti ir ilgesnius daiktus), o kai atlenksime tik alkūnės atramą, turėsime mažą langelį ilgiems daiktams vežti (pvz., slidėms).

Ergonomika

Kaip dera vidutinės klasės atstovams, naujojo *Toyota Avensio* priekyje sėdėti patogiu. Sėdynės, aišku, galėtų būti giliau išprofiluotos, bet negalima sakyti, kad jos ir dabar yra nepatogios.

Prietaisų skydelis pakeistas kaip ir kėbulas – jame nėra jokių apvalumų. Ir nors prietaisai apšviesti ta pačia akiai malonia medaus spalvos šviesa ir turi beveik identiškus ciferblatus, iš tikrųjų tai vienintelis panašumas į anks-

tesnį modelį. Naujasis *Avensis* turi beraktę "Start&Stop" sistemą – kai tik prieiname prie mašinos, ji automatiškai atsидaro, o norint užvesti variklį tereikia paspausti mygtuką, esantį prietaisų skydelyje. Iš karto po šiuo jungikliu yra elektroninio rankinio stabdžio valdymo mygtukas – ergonomikos požiūriu šis sprendimas nelabai patogus. Prietaisų skydelis labai aiškus ir (nepaisant nevykusios rankinio stabdžio mygtuko vietos) funkcionalus. Palyginti su ankstesniu modeliu, matyti ir medžiagų apdailos kokybės pažanga. Mūsų testuoto *Avensis* viduje vyravo juoda spalva, tačiau "Toyota" taip pat numato ir kitų naujojo *Avensis* prietaisų skydelio spalvų.

| Techniniai duomenys | 1.6 | 1.8 | 2.0 | 2.0 D-4D | 2.2 D-CAT | 2.2 D-CAT |
|--|------------------------|------------|------------|----------------------------|-----------|-----------|
| Variklis | benzininis | benzininis | benzininis | dyzelinis | dyzelinis | dyzelinis |
| Variklio darbinis tūris (cm ³) | 1598 | 1794 | 1998 | 1998 | 2231 | 2231 |
| Variklio galia (AG esant aps./min.) | 132/6400 | 147/6400 | 152/6200 | 126/3600 | 150/3600 | 17/3600 |
| Sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 160/4400 | 180/4400 | 196/4000 | 310/1800 | 340/2000 | 400/2000 |
| Maksimalus greitis (km/h) | 200 | 200 | 205 | 200 | 210 | 220 |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 10,4 | 9,4 | 9,0 | 9,7 | 8,9 | 8,5 |
| Vid. degalų sąnaudos (l/100 km) | 6,5 | 6,5 | 6,9 | 5,1 | 5,5 | 5,9 |
| Ilgis/plotis/aukštis (mm) | sedanas 4695/1810/1480 | | | universalas 4795/1810/1480 | | |
| bagaziinės talpa (l) | 509 | | | 543/1610 | | |
| Kaina (Lt) | nuo 64 500 | | | | | |



Kampuotesnės linijos būdingos ir naujojo Avensis prietaisų skydeliui. Apdailos medžiagos labai geros



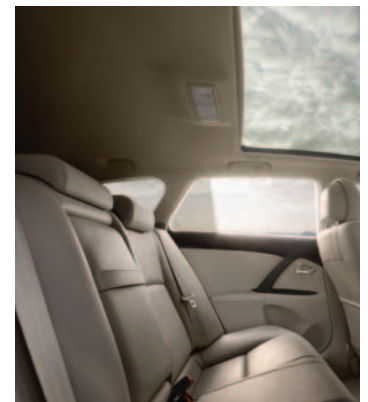
Sėdynės patogios, tik galėtų būti giliau išprofiluotos



Dviejų lygių kondicionierius yra versijos "Sol" standartinės įrangos dalis



Gintarinės spalvos prietaisų apšvietimas jau žinomas iš ankstesnio Avensis modelio



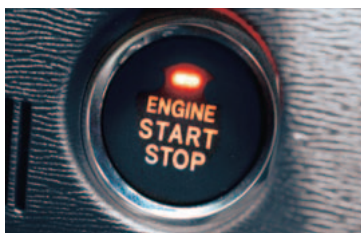
Aukšties keleiviams gale bus mažai vietos

Kaip važiuoja?

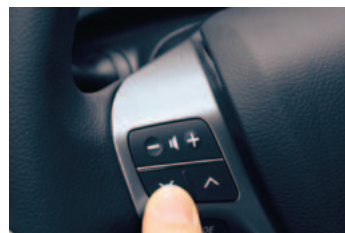
Mūsų bandytame modelyje buvo sumontuotas dyzelinis 2.2/150 AG variklis ir mechaninė 6 pavarų dėžė. Pirmas įspūdis: variklis labai tolygiai didina galią ir, kaip dera šiuolaikiškam dyzeliui, dirba itin tyliai. Tik gerai žodžiais galima apibūdinti ir pavarų dėžės darbo preciziškumą. Tačiau jei kalbėsime apie važiuoklę, tai ji pasirodė šiek tiek kietesnė už ankstesnę. Tai turėjo įtakos automobilio stabilumui, neblogėjant keliavimo komfortui.

Ir pagaliau kainos. Bazinė sedano versija su 132 "arklių" benzininiu 1.6 varikliu (versija "Luna") kainuoja nuo 64 500 Lt.

Vitoldas Milius



"Start&Stop" "Sol Plus" versijoje



Radijo valdymas ant vairo



ESP galima išjungti

Trumpai apie naująjį Avensis

Privalumai

Dizainas. Itin pagirtini Avensis stilistiniai pokyčiai. Automobilyje daug įrangos elementų, apie kuriuos net nebuvo kalbos ankstesniame modelyje (pvz., "Start&Stop" sistema be raktelio, aktyvi pastovaus greičio palaikymo sistema). Ir dar gausus variklių pasirinkimas bei – atsižvelgiant į bazinio variklio galią – nebloga automobilio kaina.

Trūkumai

Ergonomika. Kai kuriuos sprendimus viduje dar galima tobulinti. Pvz., elektrinio rankinio stabdžio mygtukas, kaip ir pastovaus greičio palaikymo sistemos mygtukas, yra nepatogus. Virš keleivių galvų mašinos gale galėtų būti daugiau vietos. Be to "automatas" yra tik su 2.2/150 AG dyzeliu.

Tai mus nustebino

Visiškai kitokie varikliai. Iš seno Avensis nepakeistas liko, galima sakyti, tik vienas galinčiausias dyzelis. Dabar siūlomi varikliai yra nepapratai ekonomiškai, be to, galingesni. Ir, nepaisant identiško atstumo tarp ašių (palyginti su pirmtaku), konstruktoriams pavyko gauti daugiau erdvės viduje.

Išvada

■ Pirmą kartą šių metų Paryžiaus parodoje matytas naujasis Avensis itin didelio įspūdžio nepadarė. Dabar, įsižiūrėjus iš arčiau, nuomonė apie mašiną stipriai pagerėjo. Šiuolaikinė technika, malonus, gerokai dinamiškesnis dizainas, įdomūs

varikliai ir nebloga įranga – tai akivaizdūs naujojo Avensis privalumai. Ar jis patiks pirkėjams? Dėl sėkmės Lietuvoje "Toyota" atstovybė galėtų būti rami. Tik įdomu, kaip ši mašina bus priimta Vakaruose, kur ankstesnis modelis niekada nebuvo favoritas.



Pirkėjas tapo karaliu

Taip be išimties teigia visų didžiausių Lietuvos automobilių turgų direktoriai. Jie taip pat ir vasaris yra geriausias laikas pirkti naudotą mašiną, nes jų kainos smarkiai kritusios,



■ “Pardavėjų aukso amžius buvo 2007-ieji. Tuomet vieną automobilvežį, kuriame telpa devynios mašinos, pavykdavo parduoti per vieną dvi dienas. Apsukresni pardavėjai, nusipirkę savaitę galiojantį leidimą į turgų, spėdavo ne tik parduoti vieną automobilvežį,

bet dar ir kitą atsivaryti. Dabar vieno automobilvežio mašinas tenka pardavinėti savaitę, o neparduotų ant “tralo” vis tiek lieka”, – gruodžio viduryje pasakojo Kauno automobilių turgų administruojančios bendrovės “Varanas” direktorius Valentinas Naujanis.

Vadovas taip pat pabrėžė, kad pardavėjai tapo sukalbamesni, taiko didesnes nuolaidas. Pavyzdžiui, 2007-aisiais dešimties metų senumo *Audi A4* vidutiniškai kainavo apie 4500 eurų (15 538 Lt). 2008-ųjų pabaigoje už tą patį dešimties metų senumo automobilį jau buvo prašoma maždaug

3400 eurų (11 740 Lt). Taigi nuolaida tikrai labai didelė – net 1100 eurų (3799 Lt).

Visose turgavietėse padėtis tokia pati

V.Naujaniui antrino ir kitų Lietuvos miestų naudotų automobilių turgų ar aikštelių direktori-



Naudoti automobiliai smarkiai atpigo. Už *Audi A4* 2008 m. pabaigoje buvo prašoma 3000–3500 eurų. 2007 m. toks pats dešimties metų automobilis kainavo 4500 eurų

liumi

pabrėžia, kad sausis
o pirkėjų beveik nėra.

Tomo Alknio nuotr.



Penki didžiausi Lietuvos automobilių turgūs

| Miestas | Kokiomis savaitės dienomis dirba | Kokiomis valandomis dirba | Kiek vidutiniškai yra automobilių |
|-------------------|----------------------------------|---|-----------------------------------|
| Kaunas | Kiekvieną dieną | Darbo dienomis nuo 8 iki 18 val., savaitgaliais nuo 6 iki 18 val. | Apie 6000 |
| Marijampolė | Kiekvieną dieną | Nuo 8 iki 18 val. | Apie 5500–5700 |
| Vilnius, Gariūnai | Kiekvieną dieną | Nuo 8 iki 19 val. | Apie 6000–7000 |
| Utena | Kiekvieną dieną | Nuo 7 iki 19 val. | Apie 300 |
| Radviliškis | Tik ketvirtadieniais | Nuo 6 iki 12 val. | Apie 100 |



Apsukresni pardavėjai, nusipirkę savaitę galiojančią leidimą į turgų, 2007 m. spėdavo ne tik parduoti vieną automobilvežį, bet dar ir kitą atsivaryti. 2008 m. vieno automobilvežio mašinas tekdavo pardavinėti savaitę, o neparduotų ant “tralo” vis tiek likdavo. Todėl naudotų automobilių kainos krito



ai. Pavyzdžiui, Marijampolėje įsikūrusios “Kaprato” aikštelės direktorius Sigitas Dovydaitis pasakojo, kad verslas apstojęs. “Anksčiau vieną automobilvežį parduoti pavykdavo per savaitę. Dabar jau reikia mėnesio. O ir mašinų yra mažiau – vietoj buvusių 6 tūkst. tėra apie 5500–5700”, – sakė S.Dovydaitis. Marijampolietis pridūrė, kad 2007-aisiais už dešimties metų senumo Audi A4 buvo prašoma 4500 eurų (15 538 Lt), o 2008-ųjų pabaigoje – jau tik 3000–3500 eurų (10 359–12 085 Lt).

Kolegų mintims pritarė ir Utenos automobilių turgų administruojančios bendrovės “Riedvė” direktorius Rolandas Grižas, pabrėžęs, kad dabar atėjo pirkėjų aukso amžius. Direktorius pasakojo, kad 2007-aisiais ketverių metų senumo Audi A3 kainavo apie 8500 eurų (29 349 Lt), o jau 2008-ųjų pabaigoje už tokį patį

automobilį buvo prašoma tik 6000 eurų (20 717 Lt).

Radviliškio automobilių turgaus gali nelikti

Dar liūdniau prieš šventes buvo nusiteikęs Radviliškio automobilių turgų administruojančios bendrovės “Antaniškiai” direktorius Algirdas Lukošius. “Iš buvusio automobilių turgaus pajėgumo liko tik apie 10 proc. Jei anksčiau turguje stovėdavo maždaug tūkstantis mašinų, tai dabar yra vos šimtas. Jei taip bus ir toliau, turgaus nebeliks. Tapsime paprasta automobilių aikštele, o iš buvusio turgaus liks tik šešėlis”, – pasakojo pašnekovas. Jis taip pat pridūrė, kad Radviliškyje nepavykus parduoti automobilį, dažnas pardavėjas savaitgalį patraukia į Kauną. Tačiau ir ten, pasak direktoriaus, popieriai ne ką geresni.

Mindaugas Malinauskas

Išvada

■ Jei šiemet galvojate pirkti naudotą automobilį, būtinai į vieną šalies turgų nuvykite sausio arba vasario mėnesį. Tokiu metu patinkantį automobilį pavyks įsigyti už labai patrauklią kainą. O ieškantiesiems didži-

ausio naudotų mašinų pasirinkimo patariame pasižvalgyti po Kauno ar Marijampolės turgų. Žinoma, nepamirškite, kad parduodamų mašinų kainos tikrai nėra galutinės, todėl drąsiai derėkitės.



Karštos **Auto Bild** naujienos



RENAULT

“Autobest” apdovanojimas

■ Nepriklausoma tarptautinė “Autobest” apdovanojimų komisija, vertinanti naujus automobilius sparčiausiai kylančiose Europos rinkose, šįmet pagrindinį apdovanojimą skyrė *Renault Thalia* automobiliui. Konkurse “Autobest 2009”, kuriame automobilius vertina Vidurio ir Rytų Europos šalių 15 žurnalistų komisija, *Renault Thalia* surinko 879 taškus.

Vidutiniškai 100 km *Thalia* (1,5 dCi, 85 AG) sunaudoja tik 3,5 l degalų – su pilnu baku 1,5 dCi, 85 AG *Thalia* gali įveikti 1700 km. Kasmet rengiami “Autobest” naujų automobilių rinkimai orientuoti į sparčiausiai kylančių Europos šalių, tokių kaip Bulgarija, Čekija, Kipras, Kroatija, Makedonija, Graikija, Vengrija, Lenkija, Rumunija, Rusija, Ser-

bija, Slovakija, Slovėnija, Turkija ir Ukraina, rinkas.

Renault Thalia modelis, sukurtas bendradarbiaujant įvairių šalių “Renault” gamybos padaliniams, skirtas sparčiai kylančioms Europos rinkoms. Šiuo automobiliu nuo šių metų spalio prekiaujama centrinėje ir Rytų Europoje, Rusijoje bei Turkijoje.

Europą pasiekė CUBE

■ Savo Europos dizaino centre Londone “Nissan” surengė europietišką naujojo *Cube* pristatymą. Vakarų Europoje automobiliu bus pradėta prekiauti antroje 2009-ųjų pusėje. Gimtojoje Japonijoje, kurioje automobilis jau tapo žavėjimosi objektu, *Cube* buvo sukurtas kaip pasaulinis modelis. Nuo kitų metų pradžios jis bus parduodamas ir Šiaurės Amerikoje.

Automobilis išsiskiria apvalesne kvadrato forma, todėl visiškai akivaizdu, iš kur kilęs *Cube* pavadinimas. *Cube* turi asimetrišką galinę dalį, apvalesnių formų galinį langą keleivio pusėje ir atramą vairuotojo pusėje.

Cube išsiskiria ne vien unikalia geometrija. Tai visiškai kitokio tipo automobilis. Jo važiuoklės bazė, palyginti su bendru ilgiu, yra labai ilga (važiuoklės bazė – 2530 mm, bendras automobilio ilgis – 3980 mm). Be to, jo tarpvėžė labai plati, todėl ratai yra pačiuose automobilio kampuose. Dėl to labai efektyviai išnaudojama erdvė, o automobilis pasižymi patikimais atrodančia stovėsena, apibūdinama kaip “buldogas su akiniais nuo saulės”.

Priekinių durelių langų dizainas primena

asmeninės nuotraukos rėmelį, o asimetriškas apvalesnių formų galinis langas užtikrina geresnį matomumą rikiuojantis į kitą juostą arba statant mašiną. *Cube* durelės primena šaldytuvo duris, kurias paprasta atidaryti ir uždaryti net tada, kai automobilis stovėjimo aikštelėje įspraudžiamas tarp kitų mašinų.

Europoje *Cube* bus siūlomas su dviem varikliais: 1,5 l talpos dyzeliniu ir 1,6 l talpos benziniu.



NISSAN



CITROEN

Atnaujintas mažylis

■ Naujasis *Citroen C1* atrodo žvalusnis ir drąsesnis. Apie tai byloja pirmosios oficialios nuotraukos. Pirmiausia į akis krinta naujasis priekinės ratų arkos su modifikuotomis radiatoriaus grotelėmis, kurios dabar bus dar didesnės. Be to, mažasis automobilis turėtų būti dar ekologiškesnis: 68 AG benzininis variklis sunaudos tik 4,5 l vietoj 4,7 l. Kaina kol kas nežinoma.





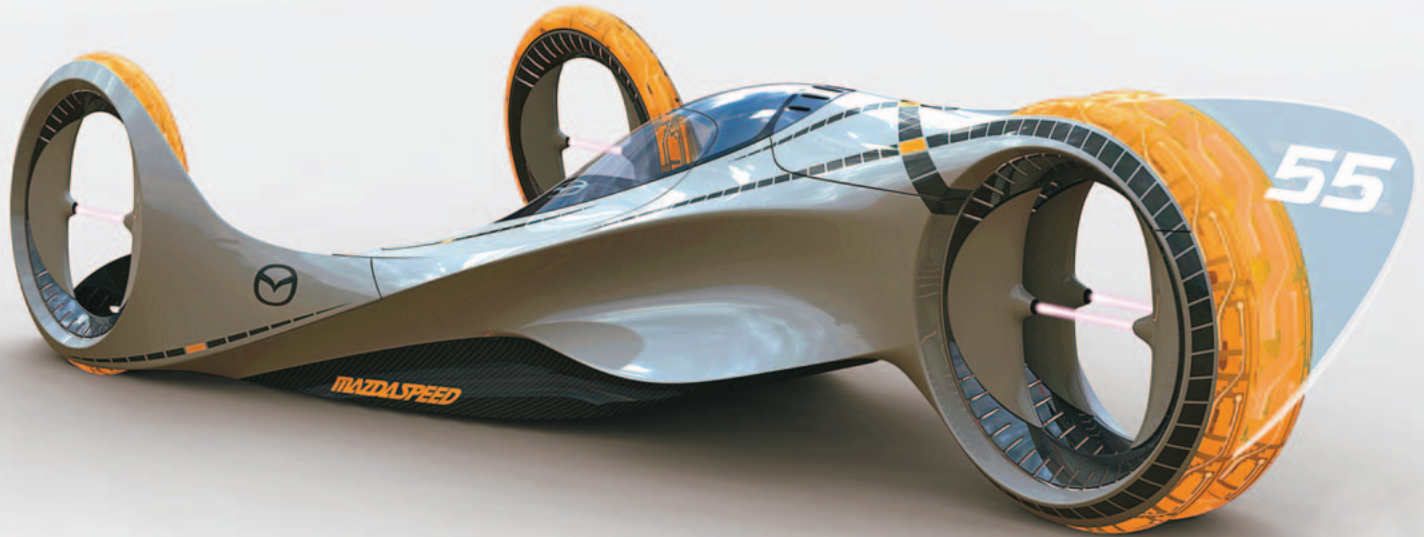
Naujos dizaino idėjos – automobilių sportas po 15 metų

■ Pašėlusios ir labai neįprastos ateities automobilių idėjos. Tai neseniai pasibaigusios Los Andže-

lo automobilių parodos pagrindinis iššūkis. Šių metų šūkis – “2025 metų automobilių sportas”. Šalia

“Mazda” koncerno vizijos su ateities lenktyniniu *Kaan* (paveiks-
lėlyje) modeliu savo idėjas

pademonstravo ir “Audi”, BMW, GM, “Honda”, “Mercedes”, “Mitsubishi”, “Toyota”, VW.



Centrinė konsolė iš stiklo

■ Detroito automobilių parodoje (sausio 17–25 d.) koncernas “Volvo” pristato koncepcinį automobilį su stikline centrine konsole. Šis dizaino elementas nutįsta nuo prietaisų skydelio iki galo, kur baigiasi dviem gėrimų laikikliais galinių sėdynių aukšty-

je. Priekyje stiklas įsilieja į navigacinės sistemos ekraną. Šis studijinis automobilis leidžia pažvelgti, kaip atrodys naujoji Volvo S60 karta. Kurdami šį modelį, “Volvo” konstruktoriai bendradarbiavo su švedų stiklo firma “Orrefors”.



Kameros, kurios viską mato

■ Didžiojoje Britanijoje 50 tūkst. km kelių turėtų stebėti kameros. “Specs3” pavadintą sistemą sudarys 420 tūkst. eurų kainuojantis 50 kamerų tinklas. Nors jos išdėstytos kas 20 km, “Specs3” fiksuoja ne tik momentinį greičio viršijimą, bet gali apskaičiuoti ir automobilio vidutinį tam tikros važiuojamos atkarpos greitį ir registruoti visas mašinas kontroliniuose punktuose. Apie kelių eismo taisyklių pažeidimą automatiškai bus pranešama policijai.





NISSAN



Naujas Z sportininkas

■ Šįmet prekybos salonuose pasirodys naujasis "Nissan" koncerno sportinis modelis 370Z Coupe. Jis pirmąkart publikai buvo pristatytas praėjusių metų pabaigoje JAV. Nuo "Nissan" sportinės Z modelių serijos starto 2003-aisiais, naujausias 370Z yra visiškai perdarytas. Formaliai naujasis Z turėtų priminti legendinę aštuntojo dešimtmečio Z seriją.



ROLLS-ROYCE

Elektrinis PHANTOM

■ Apie tai anksčiau dar niekas nė negalvojo. Rolls-Royce yra puikus automobilis. Pasirodo, jis gali būti varomas ir... elektra. Ne toks galimas kaip benzininis Phantom, bet labai tinkamas važinėti po miestą ir riedantis beveik be jokio triukšmo. "Rolls Royce" šefas Tomas Purvesas jau pranešė, kad po metų bus

pradėtas gaminti Phantom modelis su elektriniu varikliu. Po bandomųjų važiavimų elektros variklio varomais automobiliais T.Purvesas susižavėjo elektros variklio galimybėmis ir pareiškė, kad elektrinio Phantom keliamas triukšmas prilygs laikrodžio tiksėjimui.



Rolls-Royce Phantom – liukso klasės modelis, kuris greitai bus su elektros varikliu ir begarsis, tačiau prabangos nestokos

PRIUS III elegantiškesnis netapo

■ "Kada gi pagaliau hibridinis Toyota Prius įgaus elegancijos?" – dažnai klausia hibridinių automobilių mėgėjai, kuriuos naivus naujausio Prius modelio dizainas tik išgąsdino. Sprendžiant iš nuotraukų, sunku ko nors įdomesnio tikėtis. Prius III bus taupesnis, švaresnis (mažiau kaip 100 g CO₂ km) ir tylus už savo pirmtaką, tačiau nelabai patrauklus dizainas išliko. Tiesa, priekinė dalis

aerodinaminiu požiūriu patobulinta. Šalia Prius III, kuris debiutuoja Detroite sausį, ir toliau bus gaminamas pigesnis Prius II.



Ir trečiosios kartos Prius dizaino linijos beveik nepasikeitė



Naujojo Prius salonas: šiek tiek naujesnis, tačiau prietaisų išdėstymas toks pat



TOYOTA



VOLVO

■ Švedų koncernas "Volvo" vėl nori atgaivinti dujomis varomų automobilių gamybą. Tai dienraščiui "Dagens Nyheter" pareiškė naujasis valdybos pirmininkas Stephenas Odellis. Ši technologija jau įtraukta į dienotvarkę ir gali būti greitai įgyvendinta. "Volvo" koncernas tik prieš dve-

jus metus atsisakė dujinių variklių gamybos, tačiau šio žingsnio nepagrindė ekonominiu požiūriu. Dėl to visuomenė koncerną smarkiai kritikavo. Krizės akivaizdoje pigesni degalai – dujos gali pritraukti kur kas daugiau potencialių pirkėjų.

Grįžta prie dujų





EUROPOS SĄJUNGA

Krizė įsibėgėja visu greičiu

■ Ekonomikos krizė – ne priežastis nusivilti. Priešingai – ji pasiūlo naujų idėjų ir netgi atneša kažką naudingo. Ji tarsi sugeba išvalyti bent jau nepadidėjo. 8-ojo dešimtmečio energijos krizei esame dėkingi už pirmąjį ekonomišką *Golf* modelį ir už taupų dyzelinį variklį,

Atsigręžkime į 1974-uosius. Pirmasis *Golf* modelis svėrė beveik 800 kg, šiandien – dvigubai daugiau



atmosferą. Visos šios pamokos – geras pagrindas naujam. Tai pasakytina ir apie automobilius. Primityvi taisyklė, kad kiekvienas naujas modelis turi būti už savo pirmtaką didesnis, sunkesnis ir brangesnis, jau atgyveno. Tad naujasis *Golfas* – tarsi prošvaistė, jis

kurį galima įsigyti už prienamą kainą. Be to, krizės metu automobilių pramonė pradėjo gamybą iš lengvųjų lydinių, daugiau dėmesio skyrė mašinų aerodinaminėms savybėms, ieškojo kitų protingų sprendimų. Tad tikėkimės iš krizės tik geriausio!

Dideliems, solidiems ir prabangiems visureigiams, tokiems kaip *Audi Q7*, nedelsiant reikia "sulysti"



Dvejopas SANDERO

■ San Paulo (Brazilija) automobilių parodoje "Renault" pristatė studijinį *Sand Up* modelį, pagamintą ant *Dacia Sandero* bazės. Dureles ir sedano stogą galima nuimti. Reikalui esant, galinė sėdynė pranyksta automobilio grindyse – taip keleivinis automobilis paverčiamas kroviniu pikapu.



VW

Nauja SP-2 modelio interpretacija

■ Brazilų dizaineris Marcelo Rosas jau beveik pamirštą *Volkswagen SP-2* modelį įvilko į 2008-ųjų mados drabužius. Šis modelis – tai kupė ant "vabalo" bazės, gamintas nuo 1972-ųjų iki 1976-ųjų.



Brazilijoje iš viso buvo pagaminta apie 10 tūkst. šio modelio, tačiau niekada dėl savo panašumo su *Scirocco* sportine mašina jis nepateko į Europos rinką. Ir dabar *SP-2*, kaip sportinis automobilis, Europoje neturi jokių šansų, nes VW koncernas serijiniu būdu pradėjo leisti palyginti nebrangų naująjį *Scirocco*. Be to, dizainerio M. Roso projektas atsirado ne "Volkswagen", o vienos JAV tiuningo firmos užsakymu.



VOKIETIJA

Esseno paroda

■ Anglai labai mėgsta žemus automobilius. Tą Vokietijos Esseno automobilių parodoje patvirtina britas Perris Watkinsas su savo itin žemu modeliu. Vos 48,26 cm aukščio savos gamybos automobilis traukė visų lankytojų dėmesį. Tačiau ši tiuningo ir automobilių sporto paroda buvo kur kas dau-

giau nei tik keistenybių demonstracija. Gamintojas KTM pristatė *X-Bow* aerodinamiškai patobulintą lenktyninį "Race" variantą, galima buvo pamatyti ir tiuninguotą *Opel Insignia* su 20 colių ratais, difuzoriumi gale ir keturiais išmetamosios sistemos vamzdžiais.



Tiuningo ateljė "Irmischer" perdaryta *Opel Insignia*

Kėbulas pagamintas iš anglies pluošto – KTM *X-Bow "Race"*, kainuojantis 82 900 eurų, netrukus turėtų startuoti lenktynėse



22 didžiojo testo dalyviai Dyzelinas prieš benzina

Tikrai nemažai vairuotojų savęs klausia, ar verta pirkti dyzelinį automobilį. Atsakyti į šį klausimą padės vienuolikos automobilių porų testas. Pirmoje dalyje pristatome penkių pigesnių mašinų poras.



BENZININIS
Hyundai i30CW 1.6 16V



DYZELINIS
Hyundai i30CW 1.6 CRDi



BENZININIS
Renault Kangoo 1.6 16V



BENZININIS
Fiat 500 1.2 8V

I dalis Maži ir kompaktiniai automobiliai

Dyzelinis ar benzininis –

Dyzeliniai automobiliai sunaudoja mažiau degalų, bet pats dyzelinas yra brangesnis nei benzinas. Be to, ir dyzeliniai automobiliai kainuoja daugiau nei benzininiai. Ar vis dar apsimoka pirkti dyzelinius automobilius? O gal geriau rinktis benzininius?

■ Na, ir laikai. Degalų kainos degalinėse keičiasi net porą kartų per dieną. Tai brangsta iki neregėtų aukštumų, tai krinta daugiau nei litu per mėnesį. Aišku, mums, vairuotojams, daug maloniau, kai degalų kainos krinta, o ne kyla.

Pavyzdžiui, praėjusių metų vasaros pabaigoje ir rudens pradžioje už litrą benzino ar dyzelino teko mokėti daugiau nei 4 litus. Vėliau degalų kainos pradėjo

kristi. Ir labai stipriai. Kai buvo rengiamas šis straipsnis (2008 m. gruodžio 19 d.), litras 95 markės benzino Vilniuje "Lukoil" degalinėje kainavo 2,61 Lt, o litras dyzelino – 2,91 Lt.

O kokių degalų kainų galima laukti šiais metais? Analitikai (ir Lietuvos, ir užsienio) prognozuoja, kad nafta 2009-aisiais turėtų toliau pigti. Ir net labai stipriai. Žinoma, jei jų prognozės pasitvirtins, mums, vairuotojams, nuo to

bus tik geriau. Bet dažnai būna ir taip, kad prognozės nepasitvirtina. Taigi atsakyti, kiek gali kainuoti degalai, tikrai neįmanoma.

Dyzeliniai automobiliai gerokai brangesni

Todėl visiškai suprantama, kad šiais nenusėjamais laikais daugelis vairuotojų užduoda sau labai paprastą klausimą: kuriais degalais varomą automobilį pasirinkti – dyzelinu ar benzinu? Į šį klausimą

būtina atsakyti, kad kasdienė automobilio eksploatacija ku mažiau tuštintų kišenę.

Atrodytų, viskas labai paprasta: dyzeliniai automobiliai taupesni, todėl turėtų labiau apsimokėti. Tačiau reikia nepamiršti, kad dyzelinas yra brangesnis už benzina, be to, ir dyzeliniai automobiliai kainuoja brangiau nei benzininiai. Pavyzdžiui, mūsų teste dalyvaujantis benzininis VW Golf kainuoja 61 619 Lt, o dyzelinis – 70 606 Lt.

BENZININIS
Opel Corsa 1.4

DYZELINIS
Opel Corsa 1.3 CDTI

DYZELINIS
Renault Kangoo 1.5 dCi

DYZELINIS
VW Golf VI 2.0 TDI

BENZININIS
VW Golf VI 1.4 TSI DSG

DYZELINIS
Fiat 500 1.3 Multijet 16V

kurį rinktis?

Kainos skirtumas siekia 8987 Lt. Tikrai nemaža suma.

Todėl ieškodami atsakymo, kokį automobilį verčiau rinktis, nebandėme laužti atsakymo iš piršto ir atlikome labai išsamius

skaičiavimus (kaip tai buvo daroma, skaitykite žemiau esančioje lentelėje). Taip pat atkreipkite dėmesį, kad šiame numeryje pateikiame tik gautus pirmų penkių automobilių porų duomenis.

Kitame žurnalo numeryje pristatysime likusių šešių brangesnių automobilių poras. Taigi kas labiau apsimoka – dyzeliniai ar benzininiai automobiliai?

Mindaugas Malinauskas

Kaip skaičiavome eksploatacines išlaidas

Visų automobilių eksploatacinės išlaidos buvo skaičiuojamos vienodai. Tai reiškia, kad kiekvienas automobilis turi būti eksploatuojamas ketverius metus, per kuriuos nuvažiuoja 40 tūkst. km, t.y. po 10 tūkst. km kasmet. Į eksploatacines išlaidas taip pat įtraukėme ketverių metų kasko draudimą (viena galutinė suma litais) bei firminio serviso išlaidas (taip pat viena galutinė suma litais). Be jokios abejonės, nepamiršome suskaičiuoti ir degalams tenkančių išlaidų. Čia vadovavomės testų metu gautais duomenimis, kuriuos padauginome iš degalų kainų. Gruodžio 19 d. 95

markės benzinas Vilniuje "Lukoil" degalinėje kainavo 2,61 Lt, o dyzelinas – 2,91 Lt. Visų šių išlaidų drauge su automobilio kaina suma lentelėje pateikiama grafoje "Iš viso išlaidų per ketverius metus ir 40 tūkst. km". Tuomet suskaičiavome kiekvieno automobilio likutinę vertę po ketverių metų (jei nuspręstume automobilį parduoti). Galiausiai liko iš visų išlaidų sumos atimti likutinę automobilio vertę. Gauta suma rodo, kiek pinigų tam tikru automobiliu pravažinėjome per ketverius metus. O šią sumą padaliję iš nuvažiuotų 40 tūkst. km, gauname vieno kilometro kainą.



DYZELINIS
VW Golf VI 2.0 TDI

BENZININIS
VW Golf VI 1.4 TSI DSG



Sportinis TSI ir taupus TDI

Naujas *VW Golf* varomas šiuolaikinių variklių. Kuris labiau apsimoka – dyzelinis ar benzininis?



Benzininio *VW Golf* motoras pasižymi žvėriška trauka. Variklį galima išsukti iki 7000 aps./min.



Šeštos kartos *VW Golf* salono apdailos medžiagos labai kokybiškos



Dyzelinio *Golf* šešių bėgių mechaninė greičių dėžė dirba labai tiksliai, bet DSG dar geresnė

Kaip jie važiuoja

Dėl turbos vos iš 1,4 l motoro "Volkswagen" inžinieriai išspaudė net 160 "arklių". Tai ne tik įspūdingas skaičius. Lygiai taip pat įspūdingai benzininis *Golf* ir važiuoja. Kelionės malonumą dar labiau paryškina švelniai veikianti septynių pavarų DSG greičių dėžė. Tai tikrai beveik idealus variklio ir greičių dėžės derinys. 2,0 l, 140 AG dyzeliukas ne toks temperamentingas, bet irgi garantuoja važiavimo malonumą. Ypač dyzelinis *VW Golf* turėtų patikti ramesnį važiavimą mėgstančiam žmogui. Juk dyzelinis *Golf* akivaizdžiai ramesnis už benzininį brolių.

Kiek kainuoja juos išlaikyti

Visos išlaidos rodo, kad išlaikyti benzininį *VW Golf* atsieina pigiau – tiek kalbant apie jo bazinę kainą, tiek servisą ar kasko draudimą. Vienintelė vieta, kur benzininis *Golf* gauna nuo dyzelinio brolio, yra išlaidos degalams. Vis dėlto suskaičiavus visas išlaidas paaiškėja, kad nuvažiuoti 1 km benzininiu *VW Golf* išeina pigiau.

| Techniniai duomenys | Benzinas | Dyzelinas |
|---|--------------|------------|
| Variklio darbinis tūris (l) | 1,4 | 2,0 |
| Galia (AG esant aps./min.) | 160/5800 | 140/4200 |
| Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 240/1500 | 320/1750 |
| Maks. greitis (km) | 220 | 209 |
| Greičių dėžė | 7 laips. DSG | 6/mech. |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 7,9 | 9,6 |
| Įsibėgėjimas (s) 80–120 km/h | 10,2 | 14,4 |
| Vidutinės degalų sąnaudos testuojant (l) | 7,5 | 5,7 |
| Triukšmingumas (dB) 100 km/h | 68 | 67 |
| Triukšmingumas (dB) 130 km/h | 71 | 71 |

| Išlaidos | Benzinas | Dyzelinas |
|---|---------------|---------------|
| Bazinė kaina (Lt) | 61 619 | 70 606 |
| Servisas (Lt)* | 798 | 838 |
| Kasko draudimas (Lt)** | 6896 | 7904 |
| Išlaidos degalams (Lt) | 7830 | 6635 |
| Iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt) | 77 143 | 85 983 |
| Likutinė vertė (Lt) | 30 193 | 38 127 |
| Pravažinėta suma (Lt) | 46 950 | 47 856 |
| Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt) | 1,17 | 1,19 |

* – firminio serviso duomenys, ** – "Lietuvos draudimo" duomenys

Mūsų nugalėtojas

Benzininis *VW Golf*



Nuvažiuoti vieną kilometrą su benzininiu šeštos kartos *VW Golf* kainuoja pigiau nei su dyzeliniu jo broliu. Labai svarbu pasakyti ir tai, kad benzininis *Golf* teikia daugiau važiavimo malonumo. Todėl šios poros nugalėtoju skelbiamas benzininis *VW Golf*.

Dyzelinis *Golf* atsipirks per metus nuvažiuojant:

17 579 km

DYZELINIS
Fiat 500 1.3 Multijet 16V

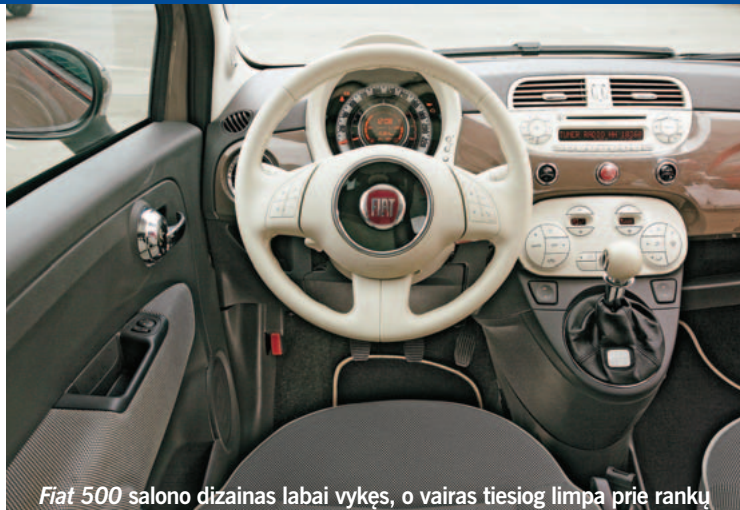
BENZININIS
Fiat 500 1.2 8V

Pirkti benzininį Fiat 500 labiau apsimoka

Benzininis Fiat 500 sumalė į miltus dyzelinį brolių, mat jį išlaikyti – per daug brangu.



Prietaisų skydelyje pateikta tikrai daug informacijos, todėl teks priprasti, kol imsite gerai susigaudyti



Fiat 500 salono dizainas labai vykęs, o vairas tiesiog limpa prie rankų



Tiek benzininis, tiek dyzelinis Fiat 500 – su mechaninėmis penkių bėgių greičių dėžėmis

Kaip jie važiuoja

Silpniausias Fiat 500 motoras (1,2 l/69 AG) palieka tikrai neblogą įspūdį. Automobilis be uždelsimo reaguoja į akceleratoriaus spustelėjimą ir žvaliai didina greitį. Vis dėlto didžiausias benzininio Fiat 500 trūkumas – juo lenkti kitus automobilius yra sunkiau nei sėdint prie dyzelinio brolio vairo. Aki-vaizdu, kad dyzelinio Fiat 500 variklis (1,3 l/75 AG) yra elastingesnis, bet jis dirba šiek tiek šurkštokai, garsiau. Tiesa, greitkeliu dyzelinis Fiat 500 važiuoja tyliau nei benzininis brolis. Jei kalbėtume apie važiavimo komfortą, reiktų pasakyti, kad jo trūksta abiem automobiliams.

Kiek kainuoja juos išlaikyti

Net 7710 Lt siekiantis kainos skirtumas tarp benzininio ir dyzelinio Fiat 500 yra tikrai milžiniškas. Šios sumos nekompensuoja ir tai, kad dyzelinis italų mažylis mažiau sunaudoja degalų. O suskaičiuavus kitas eksploatacines išlaidas paaiškėja, kad benziniu Fiat 500 automobiliu nuvažiuoti 1 km kainuoja net 7 ct pigiau nei dyzeliu.

| Techniniai duomenys | Benzinas | Dyzelinas |
|---|------------|------------|
| Variklio darbinis tūris (l) | 1,2 | 1,3 |
| Galia (AG esant aps./min.) | 69/5500 | 75/4000 |
| Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 102/3000 | 145/1500 |
| Maks. greitis (km) | 160 | 165 |
| Greičių dėžė | 5/mech. | 5/mech. |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 13,1 | 14,3 |
| Įsibėgėjimas (s) 80–120 km/h | 24,3 | 21,0 |
| Vidutinės degalų sąnaudos testuojant (l) | 6,2 | 5,4 |
| Triukšmingumas (dB) 100 km/h | 71 | 73 |
| Triukšmingumas (dB) 130 km/h | 76 | 76 |

| Išlaidos | Benzinas | Dyzelinas |
|---|---------------|---------------|
| Bazinė kaina (Lt) | 37 990 | 45 700 |
| Servisas (Lt)* | 1209 | 1273 |
| Kasko draudimas (Lt)** | 4087 | 4725 |
| Išlaidos degalams (Lt) | 6473 | 6286 |
| Iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt) | 49 759 | 57 984 |
| Likutinė vertė (Lt) | 22 414 | 27 877 |
| Pravažinėta suma (Lt) | 27 345 | 30 107 |
| Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt) | 0,68 | 0,75 |

* – firminio serviso duomenys, ** – "Lietuvos draudimo" duomenys

Mūsų nugalėtojas

Benzininis Fiat 500



Benzininis Fiat 500 ne tik suteikia važiavimo malonumą, bet ir jį išlaikyti akivaizdžiai pigiau. Juk su benziniu itališku mažyliu nuvažius 1 km pavyks sutaupyti net 7 ct. Todėl šios poros nugalėtoju skelbiamas benzininis Fiat.

Dyzelinis Fiat 500 atsipirks per metus nuvažiuojant:

157 532 km



DYZELINIS
Opel Corsa 1.3 CDTI

BENZININIS
Opel Corsa 1.4

**Benzininė
Corsa mažiau
tuština kišenę**

Benzininė Opel Corsa ne tik važiuoja harmoningiau, bet ir mažiau tuština kišenę.



Dyzelinė Opel Corsa geriausiai traukia pasiekusi nuo 2000 iki 4200 aps./min. intervalą



Salonas labai solidus, o prietaisų informaciją lengva skaityti



Benzininė Corsa turi penkių o dyzelinė – šešių bėgių mechaninę greičių dėžę

Kaip jie važiuoja

Mažoji Opel Corsa su 1,4 I/90 AG benzininiu varikliu – gana dinamiškas automobilis, tačiau esant didesnėms apsuksoms tampa vangoka ir ganėtinai garsiai dirba. Trumpiau tariant, benzininė Corsa įsibėgėja akivaizdžiau švelniau nei dyzelinė sesė. Tuo tarpu dyzelinė Corsa sunkokai pajuda iš vietos, nes tik pasiekus 2000 aps./min. įsijungia turbina, kuri motorui prideda galios. Tačiau variklio sūkiams esant 4200 aps./min. dyzelinė Corsa vėl tarsi uždūsta. Todėl norint išvengti turboduobės, teks dažnai perjungti pavaras. Tiesa, dyzelinis motoras dirba labai tyliai.

Kiek kainuoja juos išlaikyti

Tiek dyzelinės, tiek benzininės Opel Corsa variklio galia yra vienoda (90 AG), bet už dyzelinį automobilį teks pakloti 6900 Lt daugiau. Tai tikrai nemaža suma už nedidelę mašiną. Be to, ir serviso išlaidos bei kasko draudimas rodo, kad išlaikyti benzininę Corsa atsieina pigiau, todėl nuvažiuoti 1 km benzine Corsa yra pigiau.

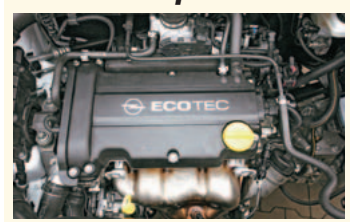
| Techniniai duomenys | Benzinas | Dyzelinas |
|---|------------|------------|
| Variklio darbinis tūris (l) | 1,4 | 1,3 |
| Galia (AG esant aps./min.) | 90/5600 | 90/4000 |
| Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 125/4000 | 200/1750 |
| Maks. greitis (km) | 173 | 172 |
| Greičių dėžė | 5/mech. | 6/mech. |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 13,2 | 12,9 |
| Įsibėgėjimas (s) 80–120 km/h | 19,4 | 14,6 |
| Vidutinės degalų sąnaudos testuojant (l) | 7,0 | 5,9 |
| Triukšmingumas (dB) 100 km/h | 70 | 68 |
| Triukšmingumas (dB) 130 km/h | 74 | 72 |

| Išlaidos | Benzinas | Dyzelinas |
|---|---------------|---------------|
| Bazinė kaina (Lt) | 39 054 | 45 954 |
| Servisas (Lt)* | 1876 | 1942 |
| Kasko draudimas (Lt)** | 4345 | 5099 |
| Išlaidos degalams (Lt) iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt) | 52 583 | 59 863 |
| Likutinė vertė (Lt) | 21 870 | 27 113 |
| Pravažinėta suma (Lt) | 30 713 | 32 750 |

| | | |
|---|-------------|-------------|
| Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt) | 0,77 | 0,82 |
|---|-------------|-------------|

* – firminio serviso duomenys, ** – "Lietuvos draudimo" duomenys

Mūsų nugalėtojas
Benzininė Opel Corsa



Dėl turboduobės dyzelinės Corsa variklio galia didėja labai netolygiai, todėl nesuteikia važiavimo malonumo. Be to, ir dyzelinę mažylę išlaikyti atsieina brangiau nei benzininę sesę. Todėl šios poros nugalėtoju skelbiama benzininė Corsa.

Dyzelinė Corsa atsipirks per metus nuvažiuojant:
56 244 km

SPECIALUSIS PROJEKTAS

**Auto
Bild**
LIETUVA

Nr. 1 (2) 2008–2009

KATALOGAS 2009

Tik
5⁹⁹
LT

NAUJIENOS

**2009 m.
PREMJEROS**



MASERATI QUATTROPORTE S



BENTLEY FLYING SPUR SPEED



ALFA MITO



BMW X1



Toyota Avensis III
*Labai patikimas ir dar
komfortiškesnis*

Daugiau nei 20 markių, 36 nauji modeliai



7 serijos BMW



HYUNDAI I20



MITSUBISHI COLT



RENAULT MEGANE



VOLVO XC60



CHEVROLET EPICA



MERCEDES GLK



NISSAN MURANO



RENAULT LAGUNA COUPE

**Prieš
pirkdamas
naują mašiną
būtinai
paskaityk!**

Nauji modeliai Lietuvoje 2009 metais

Pristatymai, variklių ir kėbulų versijos, techniniai duomenys, serijinė ir papildoma įranga



FORD FIESTA



FORD KA



HONDA JAZZ



Audi A6

Šešis kartus geresnis



Opel Insignia

Nusikratė Opel įvalzdžio



Škoda Superb

Nestokoja prabangos ir prestižo



VW Golf

Svarbiausios naujovės – viduje



9 177 2029 145000

0914-6202 NISSA

KARŠČIAUSIOS MŪSŲ RINKOS NAUJIENOS

**Sutikite Naujus metus
su naujausiais
2009 metų modeliais**

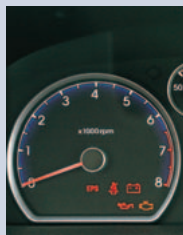


BENZININIS
Hyundai i30cw 1.6

DYZELINIS
Hyundai i30cw 1.6 CRDi

Dyzelinis Hyundai važiuoja geriau

Išlaikyti benzininį Hyundai i30 atsieina pigiau, bet dyzelinis korėjiečių automobilis važiuoja geriau.



Maksimalūs benzininio Hyundai i30 variklio sūkiai siekia net 6500 aps./min. Daugiau variklio neišsuksit



Salonas atrodo labai žaismingai, bet medžiagos galėtų būti kokybiškesnės



Abu testuoti automobiliai buvo su penkių bėgių mechaninėmis greičių dėžėmis. Kiekvienam tikrai praverstų ir šešta pavarą

Kaip jie važiuoja

Jei kalbėtume apie važiavimo malonumą, benzininis Hyundai i30 universalso variklis (1,6 l/126 AG) nėra vertas dėmesio. Žinoma, ramiam kasdieniam važinėjimui jo tikrai per akis, bet jis dirba per garsiai. Be to, šiam motorui labiau tiktų ne penkių, o šešių bėgių mechaninė greičių dėžė. Kur kas maloniau sėsti prie dyzelinio korėjiečių universalso vairo. 1,6 l/116 AG dyzelinis motoras ne tik dirba itin tyliai, bet ir pasižymi puikia trauka. Puiku ir tai, kad vairuojant dyzelinį Hyundai i30cw neteks dažnai perjunginėti pavarų.

| Techniniai duomenys | Benzinas | Dyzelinas |
|---|------------|------------|
| Variklio darbinis tūris (l) | 1,6 | 1,6 |
| Galia (AG esant aps./min.) | 126/6200 | 116/4000 |
| Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 154/4200 | 255/1900 |
| Maks. greitis (km) | 192 | 188 |
| Greičių dėžė | 5/mech. | 5/mech. |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 11,3 | 11,8 |
| Įsibėgėjimas (s) 80–120 km/h | 18,7 | 13,4 |
| Vidutinės degalų sąnaudos testuojant (l) | 7,2 | 5,7 |
| Triukšmingumas (dB) 100 km/h | 66 | 68 |
| Triukšmingumas (dB) 130 km/h | 71 | 72 |

Kiek kainuoja juos išlaikyti

Perkant dyzelinį Hyundai universalą teks pakloti net 10 510 Lt daugiau nei pasirinkus benzininį. Tai tikrai nemažas skirtumas. Negana to, ir kitos eksploatacinės išlaidos rodo, kad benzininio korėjiečių universalso išlaikymas mažiau tuštins kišenę. Tiesa, dyzelinio Hyundai i30 vairuotojas išleis mažiau pinigų degalams, bet kitos išlaidos atsipirks tikrai greitai.

| Išlaidos | Benzinas | Dyzelinas |
|---|---------------|---------------|
| Bazinė kaina (Lt) | 50 990 | 61 500 |
| Servisas (Lt)* | 1274 | 1723 |
| Kasko draudimas (Lt)** | 5661 | 6808 |
| Išlaidos degalams (Lt) | 7517 | 6635 |
| Iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt) | 65 442 | 76 666 |
| Likutinė vertė (Lt) | 27 535 | 33 825 |
| Pravažinėta suma (Lt) | 37 907 | 42 841 |
| Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt) | 0,95 | 1,07 |

* – firminio serviso duomenys, ** – "Lietuvos draudimo" duomenys

Mūsų nugalėtojas



Benzininis Hyundai i30cw

Dyzelinis Hyundai i30cw važiuoja kur kas maloniau, bet jo išlaikymas stipriai kerta per kišenę. Todėl nedaug važinėjančiam žmogui tikrai geriau rinktis benzininį korėjiečių universalą. Būtent jis ir skelbiamas šios poros nugalėtoju.

Dyzelinis i30 atsipirks per metus nuvažiuojant:

65 941 km

Visi testo rezultatai vienoje vietoje

Benzininis



VW Golf VI 1.4 TSI

1



Fiat 500 1.2 8V

1



Opel Corsa 1.4 16V

1



Hyundai i30cw 1.6

1

Dyzelinis



VW Golf VI 2.0 TDI

0



Fiat 500 1.3 Multijet 16V

0



Opel Corsa 1.3 CDTI

0



Hyundai i30cw 1.6 CRDi

0

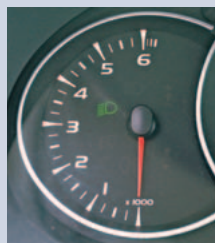
Benzininis *Kangoo* atsieina pigiau



DYZELINIS
Renault 1.5 dCi

BENZININIS
Renault 1.6 16V

Dyzelinis *Kangoo* važiuoja akivaizdžiau geriau, bet benzininis brolis mažiau tuština kišenę.



Bandant pajudėti iš vietos dyzelinis motoras atrodo silpnesnis nei benzininis, bet jau esant 2000 aps./min. dyzeliukas tampa akivaizdžiai pranašesnis



Salonas ne itin solidus, bet mielas akiai



Benzininis *Kangoo* testuotas su penkių, o dyzelinis – su šešių bėgių mechanine greičių dėže

Kaip jie važiuoja

Abudu *Kangoo* labai praktiški, bet ir sunkūs (apie 1,5 tonos) automobiliai. Važiavimo testas atskleidė, kad su šia mašinos mase akivaizdžiai geriau susidoroja dyzelinis 1,5 l/103 AG motoras. Juk jau esant 2000 aps./min. pasiekiamas maksimalus 240 Nm dyzelinio motoro sukimo momentas. Tiesa, jei automobilio variklį įsuksite daugiau nei 3000 aps./min., jo keliamas triukšmas nebus malonus ausiai. Tuo tarpu benzininė 1,6 l/106 AG *Kangoo* versija triukšmauti pradeda tik nuo 5000 aps./min. Tačiau vos 148 Nm siekiantis benzininio motoro sukimo momentas tikrai per mažas sunkiam automobiliui.

| Techniniai duomenys | Benzinas | Dyzelinas |
|---|------------|------------|
| Variklio darbinis tūris (l) | 1,6 | 1,5 |
| Galia (AG esant aps./min.) | 106/5750 | 103/4000 |
| Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 148/3750 | 240/2000 |
| Maks. greitis (km) | 170 | 170 |
| Greičių dėžė | 5/mech. | 6/mech. |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 13,4 | 13,2 |
| Įsibėgėjimas (s) 80–120 km/h | 17,1 | 12,4 |
| Vidutinės degalų sąnaudos testuojant (l) | 8,5 | 7,1 |
| Triukšmingumas (dB) 100 km/h | 69 | 68 |
| Triukšmingumas (dB) 130 km/h | 73 | 73 |

Kiek kainuoja juos išlaikyti

Dyzelinis *Renault Kangoo* automobilis už benzininį brangesnis net 7214 Lt. Be to, perkant dyzelinį prancūzų automobilį per ketverius metus teks daugiau pakloti ir serviso meistrams bei kasko draudimui. Dyzelinio *Kangoo* vairuotojas mažiau išleis degalams, bet šis skirtumas nėra labai didelis, todėl benzininis labiau apsimoka.

| Išlaidos | Benzinas | Dyzelinas |
|---|---------------|---------------|
| Bazinė kaina (Lt) | 45 745 | 52 959 |
| Servisas (Lt)* | 2402 | 2615 |
| Kasko draudimas (Lt)** | 5147 | 5952 |
| Išlaidos degalams (Lt) | 8874 | 8264 |
| Iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt) | 62 168 | 69 790 |
| Likutinė vertė (Lt) | 22 873 | 27 534 |
| Pravažinėta suma (Lt) | 39 295 | 42 256 |
| Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt) | 0,98 | 1,06 |

* – firminio serviso duomenys, ** – "Lietuvos draudimo" duomenys

Mūsų nugalėtojas



Benzininis *Renault Kangoo*

Dyzelinis *Kangoo* važiuoja tikrai solidžiau, nes kur kas geriau susidoroja su nemažu automobilio svoriu. Vis dėlto suskaičiavus išlaidas paaiškėja, kad benzininė jo versija mažiau tuština kišenę. Taigi šį kartą laimi benzininis *Kangoo*.

Dyzelinis *Kangoo* atsipirks per metus nuvažiuojant:

58 579 km

Išvada

1 Benzinas prieš dyzeliną 5:0

Rezultatas šiek tiek netikėtas, bet pirmąją testo dalį laimi benzininiai automobiliai. Taip yra todėl, kad dyzeliniai automobiliai yra gerokai brangesni, be to, jų servisas bei kasko draudimas kainuoja daugiau. Įtakos turi ir tai, kad jau kuris laikas dyzelinas mūsų šalyje kainuoja apie 30 centų brangiau nei benzinai. Jeigu būtume skaičiavę, kad per metus nuvažiuojama ne 10, o 20 ar net 30 tūkst. km, rezultatas tikrai būtų dyzelinių automobilių naudai.



Kitame numeryje

Kitame numeryje, kuris prekybos vietose pasirodys sausio 17 d., rasite šio testo tęsinį. Susirungs vidutinės klasės *Audi*, *Citroen*, *Honda* ir *Mercedes* automobiliai. SUV automobiliams atstovaus *BMW* ir *Mercedes*.



Renault Kangoo 1.6 16V



Renault Kangoo 1.5 dCi

Naudingi **Auto Bild** patarimai

Daugiau šviesos!

Didžiausiame pasaulyje "Hella" firmos šviesų bandymo tunelyje patikrintas 21 automobilis. Testo tikslas – išsiaiškinti, ar mašinų žibintai tinkami keliauti tamsiuoju metų laiku. Pirmąkart tokiam palyginimui dalyvavo *Audi R8* modelio su naujaisiais LED žibintais.

■ Vokiškojo "Auto Bild" žurnalistai buvo pakviesti į didžiausią žibintų testą, vykusį Lipštato miestelyje Vokietijoje. Čia įsikūręs žibintų gamintojas "Hella" savo įmonėje turi 140 metrų ilgio šviesų bandymo tunelį, atrodantį beveik kaip tikra gatvė naktį. Jame, netrukdamas nei eismui, nei kitiems aplinkos veiksniams, buvo vertinami 21 naujo automobilio žibintai. Tarp jų ir du *Audi R8*: vienas su ksenono, kitas – su pirmaisiais pasaulyje LED žibintais.

Likusius testo dalyvius galime apibūdinti taip: septyni automobiliai apgink-

luoti ksenono, kiti – tradiciniiais halogeniniais žibintais. Atlikus testą buvo padarytos trys išvados:

1. Ksenono žibintai yra ne tik modernesni, bet ir geresni nei halogeniniai. Didesnę kainą už ksenono žibintus pirmiausia verta mokėti vyresnio amžiaus vairuotojams.

2. Naujieji LED žibintai dar per brangūs ir nė kiek negeresni už kitus.

3. Geri žibintai nebūtinai turi daug kainuoti. Tai patvirtina *Dacia Sandero* pavyzdys.

Parengta pagal "Auto Bild"

Techninis komentaras

Kas yra ryški šviesa?

■ Ryški žibintų šviesa yra svarbi ir pageidaujama beveik visų vairuotojų. Jei šviesa neryški, sunku įžiūrėti kelio ženklus. Taip pat nėra gerai, kai žibintų šviesa yra pernelyg ryški. Esant rūkui, lyjant ar snigiant, šviesą atspindi mažyčiai vandens lašeliai, todėl prieš vairuotojo akis atsiranda tarsi balta siena. Šviesos technologai šį efektą vadiną savęs paties akinimu.

Dažnai tokio savęs akinimo priežastis yra puošnūs veidrodiniai žibintų rėmeliai, kurie šviesą atspindi nekontroliuojamai. *Peugeot 4007* visureigio, kuris šįmet pripažintas šviesos ryškumo karaliumi, žibintų šviesa nukreipta aukštai į dešinę (žr. nuotr. apačioje). Taip nukreiptas šviesos srautas leidžia aiškiai matyti net pakelės namų numerius, tačiau važiuojant per rūką susidaro daugybė įvairiausių atspindžių, kurie ne tik labai erzina vairuotoją, bet gali ir akinti.



Ksenono ir LED žibintai

1 FORD KUGA

vieta



■ Itin tolygus ir didelis bixenono žibintų šviesos srauto nuotolis užkėlė *Kuga* ant aukščiausio nugalėtojų pakylės laiptelio. Klaidelė dėl grožio – per ryški šviesa.



2 BMW X6

vieta



■ Geresnis kelio apšvietimas neįmanomas – tolygus, neryškus. Trūkumas tik tas, kad šių serijinių ksenono žibintų šviesos srauto nuotolis buvo sumažintas 1,1 proc.



3 MERCEDES GLK

vieta



■ "Intelligent Light System" žibintų sistema užtikrina ganėtinai aukšto lygio apšvietimą. Trūkumai: per ryški šviesa, šiek tiek per mažas apšvietimo nuotolis.



4 AUDI A4

vieta



■ Puikiai pasirodė dėl itin tolygaus šviesos srauto, tačiau dėl šio limuzino žemumo sutrumpėjo apšviesto kelio nuotolis. Žibintai šviečia ryškiai.



5 MERCEDES CLC

vieta



■ Beveik toks pat tolygus šviesos srautas kaip ir A4, tačiau apšviesto kelio nuotolis gana nedidelis, šiek tiek per ryški šviesa. Gali akinti priešpriešine eismo juosta važiuojančius vairuotojus.



6 SUBARU TRIBECA

vieta



■ Subaru serijiniai ksenono žibintai šviečia beveik taip pat tolygiai, kaip ir A4 bei CLC. Deja, pašykštėta šviesos srauto dešinėje pusėje. Taip pat per daug akina patį vairuotoją.



7 AUDI R8 XENON

vieta



■ Su serijiniais bixenono žibintais R8 vairuotojas jaučiasi puikiai. Tolygus šviesos srautas, pakankamai apšviesta priešpriešinė eismo juosta. Trūkumas – nedidelis apšviesto kelio nuotolis.



8 AUDI R8 LED

vieta



■ Naujų LED žibintų šviesa beveik balta, bet šviesos srauto pasiskirstymas ne toks vykęs kaip R8 ksenono žibintų. Priešais automobilį šviesos pakanka, tačiau toliau gana tamsu.



9 NISSAN QASHQAI

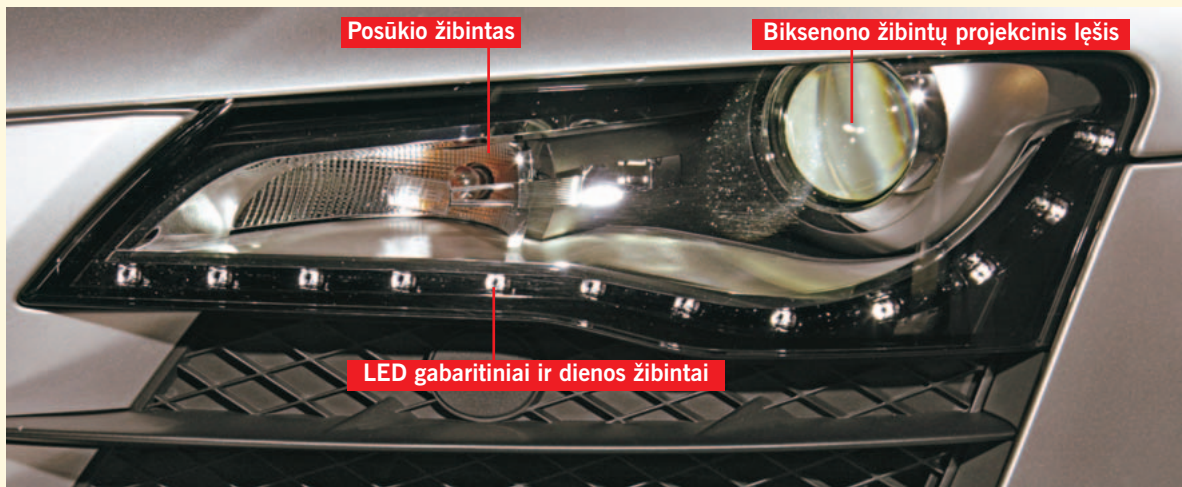
vieta



■ Nissan teikia pirmenybę ksenono žibintų sistemai. Šviesos srautas netolygus, tačiau dešinėje kelio pusėje apšviečia gerai. Akinimas nedidelis. Ksenono žibintus turi tik "Tekna" ir "Platinum" komplektacijos.



Audi R8 su LED žibintais – mažiau šviesos už didesnę kainą



Posūkio žibintas

Biksenono žibintų projekcinis lęšis

LED gabaritiniai ir dienos žibintai

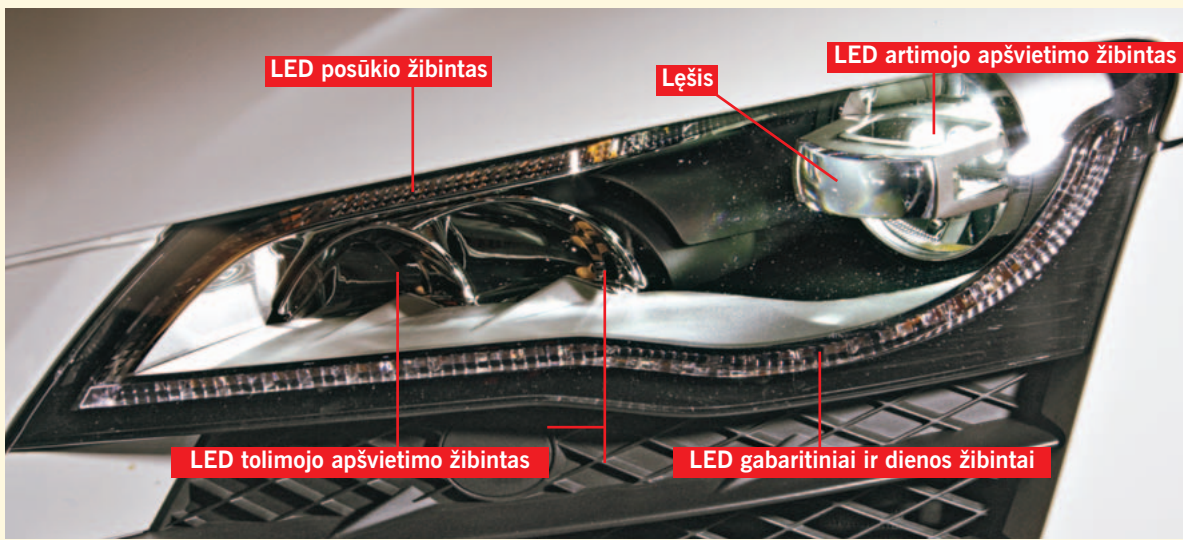
Serijiniame Audi R8 šviečia biksenono žibintai. Tolimosios ir artimosios šviesos generuojamos iš vieno vienintelio dujų išlydžio šaltinio

LED technologija dar gana nauja ir vis dar tobulinama, o ksenono žibintai pasirodė prieš septyniolika metų. Todėl ir Audi R8 standartinėje įrangoje įmontuoti šie puikiai šviečiantys žibintai. R8 žibintai su-

montuoti gana žemai, atstumas nuo žemės – tik 57 cm, todėl neįmanoma pasiekti jokių apšviesto kelio nuotolio rekordų. Tačiau R8 ksenono žibintai šviečia tolygiai, ne itin ryškiai, nėra jokių neapšviestų

plotelių, taip pat ganėtina apšviečia priešpriešinę eismo juostą. Persėdus į R8 su LED žibintais, į akis krinta baltesnė skleidžiamos šviesos spalva. Šviesos diodais imituojama dienos šviesa, todėl aplin-

kos spalvos atrodo natūralesnės, pvz., žolė atrodo tokia pat žalia kaip vidury dienos. Tačiau šviesos pasiskirstymas nėra idealus. Labiau siai apšviestas plotas yra iki 30 metrų nuo automobilio priekio.



LED posūkio žibintas

Lęšis

LED artimojo apšvietimo žibintas

LED tolmojo apšvietimo žibintas

LED gabaritiniai ir dienos žibintai

Džiugina akį – net išjungti LED žibintai yra įdomaus dizaino, gerai atrodo ir “skraidantis” artimojo apšvietimo žibinto lęšis

Automobiliai su halogeniniais žibintais

10 RENAULT LAGUNA



Šis prancūzas gausiai apšviečia ne tik savąją, bet ir priešpriešinio eismo juostą. Dešinė kelio pusė galėtų būti apšviesta geriau, o kairėje pusėje šviesos tikrai netrūksta. Privalumas – šviesa nėra labai ryški, taigi neakina esant rūkui ar sningant. Deja, šiuos žibintus labai sunku išardyti.



11 VW GOLF VI



10–30 metrų į priekį apšviesta puikiai, tačiau tolesnė zona ir priešpriešinė eismo juosta – labai netolygiai. Virš automobilio matyti gana ryškūs atspindžiai, bet priešpriešiniam eismui jie netrukdo. Šio automobilio lemputes pakeisti kur kas lengviau nei Lagunos.



12 DACIA SANDERO



Nepriekaištinga žibintų šviesa nebūtinai turi daug kainuoti. Senos geros H4 lempos dar “nemirė”. Sandero žavi dideliu apšviesto kelio nuotoliu ir pločiu, tačiau aukštesnės vietos neužėmė dėl gana margo ir per ryškaus šviesos srauto. Žibintus lengva išardyti.



13 ŠKODA SUPERB



Čekas gausiai apšviečia savo kelio juostą, šviesos srauto nuotolis geras, todėl puikiai matomas dešinysis kelkraštis. Priešpriešinė eismo juosta gana tamsi, šviesa neryški, neblakčioja. Lemputes pakeisti nesunku.



TECHNINIS KOMENTARAS

Halogeniniai žibintai

Juose įdėtos elektros lemputės, kuriose dega volframo siūlelis. Kad esant 1700 °C temperatūrai siūlelis nesudegtų, lempučių stiklinės kolbos pripildomos halogeninių dujų.

Ksenoniniai žibintai

Stiklinėse lemputėse yra kriptono ir ksenono dujų, kurios pradeda degti dėl aukštos įtampos atsiradus išlydžiui tarp dviejų elektrodų.

LED žibintai

LED žibintuose šviesą skleidžia diodai, kurie iki šiol buvo naudojami tik kaip kontrolinės lemputės. Privalumai: ilgaamžiškumas, sunaudoja nedaug elektros energijos.

TECHNINIS KOMENTARAS

Žibintų sureguliuavimas

■ Prieš pradėdant testą, kiekvienas automobilis buvo pastatytas ant lygios platformos ir patikrintos tolimosios ir artimosios šviesos. Automobilai su ksenono žibintais buvo tikrinami tik užvedus variklį, nes tik taip gali būti patikrintas automatinis šviesų sureguliuavimas. Šįkart buvo pastebėta, kad dauguma teste dalyvavusių automobilių buvo su tinkamai sureguliuotais žibintais. Iš patirties galime pasakyti, kad dažnai autoservisuose mašina ir nustatymo prietaisas stovi ant nelygaus paviršiaus, žibinto polinkio kampas būna netikslus arba varžtus priveržiantis darbuotojas paprasčiausiai nežino, ką reiškia žymėjimai ant tikrintuvo.

IŠVADA

■ Palyginti su praėjusiais metais, halogeniniai žibintai patobulėjo. Tačiau ksenono žibintai tinkamesni žmonėms, kurie blogiau mato naktį. Daugeliu atvejų norėtysi ne tokios ryškios šviesos. Naujieji brangūs LED žibintai vis dar nėra alternatyva ksenono žibintams.

14 VW SCIROCCO

vieta



■ Itin šviesus plotas 15–35 m priešais automobilį trukdo matyti visą važiuojamąją kelio dalį, nes nukreipia žvilgsnį nuo dešiniojo kelkraščio. Kairioji pusė apšviesta pakankamai, bet priešpriešinio eismo dalyvių *Scirocco* neakina. Itin pasistengus lemputes gali pakeisti ir specialių įgūdžių neturintys vairuotojai.



15 FORD FIESTA

vieta



■ Mažasis *Ford* kelių apšviečia įstrižai – nuo vidurio maždaug 40 m į dešinę. Tai atitraukia žvilgsnį nuo važiuojamosios kelio dalies vidurio. Esant blogam orui, erzina per daug ryški šviesa, tačiau ji bent jau tolygi. Privalumas – nesunkiai pakeičiamos lemputės.



16 VW PASSAT CC

vieta



■ Šiame prabangiame *Passat* patariame rinktis ksenono žibintus, nes serijinių halogeninių žibintų apšvietimas neatitinka šio automobilio klasės. Itin šviesu priekyje iki 45 m, tačiau toliau – tamsu. Per daug ryški šviesa trukdo važiuoti esant rūkui. Lemputėms pakeisti reikia specialių įgūdžių.



17 ALFA MITO

vieta



■ Naujasiame ALFA dizainerių kūrinyje šviesa koncentruojama į dešinę kelio pusę, o kairėje, iki pat priešpriešinio eismo juostos, šviesos srauto trūksta. Apšviečiamas nuotolis vidutinis, vairuotojas neakinamas. H7 lemputės keičiamos labai lengvai.



18 MAZDA 2

vieta



■ Mažoji *Mazda* visą savo šviesą sukongcentravusi į vieną plotą 10–40 m atstumu nuo automobilio, o arčiau ir toliau šios zonos yra tamsu. Taip pat *Mazda 2* blykčiojančia, netolygiai išsklaidyta šviesa apšviečia priešpriešinio eismo juostą. Lemputes pakeisti paprasta.



19 PEUGEOT 4007

vieta



■ *Peugeot* vėl tituluojamas ryškios šviesos karaliumi. Daugybė ryškių, nukreiptų į visas puses spindulių garantuoja varginančią kelionę esant rūkui ir apšviečia net šalia kelio esančių namų numerius. Margas, į važiuojamąją kelio juostą sukongcentruotas apšvietimas, šviesios dėmės kairėje ir per vidurį. Lemputes pakeisti nėra sunku.



20 FIAT 500

vieta



■ Italų mažylio šviesa apibūdinama kaip miestietiška. Šviesa sklinda tik 10–30 m prieš apvaliąją jo nosytę. Šiek tiek apšviečiama priešpriešinė eismo juosta, tačiau už 20 m šviesa nublinksta. Kiek didesnis nei *Agila* automobilio apšviečiamas nuotolis išgelbėja *Fiat 500* nuo paskutinės vietos. Lemputes pakeisti nesunku.



21 OPEL AGILA

vieta



■ Išvažiuojant iš apšviestų gatvių, *Agila* tarsi išnyksta. Jos H4 žibintai nepajėgia nieko daugiau, kaip tik apšviesti vieną mažą dėmę prieš automobilį. Apšviečiamas nuotolis trumpas, kairėje tamsu jau už 15 m. Priešpriešinio eismo dalyvių mažasis *Opel* tikrai neakina. Lemputes pakeisti paprasta.



Šviesų testo rezultatai

| Vieta | Automobilis | Žibintų tipas | Gamintojas | Apšviečiamas nuotolis (m) | Šviesos sklaida | Artimųjų šviesų asimetriškumas | Tolimosios šviesos | Savęs paties akinimas | Kitų akinimas | Prieinamumas prie lempučių |
|-------|----------------|---------------|------------|---------------------------|-----------------|--------------------------------|--------------------|-----------------------|---------------|----------------------------|
| 1 | Ford Kuga | ksenoniniai | "Hella" | 70 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | 1) |
| 2 | BMW X6 | ksenoniniai | "Hella" | 60 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | 1) |
| 3 | Mercedes GLK | ksenoniniai | ZKW | 60 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | 1) |
| 4 | Audi A4 | ksenoniniai | AL | 60 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | 1) |
| 5 | Mercedes CLC | ksenoniniai | AL | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | 1) |
| 6 | Subaru Tribeca | ksenoniniai | "Samlip" | 70 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | 1) |
| 7 | Audi R8 | ksenoniniai | AL | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | 1) |
| 8 | Audi R8 | LED | AL | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | 1) |
| 9 | Nissan Qashqai | ksenoniniai | "Hella" | 60 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | 1) |
| 10 | Renault Laguna | H7 | "Valeo" | 60 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 11 | VW Golf VI | H7 | "Valeo" | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 12 | Dacia Sandero | H4 | "Elba" | 60 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 13 | Škoda Superb | H7 | "Hella" | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 14 | VW Scirocco | H7 | "Valeo" | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 15 | Ford Fiesta | H7 | "Hella" | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 16 | VW Passat CC | H7 | AL | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 17 | Alfa MiTo | H7 | "Valeo" | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 18 | Mazda 2 | H4 | "Stanley" | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 19 | Peugeot 4007 | H7 | "Stanley" | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 20 | Fiat 500 | H7 | AL | 50 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| 21 | Opel Agila | H4 | "Valeo" | 45 m | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |

★★★★ labai gerai, ★★★ gerai, ** patenkinamai, * pakankamai, * nepatenkinamai, 1) žibintai gali būti keičiami tik autorizuotose servisuose



„Auto Swiat“ nuotr.

Skirtas (tik) estėtams

Naudotas prabangiausias *Renault* modelis pirkėjus gundo maža kaina, erdviu ir komfortišku salonu bei gausia bazine įranga. Tačiau šis automobilis geriausiu atveju skirtas tik pasišventusiems estėtams.

Modelio istorija

2002 m. kovas. Ženevos parodoje pristatytas *Safrane* įpėdinis. *Vel Satis* siūlytas su keturiais varikliais – dviem dyzeliniais ir dviem benzininiais.

2005 m. gegužė. Modelio atnaujinimas – nežymiai pakeista priekinė dalis, kosmetiniai pakeitimai viduje ir gausesnė bazinė įranga. Variklių gama papildyta 2.0T/170 AG agregatu.

2006 m. vasara. Atsisakyta 2.2 dCi/150 AG variklio, vietoj jo pasirodė 2.0 dCi/175 AG. Kiti varikliai nepasikeitė.

■ „Renault“ firmos vardas niekada nesiasocijavo su novatoriškais automobiliais, pavyzdžiui, *Citroen* modeliais. Tačiau *Vel Satis* šią nuomonę pakeitė. Automobilis įdomus tiek dizainu, tiek konstrukciniais sprendimais. Deja, tai nepadėjo jam išsikovoti populiarumo tarp pirkėjų. Tai lėmė keletas priežasčių. Konservatyvius pirkėjus atbaidė pernelyg avangardinė penkiadurio prestižinio automobilio išvaizda, o tauptuosius – didelė kaina. Kaip paaiškėjo vėliau, kur kas geresnė galėjo būti ir šios mašinos kokybė.

Vel Satis pavyzdys rodo, kad prabangūs vidutinės klasės automobiliai, tarp kurių jau daug metų dominuoja vokiečių markės, penkiaduriu kėbulu gali būti nebent universalai. O pagrindinis gamos automobilis vis tiek turi būti sedanai. Beje, *Vel Satis* – ne vienintelis toks pavyzdys. Pakanka prisiminti *Opel Signum*, kurį irgi ne itin dažnai išvysime keliuose. Įdomu, kad abi mašinos gali būti komplektuojamos su tuo pačiu „Isuzu“ gamybos 3.0 V6 dyzeliniu varikliu. Ir abi niekada nesimaudė šlovės spinduliuose.

labai daug *Laguna II* konstrukcinių sprendimų. O šį modelį gamybos pradžioje taip pat kankino įvairios bėdos – nuo elektronikos iki mechanikos gedimų.

Gera įranga – bėdų šaltinis

Vel Satis automobilyje dažniausiai genda elektronika, ypač – komfortą užtikrinantys „pagalbininkai“. Kortelė vietoj įprasto raktelio, automatinis rankinis stabdys, pats į darbą kimbantis išjungus variklį arba stovint įkalnėje, automatiškai įsijungiančios šviesos, valytuvai su lietaus jutikliu ar oro slėgio davikliai padangose – viskas, išskyrus kortelę, jau buvo bazinės „Expression“ komplektacijos sąrašė. Tačiau realiai visos šios sistemos veikė nelabai patikimai. O kovoti su tuo nelengva. *Laguna II* automobiliuose, turinčiuose ne tokią gausią bazinę įrangą, geri elektrikai dar gali padėti išvengti kai kurių bėdų, o *Vel Satis* tokių komplektacijų niekada ir nebuvo. Be to, vairuotojų netenkina ir ne-

Šioje klasėje su tradicijomis nejuokaujama

Jau pirmųjų pirkėjų nuomonės apie šį automobilį nebuvo teigiamos, nes dažnokai teko lankytis garantiniuose servisuose ir remontuoti gamyklinį broką. O juk iš šios klasės automobilio reikalaujama patikimumo. To neužtikrino pirmų gamybos metų egzemplioriai, kurie sirgo vaikiškais ligomis. Iš dalies taip atsitiko todėl, kad *Vel Satis* buvo įkūnyta



Vel Satis – vertinamas estėtu, bet praktišką vairuotoją gali ištikti infarktas

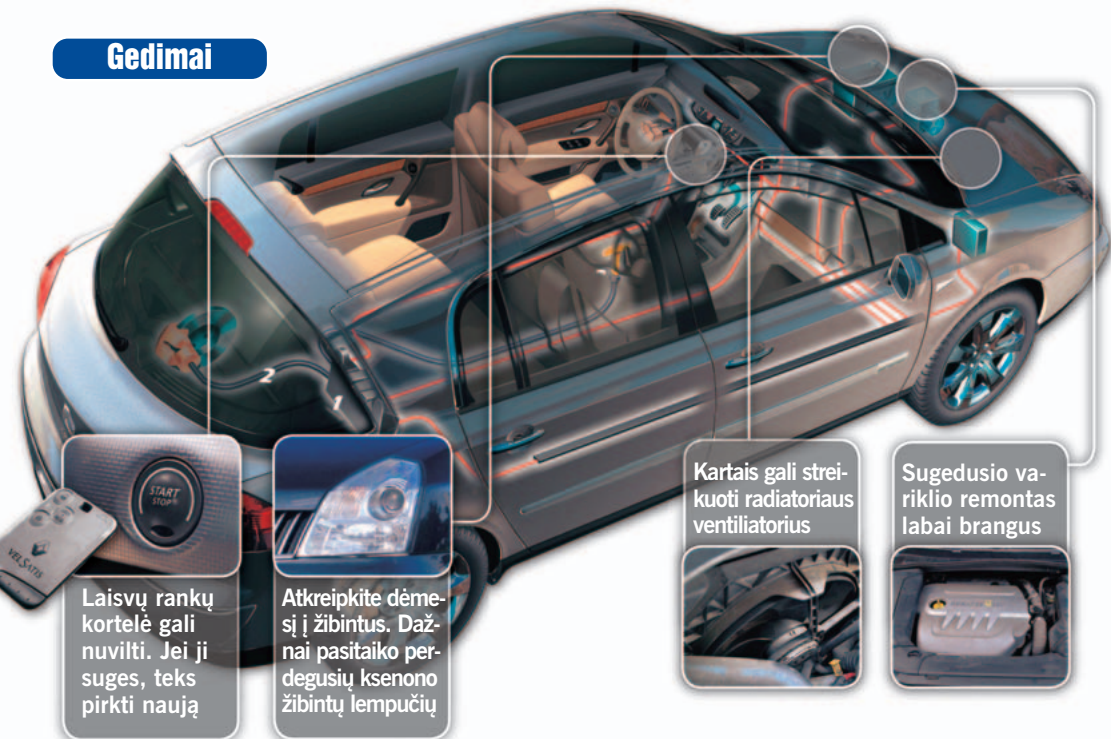
| RENAULT VEL SATIS 2.2 dCi 16V Expression (2003 m.) atsarginių detalių kainos | |
|--|------------|
| Detalė | Kaina (Lt) |
| Priekiniai žibintai (vnt.) | 1050 |
| Galiniai žibintai (vnt.) | 325 |
| Priekinių stabdžių diskai (vnt.) | 215 |
| Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.) | 75 |
| Gal. stabdžių diskai (vnt.) | 170 |
| Gal. stabdžių trinkelės (kompl.) | 110 |
| Priekiniai amortizatoriai (vnt.) | 280 |
| Galiniai amortizatoriai (vnt.) | 275 |
| Sankabos komplektas | 1385 |
| Priekinis sparnas | 940 |

| Techniniai RENAULT VEL SATIS 2.2 dCi 16V Expression (2003 m.) duomenys | |
|---|--------------------|
| Ilgis (mm) | 4860 |
| Plotis (mm) | 1860 |
| Aukštis (mm) | 1577 |
| Durų/vietų salone sk. | 5/5 |
| Variklis | turbodieselinis |
| Variklio darbinis tūris (cm³) | 2188 |
| Variklio cilindų sk. | 4 |
| Variklio galia (AG esant aps./min.) | 150/4000 |
| Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 320/1750 |
| Pavarų dėžė | 6/mech. (5/autom.) |
| Maks. greitis (km/h)* | 200 (193) |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h* | 10,9 (12,7) |
| Degalų bako talpa (l) | 80 |
| Bagažinės talpa (l) | 460 |
| Automobilio masė (kg) | 1635 |
| Padangos (priek., gal.) | 225/55 R17 |
| Degalų sąnaudos (l/100 km): | |
| mieste | 9,2 (11,4) |
| užmiestyje | 5,9 (6,4) |
| vidutinės* | 7,1 (8,4) |
| Kaina | 19 500 Lt |
| * skliaustuose pateikti modelio su automatine pavarų dėže duomenys | |



Salonas
Salonas ne toks ekstravagantiškas. Prietaisų skydelyje nėra daug neįprastų sprendimų, o apdailos medžiagos galėtų būti ir geresnės

Viduje netrūksta slėptuvių. Sėdynės patogios, o salonas ypač erdvus



Gedimai

Laisvų rankų kortelė gali nuvilti. Jei ji suges, teks pirkti naują

Atkreipkite dėmesį į žibintus. Dažnai pasitaiko perdegusių ksenono žibintų lempučių

Kartais gali streikuoti radiatoriaus ventiliatorius

Sugedusio variklio remontas labai brangus

patvari pakaba – ypač priekinė. Savo konstrukcija ji panaši į *Laguna II*, net kai kurios detalės tinka abiem modeliams. Deja, dėl daug didesnės *Vel Satis* automobilio masės ši pakaba nepasizymi patvarumu – ypač ji nukentė nuo duobėtų kelių. Galinė pakaba gerokai patikimesnė, tačiau prireikus ją remontuoti išlaidos bus didelės.

Tarsi to būtų maža, vairuotojai skundžiasi 2.2 dCi varikliu. Tai bloga žinia, nes šis motoras geriausias variantas šiam automobiliui. Kiti varikliai nėra tokie tinkami. Dviejų litrų variklis (be turbinos) yra tiesiog per silpnas, o 3.5 V6, nors ir dinamiškas, tačiau pasižymi ypač dideliu apetitu. Jau minėtas „Isuzu“ gamybos 3.0 dyzelinis variklis visai neblogas,

bet jo priežiūra daug brangesnė, o jei šį motorą teks remontuoti, sąskaita gali būti labai didelė.

Dažnai genda šio variklio EGR vožtuvas, reguliuojantis išmetamųjų dujų srautą. Kartais padeda vožtuvo pravalymas, o kartais reikia jį tiesiog pakeisti – esant 2.2 dCi varikliui jis kainuos 1280 Lt.

Gedimų pasitaiko gana dažnai

Neretai genda oro srauto mažuoklė, esame girdėję ir apie gendančius purkštukus, bet tai nėra itin dažnas atvejis. Tačiau tai reikia turėti omeny, nes nauji purkštukai kainuoja gana daug. Mechanikai, remontuojantys prancūziškus automobilius, sako, kad dėl nevykusių konstrukcinių sprendimų labai greitai iš ri-

kiuotės išeina 2.2 dCi variklis. Jo remontuoti neapsimoka, tad reikės ieškoti naujos „širdutės“. Paguosti gali tik gana mažos oficialių atstovybių servisų apžiūrų kainos – po 30 tūkst. km apžiūra

kainuos apie 700 Lt, dar po 60 tūkst. km prie šios kainos prisidės apie 1100 Lt (medžiagos ir darbas) už variklio paskirstymo dirželio pakeitimą.

Leonas Paplaitis

Privalumai

- Gausi bazinė įranga
- Komfortiška pakaba
- Erdvus salonas

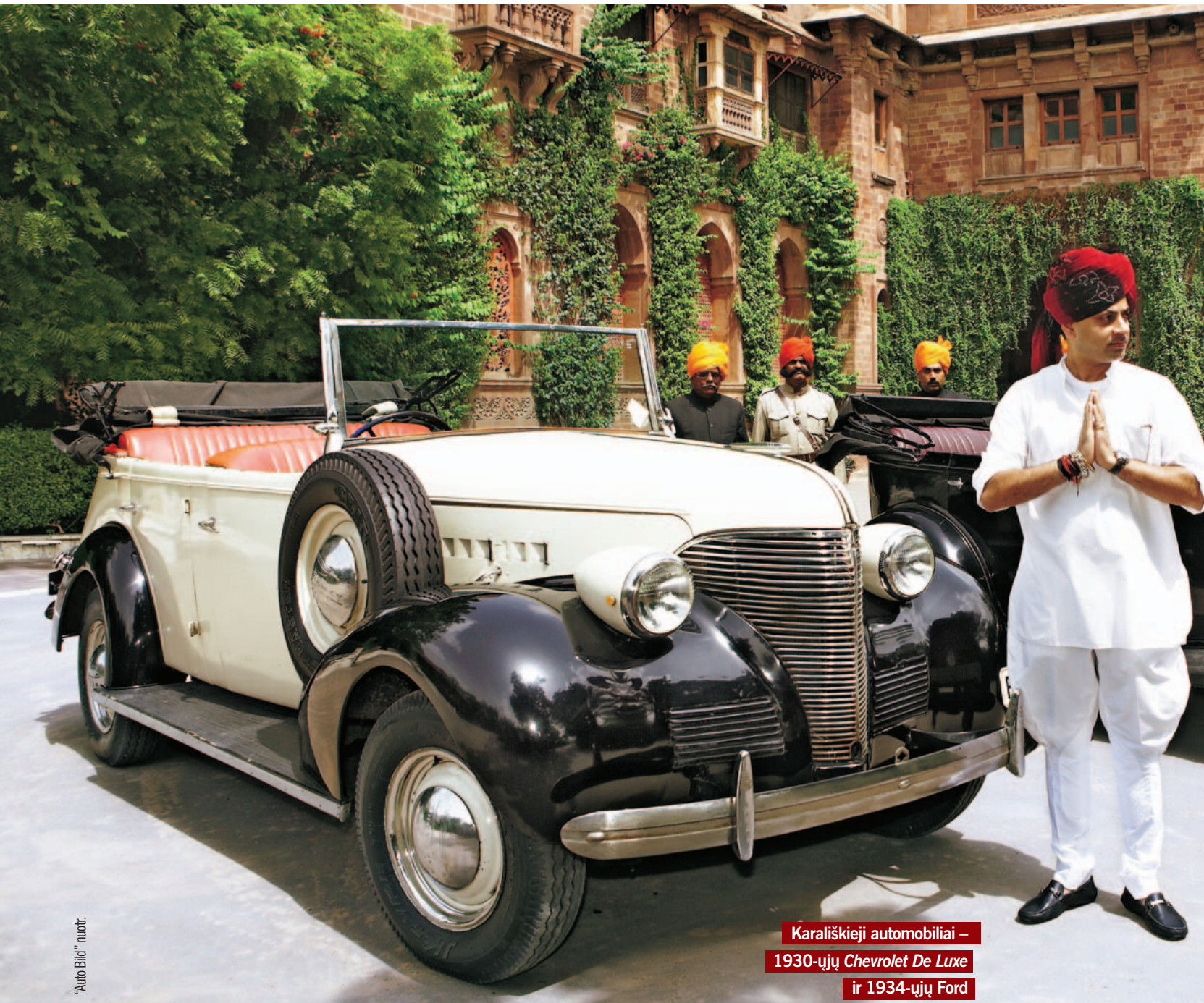
Trūkumai

- Netradicinis automobilio kėbulas
- Genda elektronika ir mechanika
- Brangios atsarginės detalės

Išvada

■ Nepatyrusį vairuotoją *Renault Vel Satis* gali nuvilti, tad pirkti šį automobilį rizikinga. Jį galima rekomenduoti tik tiems, kuriems patinka ypatingi prancūziški automobiliai ir negąsdina tai, kad gana dažnai teks lankytis servisuose. Nors *Vel Satis* techniškai nėra per

daug sudėtingas, tačiau daugelį jo atsarginių detalių turi tik specializuoti servais, o tai reiškia, kad jo eksploatacija nebus pigi. Jei vis dėlto nuspręstumėte rinktis šį modelį, tai nebent tik po atnaujinimo. Deja, naujesni automobiliai nėra pigūs.



"Auto Bild" nuotr.

Karališkieji automobiliai –
1930-ųjų *Chevrolet De Luxe*
ir 1934-ųjų *Ford*



MG ir "maharana" S.A.Singhas. Jis vis dar nori būti vadinamas karaliumi ir elgiasi kaip anglų laikų valdovas. Pagal protokolą šis Udaipuro regentas yra rangu aukštesnis nei maharadža



Solidus trejetas: *Erskine*, *Austin Chummy* ir 1938-ųjų *Dodge* šalia Narain Niwas rūmų Džaipure. Šiuos modelius galima užsisakyti pasivažinėti po miestą, tačiau išvyka galima tik su maharadžos vairuotoju



Chromuotos maharadžų brangenybės



Maharadža

S.S.Rathore prie savo

Ajit Bhawan rūmų

Kadaise Indijos karaliai automobilius kolekcionavo kaip pašto ženklus. Per pastaruosius 50 metų brangenybių pilni kambariai ištuštėjo. Tačiau Radžasthane turtai žiba beveik taip pat kaip ir anais laikais.



Įspūdingas regėnis – ši 1934-ųjų Mercedes žvaigždė spindi lygiai taip pat kaip prabangūs ir brangūs papuošalai ant rankos

■ Begalinis dramblių, rikšų ir mopėdų srautas. Greitas, margas ir nesuvaldomas jis juda dulketomis pagrindinėmis gatvėmis. Kas nenori nuskęsti, turi plaukti kartu, greitai ir be jokių skrupulų išnaudoti kiekvieną tarpelį. Indijoje neegzistuoja eismo taisyklės, šioje šalyje niekas nepaiso pirmumo teisės.

Nebent kelyje pasirodo toks maharadža kaip Kanwara Veera Singhas. Kai šis penkiasdešimtmetis į savo rūmus Deogarho miestelyje rieda 65-erių metų *Jaguar MK IV*, įvyksta stebuklas. Laukinė ir nesuvaldoma keturračių skardų upė ima tekėti lėčiau, švelniai skalaudama didingą *Jaguar*. Net motociklų vairuotojai laikosi atokiau nuo kilmingojo automobilio. Senasis *Jaguar* atrodo kaip uola vidury bangų mūšos, kaip ramybės oazė milžiniškame vandenyne.

Kodėl šis pagyvenęs britas ir kiti šeši senyvo amžiaus maharadžos sosto ipėdiniai turi šią pirmumo teisę, paaiškina įvykis prie pat kalvotojo Radžasthano miesto vartų. Senyvas vyriškis su oranžiniu turbanu ant galvos, pamatęs pen-

kiasdešimtmetį tvirtovės šeimininką, nusilenkia beveik iki žemės. Kilmingasis ponas vis dar mėgaujasi savo autoritetu ir pagarba. Ir ne tik todėl, kad anksčiau šią vietovę valdė jo šeima. K.V. Singhas šioje vietovėje yra stambiausias darbdavys – šiuose gausiai turistų lankomuose rūmuose dirba 150 žmonių. Ankstesni rūmai dabar pavirsti prabangiu viešbučiu su prašmatniais moderniais kambariais. K.V. Singhas yra šio viešbučio direktorius. Šiandien net ir toks kilmingas vyras kaip jis turi dirbti. “Jei neturėčiau šio viešbučio, negalėčiau gyventi taip, kaip gyvena mano protėviai”, – sako princas, kuris teikia paramą 300 mokyklinio amžiaus vaikų. “Mes, kaip būdavo anksčiau, nesame šių vietovių valdovai, tačiau vis dar jaučiamės už jas atsakingi”, – teigia K.V.Singhas.

Prieš 61-erius metus iki paskelbiant nepriklausomybę nuo Didžiosios Britanijos maharadžos valdė Indiją ir brangenybėmis pripildė ne tik savo rūmų kambarius, bet ir garažus. Pirmąją XX amžiaus



K.V.Singhas stovi savo rūmų kieme su šunimis prie savo mėgstamiausio automobilio – 1946-ųjų *MG TC*. Šis senas anglas yra keturiasdešimt metų vyresnis už prinčą, kuris iš viso turi devykis antikvarinius automobilius



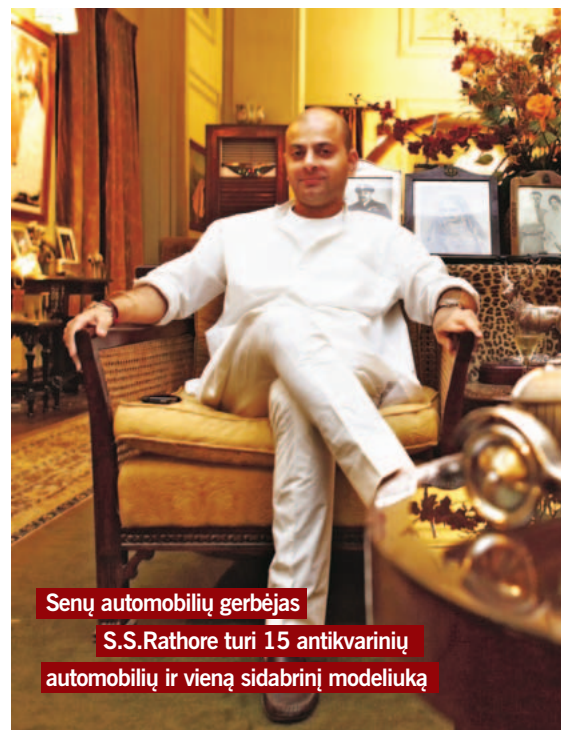
Sodo idilėje snaudžia

Chevrolet ir 1934-ujų

Tempo prototipas



Nubudimas. Šis 1939-ujų *Delahaye 135* dešimtmečius stovėjo rūmų garaže ir tik visai neseniai buvo suremontuotas



Senų automobilių gerbėjas

S.S.Rathore turi 15 antikvarinių automobilių ir vieną sidabrinį modeliuką

pusę jie tarpusavyje nuožmiai kovojo dėl prestižo. Kiekvienas norėjo turėti kuo daugiau pačių gražiausių ir rečiausių automobilių. Vien “Rolls-Royce” kompanija į šį žemyną atgabeno 800 automobilių. Patialos maharadža iš karto nusipirko 35, o Nyderabado kunigaikštis įsigijo 50 šios markės automobilių.

1947-aisiais, Indijai tapus nepriklausoma valstybe, maharadžos prarado žemes ir galią, o XX a. aštuntajame dešimtmetyje – ir visas privilegijas. Prabangūs kilmingųjų rūmai staiga tapo tik pasiturinčiųjų namais, kurių kambariai ir garažai laikui bėgant išuštėjo. O riedantis buvusio statuso simboliai pavirto į metalo laužą ir buvo parduoti.

Tačiau kai kurios maharadžų šeimos iki šiol išlaikė gražių ir retų automobilių palikimą. Džodhpuro, mieste, kuriame vienas prie kito prisilięję stovi balti ir mėlyni

namai, automobilių parkai vis dar gana pilni. Šį vakarą dangus pilnas drakonų, kurių virvelės laiko vaikai. Šie drakonai simbolizuoja linksmą brolių ir seserų šventę. Mažieji pilotai stengiasi savo virvelės supainioti su kaimynų.

Vienas drakonas nusileido prie maharadžos Suryaveero Singho Rathore’s rūmų. Drakono pilotas neatsispyrė jį paskraidinti net esant vidurdienio kaitrai. Nuplikęs maharadža šypsosi – širdyje jis vis dar mažas berniukas. Kiti šio 36-erių metų maharadžos žaisliukai yra antikvariniai automobiliai. Dešimt darbuotojų rūpinasi 15 chromuotų brangenybių, tarp kurių yra *Buick Eight*, 1942-ujų *MG TC* ir 1947-ujų *Packard Clipper*. Šis kilmingasis ansamblis stovi po vidury rūmų esančia didžiule pastoge, apsupta modernių viešbučio vasarnamių su kondicionieriais. Automobilius svečiai gali apžiūrėti arba vienu

jų nuvažiuoti į oro uostą – jei, žinoma, kaip tik tada juo nesivažinėja pats maharadža. Jo vairuotojas dažniausiai sėdi gale, nes maharadžos titulą turintis viešbučio šeimininkas labiausiai mėgsta vairuoti pats. “Eismas Indijoje siaubingas, būtų galima išsiversti be stabdžių, tačiau be automobilio signalo – niekaip”, – sako jis.

Vakarais ištaigingoje priėmimo salėje, šalia ant sienų kabančių ilčių, maharadža pasakoja senas istorijas apie savo protėvius, pamišusius dėl automobilių. Mėgstamiausia jo istorija apie prinčą iš Bengalijos. Šis mėlynojo kraujo turintis indas Londone įsikūrusiame “Rolls-Royce” filiale dėl savo prastos anglų kalbos ir kuklių drabužių nesulaukė jokio dėmesio. Tačiau milijonierius aplinkiniais keliais vis tiek nusipirko elegantišką *Silver Ghost* ir perdirbo jį į šiukšliavežį. Vykstant polo varžyboms ir matant Velso princui į

jį turėjo būti surenkamas arklių mėšlas. Tai tikrų tikriausias kolonijos šeimininko pažeminimas.

K.V.Singhas visuomet įsigydavo po tris vienodus modelius ir iš viso turėjo 270 prabangių limuzinų. Vos tik šie jam nusibosdavo, jis savo skardinius daikčiukus iškilmingai palaidodavo rūmų teritorijoje. Vienoje legendoje pasakojama, kad trys *Hispano Suiza* vis dar ilsisi ten.

Indoro maharadža ilsėdavosi retai ir dažnai mėgdavo palakstyti. Rekordų jis siekdavo prie savo namų esančioje trasoje. Kadangi karališkoji lenktynių trasa vedė per keletą kaimų, prieš kiekvieną tokį pasivažinėjimą gyventojai būdavo perspėjami.

Automobiliai taip pat padėdavo maharadžoms sutrumpinti kelią iki pavaldinių. Valdovai buvo artimesni liaudžiai, nes galėdavo per vieną dieną aplankyti keletą vietovių. Dažnai ant automobilio pakopos jie



Laukimo būseną – šis raudonas *Morris* stovi Džodhpure ir trokšta būti restauruotas



Žveriškai senas – 1923-iųjų *Austin Chummy* su magnetine sistema vietoj baterijos



**K.V.Singhas su
65-erių metų amžiaus
Jaguar MK IV
prie savo rūmų, – dabar
prabangaus viešbučio**

keletą kilometrų pavėžėdavo vieną pavaldinių, kuris kelionės metu išdėstydavo maharadžai savo problemas ir prašymus.

Shriji Arvinda Singhas dar ir šiandien elgiasi kaip anų laikų valdovas. Jo rūmų lankytojai, stovėdami prie teniso stalo dydžio jo protėvių paveikslų, kartais net po dvi valandas turi laukti šeimininko. Savo titulą “maharana” – 1442 metų senumo dinastijos galva prilygina karaliui ir išsėidžia, jei jį kas pavadina maharadža. Jei jo rūmuose Udaipure dega raudona šviesa, vadinasi, priėmimams jis turi laiko. O jei jo rūmų kieme esančiame fontane ima čiurlenti vanduo – jo didenybė namuose. Vienas rūmų darbuotojas teigia, kad jo šeimininkas yra įtakingesnis nei kai kurie politikai. Tačiau dešimties minučių interviu metu “maharana” mieliau kalba apie techniką nei apie politiką. “Ar gir-

dite šį automobilį? Jo garsas visai kaip naujo”, – sako jis, turėdamas omenyje 62-ųjų metų senumo *MG TC* variklį. Šis raudonas sportinis automobilis yra pats mylimiausias. Šiuo brangiuoju anglu gali važinėti tik jis ir jo pasitikėjimo nusipelnęs vairuotojas.

Kilmingasis “maharana” Udaipure turi viešbutį, kurio svečiai gali apžiūrinėti 20 jo automobilių ir vieną seną degalinę. Jis niekada nesiruošia parduoti nė vieno iš dvidešimties savo antikvarinių mašinų. “Šie automobiliai yra mūsų palikimas, jie primena praėjusius laikus”, – kalba barzdotasis karalius.

Savo palikimą išsaugojo ir Sudhira Kasliwala. Beje, jis ne maharadža, o paprasčiausias juvelyras. Tačiau jo šeima su feodalais visuomet palaikė gerus santykius – tai matyti iš jo prabangių antikvarinių automobilių kolekcijos.

Daugelis šių riedančių brangakmenių anksčiau stovėjo karališkuose garažuose – šiandien aukšakalys juos saugo savo rožinių rūmų kiemyje Džaipure. Kolekcijoje puikuoja 1939-ųjų *Mercedes 230*, 1931-ųjų *Studebaker* ir 76-erių metų sulaukęs *Dodge*.

Naujai įsigytus automobilius S.Kasliwala restauruoja nedidelėse dirbtuvėse. “Jie mano kolekcijos stuburas”, – sako jis. Naktimis juos prižiūri sargas, kad niekas nesugundyti pasisavinti prieškarinių automobilių modelių, kurių kiekvieno vertė siekia keletą šimtų tūkstančių eurų.

Atsarginių detalių Indijoje įsigyti sunku. S.Kasliwala jau kartą teko posūkio žibintą sumeistrauti iš trečios klasės brangakmenių. “Atrodo net geriau nei originalas”, – šypsosi jis.

Kai kurių atsarginių detalių ieško ir princas Dhananjay Sing-

has. Neseniai jis grįžo iš Šveicarijos, kur mokėsi viešbučių vadybos. Skrisdamas į tėvynę, jis į rankinį bagažą buvo įsidėjęs anteną. Į lėktuvą princas buvo įleistas tik po ilgų įrodinėjimų, kad daiktas nėra kenksmingas.

22-ųjų metų princas kolekcijai priklauso 1950-ųjų *Rolls-Royce Silver Wraith*, 70-ties sulaukęs *Ford Modell A* ir 1946-ųjų *MG TC*. Nauji automobiliai jauno vyro nedomina. “Juos įsigyti gali beveik visi, o senieji – ne kiekvieno nošiai”, – sako Radžasthano energetikos ministro sūnus tuo metu, kai patarnautojas jam paduoda bananų salotas.

Be devynių antikvarinių automobilių, jaunasis princas turi ir keletą modeliukų. “Tai mažytės kopijos automobilių, kurių aš negaliu sau leisti”, – tvirtina vyras. Taip, laikai šiek tiek pasikeitė.

Parengta pagal “Auto Bild”



Kai S.Kasliwala išvažiuoja 1939-ųjų Mercedes motociklininkai elgiasi atsargiau



Šie antikvariniai automobiliai stovi “Sodo” viešbučio kiemyje Udaipure

Bekelelės ratai 2009

KAS TAI? Tai šešių etapų varžybos Vilniaus apylinkėse, skirtos vairuojantiems 4WD transporto priemonėms. Renginiai vyksta šeštadieniais, kiekvieno etapo trukmė apie 5 val.

IV etapas 2009 01 10
V etapas 2009 02 07
VI etapas 2009 03 14



Kitame numeryje (šeštadienį, sausio 17 d.) skaitykite:

PASAULINĖ PREMJERA



Subaru Impreza

Ir legendinė mašina pagaliau gavo dyzelinį variklį

MAŽASIS TESTAS

Mitsubishi Colt prieš Honda Jazz



Japoniškų mažylių dvikova

NAUDOTI AUTOMOBILIAI

*C klasės Mercedes
Elegancija kainuoja daug*



Krizė neaplenkė ir automobilių pardavėjų

Nors praėjusių metų pradžia Lietuvos naujų automobilių pardavėjams tarsi ir žadėjo rožėmis klotas verslo aukštumas, 2008 m. pabaiga jiems buvo vos ne tragiška.



Antrą vietą (po Nissan Qashqai) pagal augimo tempus pernai metų pabaigoje užėmė Peugeot 307/308 (+350 proc.)

Pradedant rugpjūčio prekyba naujais automobiliais ėmė risti žemyn tiesiog katastrofiškais tempais. Priešpaskutinį praėjusių metų mėnesį – lapkritį Lietuvos naujų lengvųjų automobilių rinka smuko net 55 proc., iki 1205 vnt. 2007 m. lapkritį šalyje buvo įregistruota 2650 naujų automobilių. Tokį smarkų rinkos nuosmukį lėmė dideliu pagreičiu lėtėjanti ekonomika, labai sugriežtintos finansavimo sąlygos norintiems įsigyti naujas mašinas, smarkiai padidėjusios išperkamosios nuomos palūkanos ir neregėtas žemumas pasiekę įmonių ir gyventojų lūkesčiai. Net ir didelės pardavėjų siūlomos nuolaidos nepajėgė bent kiek labiau paveikti rinkos.

Vieniems krizė, kitiems – rojus

Lapkritį asmeninių automobilių registravimas Lietuvoje sumažėjo 52 proc., iki 1047 vnt. Populiariausi asmeninės paskirties modeliai buvo Nissan Qashqai (53 vnt.), Subaru Forester (51 vnt.) ir Toyota Avensis (40 vnt.). Per pirmuosius vienuolika šių metų mėnesių Lietuvoje iš viso įregistruoti 23 936 nauji automobiliai, t.y. vos vienu procentu daugiau nei at-

tinkamu pernai metų laikotarpiu (23 583 vnt.). Estija per tą patį laikotarpį pardavė 26 454 naujus automobilius, o Latvija – 20 542 vnt. Ir nors Latvijoje užfiksuotas didžiausias rinkos smukimas per vienuolika šių metų mėnesių, kai kurių labai brangių modelių pirkimas šioje kaimyninėje šalyje tiesiog stebina. Pavyzdžiui, lietuviai ir estai pardavė palyginti kuklų kiekį išskirtinių mašinų, o krizės apimtoje Latvijoje nuo šių metų pradžios jau parduota tokių modelių, kaip Maserati Quattroporte, Bentley Continental Fling Spur, Bentley Arange, Maybach 62, Cadillac STS, Rolls Royce Phantom ir kt.

Dar vienas stebinantys faktas – latviams per 11 mėn. pavyko parduoti 87 daugiau nei 200 tūkst. Lt kainuojančių BMW X6 visureigių ir beveik 40 Porsche Cayenne. Šie faktai akivaizdžiai rodo, kad kaimyninėje šalyje yra labai didelė finansinė atskirtis tarp labai turtingų ir vos galą su galu suduriančių piliečių. Estijoje ši atskirtis nėra tokia milžiniška, ten šiuo metu formuojasi vidutinė klasė, kuri iš lizingo bendrovių gali nesunkiai įsigyti naują protingos kainos automobilį.

Jonas Okmanas



Didžiausią prekybos rinkos kritimą 2007 m. pabaigoje patyrė Mitsubishi L200 modelis

Populiariausi nauji automobiliai Lietuvoje pagal klases

| | Parduota per 2008 m. 11 mėn. | Pokytis (proc.), palyginti su 2007 m. 11 mėn. |
|---|------------------------------|---|
| MINI AUTOMOBILIAI | | |
| 1. Fiat Panda | 120 | 35 |
| 2. Peugeot 107 | 62 | 41 |
| 3. Fiat 500 | 49 | - |
| MAŽI AUTOMOBILIAI | | |
| 1. VW Polo | 339 | 32 |
| 2. Škoda Fabia | 326 | -24 |
| 3. Opel Corsa | 261 | -12 |
| KOMPAKTIŲ AUTOMOBILIAI | | |
| 1. Škoda Octavia | 996 | 17 |
| 2. Opel Astra | 589 | -4 |
| 3. Peugeot 307/308 | 509 | 350 |
| KOMPAKTIŲ PRESTIŽINIAI AUTOMOBILIAI | | |
| 1. Audi A3 | 151 | 27 |
| 2. 1 Serijos BMW | 78 | 30 |
| 3. Volvo S40/V40 | 64 | 237 |
| VIDUTINIAI AUTOMOBILIAI | | |
| 1. Toyota Avensis | 565 | 22 |
| 2. Mazda 6 | 472 | 31 |
| 3. VW Passat | 354 | -15 |
| VIDUTINIAI PRESTIŽINIAI AUTOMOBILIAI | | |
| 1. Audi A4 | 127 | 102 |
| 2. Lexus IS | 87 | 43 |
| 3. 3 serijos BMW | 71 | 20 |
| DIDELI AUTOMOBILIAI | | |
| 1. Škoda Superb | 167 | 43 |
| 2. Chrysler 300C | 20 | -58 |
| 3. Chrysler Sebring | 7 | 0 |
| DIDELI PRESTIŽINIAI AUTOMOBILIAI | | |
| 1. 5 serijos BMW | 91 | -19 |
| 2. Audi A6 | 89 | -17 |
| 3. Lexus GS | 64 | 45 |
| AUKŠTOS KLASĖS LIUKSO AUTOMOBILIAI | | |
| 1. S klasės Mercedes | 37 | -5 |
| 2. Lexus LS | 20 | -23 |
| 3. VW Phaeton | 13 | 160 |
| KUPĖ, KABRIOLETAI IR RODSTERIAI | | |
| 1. Hyundai Coupe | 5 | -29 |
| 2. VW Eos | 4 | -56 |
| 3. Peugeot 207CC | 4 | 300 |
| AUKŠTOS KLASĖS KUPĖ, KABRIOLETAI IR RODSTERIAI | | |
| 1. 3 serijos BMW Coupe/Cabrio | 30 | -19 |
| 2. Audi A5 | 23 | 156 |
| 3. 6 serijos BMW | 11 | 57 |
| MAŽI VISUREIGIAI | | |
| 1. Nissan Qashqai | 653 | 410 |
| 2. Suzuki Jimni | 101 | 16 |
| 3. Suzuki SX4 | 52 | 13 |
| VIDUTINĖS KLASĖS VISUREIGIAI | | |
| 1. Honda CR-V | 473 | 18 |
| 2. Mitsubishi Outlander | 307 | 66 |
| 3. Subaru Forester | 273 | -1 |
| DIDELI VISUREIGIAI | | |
| 1. Toyota Land Cruiser | 252 | 52 |
| 2. VW Touareg | 130 | -12 |
| 3. Mitsubishi Pajero | 83 | -63 |
| PRESTIŽINIAI VISUREIGIAI | | |
| 1. BMW X5 | 81 | 7 |
| 2. BMW X6 | 68 | - |
| 3. Audi Q7 | 46 | -40 |
| MAŽI VIENATŪRIAI | | |
| 1. Nissan Note | 165 | -19 |
| 2. Škoda Roomster | 142 | -23 |
| 3. Opel Meriva | 121 | 55 |
| PADIDINTI KELEIVINIAI VIENATŪRIAI | | |
| 1. VW Caddy | 460 | -26 |
| 2. Citroen Berlingo | 206 | -27 |
| 3. Peugeot Partner | 104 | -45 |
| VIDUTINIAI VIENATŪRIAI | | |
| 1. Toyota Corolla Verso | 159 | -14 |
| 2. Opel Zafira | 130 | -10 |
| 3. Citroen C4 Picasso | 90 | 64 |
| DIDELI VIENATŪRIAI | | |
| 1. VW Sharan | 61 | -26 |
| 2. Ford S-Max | 30 | -17 |
| 3. Mitsubishi Grandis | 16 | -43 |
| PIKAPAI | | |
| 1. Mitsubishi L200 | 130 | -69 |
| 2. Toyota Hilux | 100 | 9 |
| 3. Nissan P1cup/Pavara | 79 | 52 |

Šaltinis: "Autotyrimai"

Kad ir kokį kelią
išsirinktumėte,



su „Shell Helix“
visada sugrįšite.



Shell
HELIX
Motor oils

ACTIVE
CLEANSING AGENTS

Oficialus **Shell** tepalų distributorius
UAB „Jungent“
Kalvarijų g. 98-43, Vilnius
Tel. (8 5) 278 0230
www.jungent.lt

