

AUTO BILD

Tik **3⁵⁰** Lt!

2009 m. Detroito parodos debiutai

Mercedes SLR
Stirling Moss



NAUJŲ MODELIŲ KALENDORIUS



2009



Chevrolet Equinox



Volvo S60



Audi R8 5.2 V10 FSI

Naujienos!

AUTO BILD TYRIMAS!
Pernai naujų automobilių pardavimas Lietuvoje krito 2 proc.



Mitsubishi Lancer Sportback – aristokratiškai agresyvus sportininkas

Pirmasis važiavimas



Verta dėmesio elegancija
C klasės Mercedes

Naudoti automobiliai



Praktiškas, bet turi bėdų
Renault Scenic



Mercedes GLK

Citroen C5

C klasės Mercedes

MEGATESTAS II dalis

Kas iš tikrųjų pigiau?

Dyzelinas prieš benzina



BMW X3

Honda Accord

Audi A4



Pasaulinė premjera

Ir greitas, ir taupus

SUBARU IMPREZA su dyzeliniu varikliu

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



Brangūs skaitytojai!

Žiemiškas oras sausio mėnesį – tikras iššūkis vairuotojams, kelininkams ir net pėstiesiems. Mokesčiai, kuriais Seimas planavo apkrauti įmones ir net privačius asmenis, atidėti, tačiau tai gali tapti nauju iššūkiu po keleto mėnesių. Visiems skaitytojams linkime stiprybės įveikiant laikinus sunkumus.

Nors visą pasaulį užklupo ekonominis sąstingis, naujų automobilių gamintojai nestovi vietoje. Nauji modeliai ir toliau kuriami bei pristatomi parodose. Apie automobilių pramonės naujienas iš Detroito parodos skaitykite 12 p. Amžinąjį klausimą – dyzelinas ar benzinas – toliau nagrinėjame tęsdami praėjusio mėnesio žurnalo numeryje pradėtą 22 automobilių modelių porų palyginimą (14 p.). Kadangi pastaruoju metu įstatymai ir mokesčių politika Lietuvoje keičiasi dažniau, nei išleidžiamas „Auto Bild Lietuva“ žurnalas, tai ir testo rezultatai keičiasi lyg oras pavasarį.

Kaip visuomet pristatome naujausius modelius, artimiausiu metu pasirodysiančius Lietuvoje. Šiame numeryje – tai *Subaru Impreza* su dyzeliniu varikliu (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



18 Naujų ir atnaujintų modelių pristatymai, parodos, automobilių sporto varžybų tvarkaraštis – visa tai 2009 m. kalendoriuje



8 Jau yra ir Impreza modelis su dyzeliniu „Boxer“ tipo varikliu, kuris nė kiek negadina sportinio įvaizdžio



32 Britų gaminamų Land Rover visureigių istorija prasidėjo 1948 m. Ten, kur nėra kelių, šie „darbiniai arkliai“ – patikimi draugai

i AUTOMOBILIAI MŪŠŲ ŽURNALE

- | | |
|-----------------------|-------------------------------|
| 15 Audi A4 | 16 Mercedes GLK |
| 12 Audi R8 | 13 Mercedes E klasė |
| 20 BMW X3 | 13 Mercedes SLR |
| 12 BMW Z4 | 9 Mitsubishi Lancer Sportback |
| 12 Chevrolet Equinox | 11 Nissan Qashqai |
| 23 Citroen C5 | 11 Opel Astra |
| 11 Fiat Panda | 30 Renault Scenic |
| 22 Honda Accord | 8 Subaru Impreza Diesel |
| 12 Honda Insight II | 13 Subaru Legacy |
| 12 Kia Soul | 10 Škoda Octavia |
| 32 Land Rover | 11 Toyota Avensis |
| 13 Maserati GT S | 13 Toyota Prius III |
| 13 Mercedes Bluezero | 13 Volvo S60 |
| 21, 28 Mercedes C 200 | |

Aktualijos

- 8 **Subaru Impreza**
Su dyzeliniu „Boxer“ tipo varikliu
- 9 **Mitsubishi Lancer Sportback**
Sportinis Lancer hečbekas



- 10 **Rinka**
Pernai naujų automobilių pardavimas smuko dviem procentais
- 12 **Karštos naujienos iš Detroito automobilių parodos**
- 34 **Rinka**
Kiek lengvųjų automobilių Lietuvoje įregistruota 2008-aisiais

Testai

- 14 **Benzininiai automobiliai prieš dyzelinius**
II dalis: vidutinės klasės ir SUV automobiliai



Naudingi patarimai

- 25 **Amortizatoriai**
Eksploatavimas, gedimai, keitimas



Naudoti automobiliai

- 26 **C klasės Mercedes**
Vertas dėmesio elegantiškumas
- 30 **Renault Scenic**
Labai praktiškas, kompaktiškas vienatūris, kuris turi trūkumų



Įvairenybės

- 32 **Land Rover**
Stulbinama visureigių legendos karjera

Kitos rubrikos

- 4 Kronika, 6 Laiškai, 24 Laisvalaikis, 34 Anonsai, 35 Sportas

Originalu, paprasta ir pigu

■ Lietuva Naujuosius sutiko ištaigingu, ne vieną milijoną eurų kainavusiu šviesos ir fejerverkų reginiu sostinės Katedros aikštėje. O štai vienas stambus Hamburgo (Vokietija) automobilių perdirbėjas 2009-uosius pasitiko gerokai kukliau, bet labai originaliai. Kalėdų eglutė iš vakarykščių automobilių laužo palydint ir pasitinkant sunkius

metus turėtų būti itin prasmingą. Todėl linkime, kad padėtis pasaulyje 2009-aisiais išliktų tokia pat stabili kaip ir ši laužyno specialisto iš Vokietijos pagaminta įspūdinga skulptūra. Bet labiausiai norime palinkėti, kad per dvylika naujųjų metų mėnesių visus praėjusių ir šių metų rūpesčius bei sunkumus galėtume paversti metalo laužu.



Brangesni degalai

■ Lietuvoje degalų kainos po Naujųjų metų pakilo maždaug ketvirtadaliu. Tai lėmė nuo metų pradžios Lietuvoje įsigaliojęs didesnis akcizas ir vėl brangstanti nafta pasaulyje. Neseniai naftos kaina už vieną barelį viršijo 50 dolerių ribą, nors dar neseniai ji buvo nukritusi iki mažiau nei 40 dolerių. Praėjusių savaitę litras populiariausio 95 markės benzino šalies degalinėse kainavo apie 2,60 Lt. Dabar jau siekia ir per 3,20 Lt. Akcizo mokestis benzinui Lietuvoje padidėjo 34,4 proc., dyzelinui – 20,4 proc., o automobiliinėms dujoms – net 142 proc.



Greičiausias pasaulyje

■ Britų inžinieriai kuria greičiausią pasaulyje automobilį, kuris galės pasiekti iki 1000 mylių per valandą (1600 km/h) greitį. Ši mašina, kaip tikisi kūrėjai, skries ne tik greičiau už garsą (1193 km/h), bet ir greičiau už 357-ojo kalibro kulką, paleistą iš "Magnum" revolverio. Jei mokslininkams pavyks sėkmingai realizuoti ambicingą projektą, mašinos *Bloodhound*, šitaip pavadintos šaltojo karo laikų britų viršgarsinės zenitinės raketos garbei, greitis viršys antžeminį greičio rekordą daugiau kaip 400 km/h. Dabartinis antžeminis greičio rekordas lygus 1220 km/h.

Išraiškingiausi modeliai

■ Anglų portalas *mns.cars* sudarė išraiškingiausių automobilių naujųjų reitingą. Rinkdami modelius ekspertai nedarė jokių apribojimų nei dėl kainos, nei dėl klasės. Gražiausiu ir išraiškingiausiu pripažintas *Audi R8*. Antrą vietą užėmė *BMW M3*, o trečią – *Ferrari F430 Scuderia*. Į prizininkus vos nepateko ir mažylis *Fiat 500*.


REDAKCIJA

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

Vyriausiasis redaktorius

Vitoldas Milius.

Vyr. redaktoriaus pavaduotoja

Loreta Žilinskaitė.

Redaktoriai:

Mindaugas Malinauskas, Jonas Okmanas.

Bendradarbiai:

Laurynas Rimševičius,
 Saulėnė Pociūnas, Olė Čičinskaitė,
 Irena Klionovskienė, Erika Kostekienė,
 Rasa Tarvydienė, Lidija Tupčiauskienė,
 Indrė Večerskienė.

Fotografas Algimantas Brazaitis.

Gamybos vadovė Sonata Bajoraitė.

Dizaineris Vitalij Ponadiožis.

Kalbos redaktorės:

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

Reklamos pardavimo vadovė

Kristina Dumčienė.

Administratorė Miglė Aleksandravičienė.

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 žurnalo

leidėjų asociacija.


Prenumerata

"Respublikos" platinimo tarnybose, privačiose platinimo tarnybose ir redakcijoje – kiekvieną darbo dieną. Lietuvos paštuose – iki mėnesio 20 d. Informacija prenumeratos klausimais teikiama tel. (8-5) 262 68 24 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 išsaugomos. Spausdinama pagal "Auto Bild" licenciją. Draudžiamas visas ar dalinis atgaminimas bet koku būdu kuria nors kalba be išankstinio raštiško leidimo.

ISSN 1822-282X



Kiek alyvos naudoja Alfa?

Neseniai nusipirkau naudotą Alfa Romeo 164. Iš pirmųjų eksploatacijos mėnesių supratau, kad kas tūkstantį kilometrų reikės įpilti maždaug 1,5–2,5 l alyvos. Ant variklio matyti nemažai alyvos nutėkėjimo požymių. Todėl manau, kad toks alyvos kiekis gali nutekėti pro senas tarpines. Ar gal varikliui jau reikia kapitalinio remonto?

Juozas Iš Kėdainių


Daugelis gamintojų teigia, kad alyvos sunaudojimas iki 1,5 l 1000 km yra net ir geram varikliui normalus reiškinys, tačiau daugeliu atvejų toks nemažas ištekėjimas byloja apie variklio gedimą arba visišką jo susidėvėjimą. Jei po stovinčiu automobiliu neatsiranda riebių dėmių, tai alyva lyg ir neišteka, ją dirbdamas sunaudoja pats variklis. Kai alyva neišteka pro blogą tarpinę, o sunkiasi iš kelių variklio dalių, tai rodo labai prastą variklio būklę – kad susidėvėję stūmoklių žiedai, o cilindry paviršiuje esama nelygumų. Tuomet didėja slėgis variklyje ir alyva išstumama pro visas tarpines. Mūsų manymu, be variklio remonto šis skaitytas neapsieis.

ABL

Kas leidžiama vadeliotojui

Neseniai vos pavyko išvengti avarijos, kai kelią man užvertė vežimas, prie kurio (neskaičiuojant arkliai) iš šono dar buvo pririštos dvi karvės. Ar taip galima važiuoti viešaisiais keliais?

Gustavas iš Raseinių

Kelių eismo taisyklės leidžia važiuoti vežimu viešaisiais keliais (išskyrus autostradas ir greito judėjimo kelius), jei jiems neskirtas kelkraštis arba jei jų važiavimas šaligatviu trukdo pėstiesiems. Pagal taisykles šalia vežimo galima vesti gyvūnus. Vadelioti, varyti gyvulius ar paukščius, joti leidžiama tik dešiniuoju kelkraščiu, o jeigu jo nėra – dešiniuoju važiuojamosios dalies pakraščiu, kuo arčiau prie važiuojamosios dalies krašto, nesukeliant pavojaus kitiems eismo dalyviams.

Vadeliuojamų vežimo ar rogių priekyje turi būti balti, iš šonų – oranžiniai, gale – raudoni šviesos atšvaitai, pritvirtinti gerai matomose vietose ir pažymintys kraštinius vežimo ar rogių gabaritus. Vadeliuojant, varant gyvulius ar paukščius keliais tamsiu paros metu arba esant blogam matomumui būtini žibintai, kurie turi degti kairėje vežimo, rogių ar gyvulių pusėje: priekyje – baltos, o gale – raudonos šviesos žibintai. Varomų gyvulių bandą ar paukščių pulką reikia suskirstyti grupėmis, tarp kurių turi būti tokie atstumai, kad nekliudytų eismui. Varovų turi būti tiek, kad jie galėtų valdyti gyvulius ir užtikrintų eismo saugumą. Keliais vadelioti, varyti gyvulius ar paukščius, joti leidžiama ne jaunesniems kaip 12 metų asmenims.

ABL


"Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

<http://www.autobild.lt>
Praėjusiam numeryje klausėme:

[kiek, jūsų nuomone, per prasidėjusius krizinius metus Lietuvoje bus nupirkta naujų automobilių ir kaip mes atrodysime bendrume ateinančių metų Baltijos šalių kontekste?](#)

Buomas. Manychiau, kad per 2009 metus lietuviai nupirks apie 20 tūkst. naujų mašinų, t.y. penkiais tūkstančiais mažiau nei per 2008-uosius. Tam įtakos turės ne vien finansavimo lizingo bendrovėse sugriežtinimas, bet ir tas faktas, kad įmonės, prieš pirkdamos naują mašiną, pagalvos, ar ji yra būtina. Juk už kiekvieną tarnybinę mašiną reikės mokėti mokesčių.

Gints. Manau, kad tokios situacijos, kokia buvo prieš šimtą metų, šiemet tikrai nebus. Pavyzdžiui, 1996 metais, kiek prisimenu, šalyje buvo parduota apie 8 tūkst. naujų mašinų. Dabar žmonių mentalitetas šiek tiek pasikeitęs – dauguma geriau perka prastesnę mašiną, bet naują, ekonomišką ir saugesnę. O anksčiau lietuviai dairėsi kad ir senos, bet prabangios transporto priemonės.

Yla. Šiemet naujų automobilių apyvarta turėtų smuktelėti apie 10–15 proc. Sumažėjimą iš esmės lems tie pirkėjai, kurie anksčiau, būdami įmonių akcininkai, naujus brangius automobilius pirkė savo sekretorėms bei meilužėms. Gatvėse tikrai mažiau matysime išsipususių dvidešimtmečių, sėdinčių prie *Porsche Cayenne* ar *BMW X6* vairo.

Feliux. Manau, kad labiausiai nukentės bendrovės, prekiaujančios prestižinėmis markėmis. Kiti pardavėjai, tiek vokiečiai, tiek japonai ar korėjiečiai, parduos maždaug tiek pat automobilių kiek ir per 2008 metus. Geriau seksis tiems, kurie turi išleidę pačių naujausių nebrangių modelių – *Ford Fiesta*, *Škoda Superb*, *Honda Jazz*, *Renault Megane* ir pan.

Kitas ABL forumo klausimas: kaip mašiną su nusėdusiu akumuliatoriumi šaltą žiemos rytą geriau užvesti – nuo kitos mašinos laidais, vadinamaisiais "krokodilais", ar tempiant lynu?

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.



Kaip padidinti galingumą?

Norėčiau sustiprinti savo Mercedes modelį. Turiu modifikaciją su trijų litrų varikliu, kurio galia 136 AG. Tokios mašinos masei to tikrai per mažai. Važiavau automobiliu su tokiu pačiu varikliu, tik 177 AG – skirtumas didžiulis. Ką reikėtų pakeisti, kad mano mašina irgi turėtų tokią galią ir dinamiką? Ar žinote kokį patikimą šio modelio tiuningo detalių tiekėją?

Vaidotas iš Utenos

Jūsų lyginamų automobilių varikliai labai skirtingi. 136 AG versijoje yra ekonomiškasis variklis, o

177 AG modelis turi turbininį variklį. Būtent todėl taip skiriasi jų dinamika.

Jūsų variklyje montuoti turbokompresoriaus ekonominiu atžvilgiu nėra jokios prasmės – pigiau ir paprasčiau būtų nusipirkti kitą automobilį. Tą patį galima pasakyti apie viso variklio keitimą galingesniu – perdarymo darbų apimtis ir kaina būtų labai didelė.

Mes nežinome jokio šio modelio



tiuningo detalių tiekėjo dėl paprastos priežasties: ekonomiškiai dyzeliai visiškai netinka vadinamajam elektroniniam tiuningui.



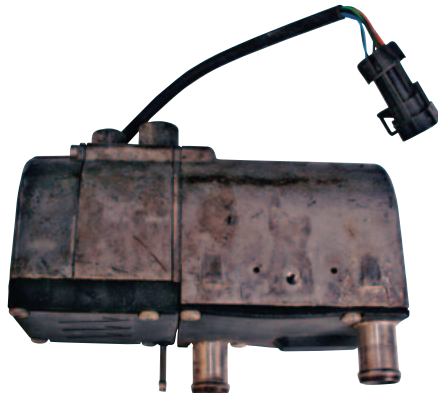
Ekonomiškas dyzelis nesuteikia tiuninguotojams veiksmų laisvės

Service sugadinti stabdžiai

Problema prasidėjo nuo to, kad pasinaudojau vadinamojo greito serviso paslaugomis. Tai buvo smulkmena, norėjau tik pakeisti stabdžių skystį. Atsiimdamas mašiną pastebėjau, kad stabdžiai veikia blogiau negu prieš tai ir pedalas “įkrinta” į grindis. Mechanikas pasakė, kad norėdamas turėti geresnius stabdžius turiu pakeisti gnybtukus ant galinių ratų, nes iš šių neįmanoma nuleisti oro. Prieš atiduodant mašiną į servisą viskas veikė gerai. Ką daryti, kad automobilis vėl normaliai stabdytų?

Daumantas iš Klaipėdos

Visų pirma nuvažiuoti į normalų servisą. Vadinamieji greito aptarnavimo servisi paprastai nesusitvarko su tokiais darbais, kurie susiję su ne tokiu paprastu detalių keitimu. Aprašyti požymiai ir mechaniko komentaras sako apie tai, kad šį kartą keičiant skystį nepavyko atsukti nė vieno oro išleidimo vožtuvo, esančio stabdžių apkaboje. Iš stabdžių sistemos nebuvo nuleistas oras, todėl pedalas ir pasidarė “minkštas”. Neveikiantys išleidimo vožtuvai – labai dažnas gedimas. Per kelerius metus jie labai smarkiai surūdija, tad neįmanoma atsukti arba jie iš karto trūksta bandant tai padaryti. Kartais dėl tokio gedimo reikia keisti stabdžių apkabas, tačiau galima tiesiog pašalinti sugedusį vožtuvą ir sumontuoti naują elementą.



ABL Nutraukta orlaidė nereiškia, kad reikia keisti visą stabdžių gnybtą

Pultas veikia, bet ne visada

Turiu bėdą dėl savo centrinio užrakto nuotolinio valdymo pultelio. Kartais negaliu juo atidaryti mašinos. Problemų dažniausiai kyla Vilniaus miesto centre. Nepadeda net jei prie mašinos prieinu labai arti. Kartais problema išsisprendžia savaime po minutės, bet jau buvau netgi išsikvietaęs kelių tarnybą. Deja, servise neranda gedimo.

Bronius iš Vilniaus

Tikriausiai šiuo atveju problema yra ne pulto gedimas, o didelė radijo bangų koncentracija, kuri būna miestų centre. Jūs ne vienintelis, patiriantis rūpesčių dėl signalizacijos pultelio.

Kartais padeda elemento keitimas – tada pulto radijo signalas gali būti toks stiprus, kad prasiverš pro kliūtis. Bet kartais efektyvus sprendimas būna tik sumontuoti ne tokią jautrią trukdžiams signalizaciją kartu su nauju pulteliu.

ABL



Sugedęs pultas? Nebūtinai. Dažnai problemų dėl nuotolinio valdymo kelia radijo trukdžiai

5,8 l/100 km

iki 100 km/h – per 8,6 s

Didžiulės radiatoriaus grotelės automobiliui suteikia agresyvumo



Greitai, bet taupiai

Impreza – tai automobilis sportinio temperamento žmonėms. Ar dyzelinio variklio versija sugebės atitikti ir mėgstančių pataupyti lūkesčius?

■ Tardamas žodį *Impreza* visada turi galvoje galingą benzininį variklį, kuris užtikrina puikų įsibėgėjimą, bet reikalauja daug degalų. Nuo šiol taip nebūtinai nutiks. Po *Legacy*, *Outback* bei *Forester* ir kompaktinis *Subaru* modelis turės 150 AG galios “boxer” tipo dyzelį.

Kaip ir kitų variklių versijų, taip ir šio modelio vidaus apdaila yra iš kokybiškų medžiagų, vairuotojas savo darbo vietoje lengvai ras patogią padėtį. Važiavimo komfortui nemažai reikšmės turi sėdynės: patogios ir puikiai prilaukiančios iš šonų. Prietaisų mygtukus valdyti paprasta, galima sakyti, kad tai daroma tiesiog intuityviai. Tiesa, yra vienas menkas trūkumas – variklio užvedimo be raktelio mygtukas įtaisytas iš kairės vairo pusės.

Sportinio stiliaus nepraranda ir dyzeliukas

Naujasis *Impreza* variklis dirba tyliai. Dyzelei būdingas burzgimas girdimas tik dinamiškai įsibėgėjant. Tai, suprantama, yra nedidelis trūkumas, bet prie to galima priprasti. Labai džiugu, kad variklio galia didinama tolygiai. Dėl šio privalumo automobilis puikiai įsibėgėja esant bet kokiai situacijai – turboduobės nė kiek nesijaučia. Tuo nėra ko stebėtis, nes maksimalus sukimo momentas pasiekiamas jau esant 1800 aps./min. Džiugina tas faktas, kad dinamiškas važiavimas jokių būdu nebyloja apie dideles degalų sąnaudas.

Dar viena stiprioji dyzelinio *Impreza* pusė – šešių pavarų mechaninė greičių dėžė. Pavaros

jungiamos preciziškai ir neužsikerta, be to, jos nėra itin ilgos.

Važiavimo malonumą suteikia ir pakaba. Automobilis idealiai įveikia posūkius ir tuo pat metu užtikrina gerą amortizavimo komfortą. Prekiauti *Subaru Impreza* su dyzeliniu varikliu Lietuvoje bus pradėta sausio pabaigoje, o jo kaina bus nuo 71 900 Lt.

Loreta Žilinskaitė



Vairas reguliuojamas aukštyn žemyn ir pirmyn atgal. Prietaisų skydelis paprastas ir aiškus. Trūkumas – kairėje esantis užvedimo mygtukas



Šešių pavarų mechaninė greičių dėžė dirba preciziškai



Virš galinio stiklo yra vadinamasis spoileris, pabrėžiantis sportinį stilių



Techniniai duomenys	
Variklis	turbodyz., B4/16V
Variklio darbinis tūris (cm ³)	1998
Variklio galia (AG esant aps./min.)	150/3600
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	350/1800
Pavarų dėžė	6/mech.
Varantieji ratai	visi
Maks. greitis (km/h)	205
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8,6
Bagažinės talpa (l)	
min./maks.	301/1216
Automobilio masė (kg)	1410
Ilgis/plotis/aukštis (mm)	4415/1740/1470
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	5,8
Kaina (Lt)	nuo 71 900

Išvada

■ Dyzeliniu varikliu varoma *Subaru Impreza* – sėkmingas derinys. Automobilis ir toliau lieka dinamiškas, puikiai laikosi kelyje, be to, pasižymi mažomis degalų sąnaudomis. Dar vienas *Impreza* privalumas, kuriuo retai gali pasigirti konkurentų kompaktiniai modeliai, – visi varantieji ratai. Deja, tamsių dėmių taip pat neišvengta: nevykusiai parinkta variklio užvedimo mygtuko vieta bei dyzelei būdingas burzgimas dinamiškai įsibėgėjant. Šiandien jau yra dyzelių, kurie neleidžia sau tokios “prabangos”.

Trumpai apie naująjį IMPREZA su dyzeliniu varikliu

Privalumai
Galios didinimas. Labai geros įsibėgėjimo charakteristikos, variklio galia didinama tolygiai, neįsijaučiama jokių turboduobių.

Trūkumai
Darbo kultūra. *Subaru* dyzelis iš tikrųjų nėra triukšmingas, bet kartais didinant greitį girdėti būdingas burzgimas. Taip yra tik esant šaltam varikliui.

Tai mus nustebino
Pakabos suderinimas. Net nesitikėjome, kad sportinio charakterio *Impreza* gali užtikrinti tokį nuostabų komfortą, kuris neprarandamas ir važiuojant vingiuotais keliais.





Ambicingasis SPORTBACK

Penkiadurė *Mitsubishi Lancer* versija, Lietuvoje debiutavusi praėjusių metų rudenį, – tai aristokratiškas ir kartu agresyvus *Sportback*.

■ *Mitsubishi* gamintojai visais įmanomais būdais stengiasi atgauti savo pozicijas. Visos jų pastangos byloja apie tai, kad naujausias šios kompanijos pasiūlymas automobilių rinkai – penkiadurės *Lancer Sportback* turės daug šansų pelnyti sėkmę.

Lancer Sportback – tai automobilis, kurį galima įsimylėti iš pirmo žvilgsnio. Didelis privalumas yra tai, kad po sėkmingo šio modelio studijinės versijos pripažinimo (*Prototype-S* buvo pristatytas pernai kovą Ženevoje) gamintojai nesigriebė jokių didesnių automobilio stiliaus pokyčių, taip išsaugodami patrauklų ir

agresyvių mašinos charakterį.

Ypač stiprias emocijas žadina kėbulo priekinė dalis, panašesnė į sportinę *EVO X* versiją negu į ramesnio charakterio *Lancer* sedaną. Šis ryklio snukis primena naikintuvus. Iškilė šoninė linija, staigiai nupjautas galas ir aerodinaminis gaubtas ant stogo (standartinė net bazinės versijos įranga) dar labiau pabrėžia dinamišką *Lancer* išvaizdą.

Sportback – sportinis Lancer hečbekas

Salone jautiesi gana laisvai, čia pakankamai erdvi. Priekinės sėdynės pasižymi geru šoniniu prilaikymu, tik sėdimosios dalys šiek tiek per trumpos.

Priekaišto gamintojai nusipelno už tai, kad vairas nereguliuojamas pirmyn atgal, o plastikinė salono apdaila, nors ir gerai atrodo, yra kieta. Bagažinės talpa, palyginti su kitų šios klasės atstovų, vidutinė, tačiau turi reguliuojamas grindis. O štai galinės sėdynės nulenkimas (60:40 santykiu) patogus – tereikia iš bagažinės pusės patraukti už rankenėlės.

Sportback pakaba suderinta gana kietai, bet važiavimo komforto tai nemažina. Automobilis tampa ne itin gerai valdomas tik labai greitai įveikiant posūkius. Tiesioginė ir preciziška vairo sistema nusipelno tik gerų žodžių. Tačiau apie garso izoliaciją to pasakyti negalima – norint susikalbėti su kitais keleiviais teks tai daryti gerokai pakeltu tonu.

Bazinė *Sportback* versija turi dinamišką 1.8/143 AG benzininį variklį, kuris gana neblogai susidoroja su savo darbu ir gali pasigirti nedidelėmis degalų sąnaudomis – vidutiniškai 7,9 l/100 km. Spustelėjus akceleratoriaus pedalą iki “dugno”, automobilis smagiai šauna pirmyn, o penkių pavarų mechaninė greičių dėžė leidžia, galima sakyti,

Techniniai duomenys	
Variklis	R4 benzininis
Variklio darbinis tūris (cm³)	1798
Variklio galia (AG esant aps./min.)	143/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	178/4250
Pavarų dėžė*	5/mech. (CVT variatorius)
Maks. greitis (km/h)*	196 (183)
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h*	10,4 (11,7)
Bagažinės talpa (l) min./maks.	288/1394
Ilg./pl./aukš. (mm)	4585/1760/1515
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)*:	7,9 (8,0)
Kaina (Lt) nuo	55 700 (63 700)

* skliaustuose duomenys modelio su “automatu”

maksimaliai išnaudoti visas sportinio važiavimo galimybes. Vis dėlto tikrų sportinių emocijų mėgėjams vertėtų palaukti šių metų pavasario, kai Lietuvoje pasirodys topinė *Lancer* versija *Ralliart* su 2.0/240 AG turbomotoriu. Tiesa, jis bus komplektuojamas tik su automatine greičių dėže.

Lietuvoje bazinis *Mitsubishi Lancer Sportback* siūlomas su šia įranga: septynios saugos oro pagalvės, ABS su EBD, centrinis užraktas, borto kompiuteris, mechaninis kondicionierius ir kompaktinių plokštelių grotuvas. Galima rinktis vieną iš penkių įrangos lygių, o kaina priklauso nuo komplektacijos: su mechanine greičių dėže – nuo 55 700 iki 78 100 Lt, su automatine – nuo 63 700 iki 80 900 Lt.

Loreta Žilinskaitė



Trumpai apie MITSUBISHI LANCER SPORTBACK

Privalumai
Dizainas. Išskirtiniai akcentai: agresyvi formos radiatoriaus grotelės, siauri priekiniai žibintai ir sportinio stiliaus galinis oro aptakas.

Trūkumai
Didelis triukšmas. Itin prasta salono garso izoliacija. Važiuojant didesniu greičiu triukšmas salone

darosi tiesiog nepakenčiamas, o radiją tenka garsinti vos ne iki galo.

Tai mus nustebino
Praktiškumas. Po šiuolaikiškais formomis slypi praktiškas turinys – pradedant reguliuojamomis bagažo skyriais grindimis ir baigiant automatiškai sulankstomomis galinėmis sėdynėmis.



Ekране rodomi borto kompiuterio duomenys

Prietaisų skydelis toks pat kaip *Lancer* sedano. Papildomos įrangos sąrašė: išskirtinė “Rocford Fosgate” garso sistema ir navigacinė sistema su 40 GB disku. Galimybė pasirinkti mechaninę arba automatinę greičių dėžę



Dvigubas bagažinės grindis galima išnaudoti kaip dar vieną slėptuvę. Prireikus bagažinės erdvė gali būti 288, 344 arba 1394 l talpos

Išvada

■ Palyginti su konkurentais, *Lancer Sportback* pasižymi neblogu kainos ir kokybės santykiu. Nepaisant triukšmingo variklio ir prastos garso izoliacijos bei smulkių plastiko kokybės trūkumų, automobilis daro gerą įspūdį. Modelio stipriosios pusės – į akis krintantis agresyvus dizainas ir kieta pakaba, užtikrinanti sportišką ir patikimą automobilio valdymą. “Mitsubishi” mano, kad *Sportback* sudarys net 70 proc. bendro *Lancer* pardavimo Europoje.



2008 m. naujų automobilių rinkoje smuko dviem procentais

■ Palyginti su rekordiniais 2007 m., naujų lengvųjų automobilių užregistruota 2 proc. mažiau. Palyginti su kitomis Europos Sąjungos šalimis, šis kritimas nėra didelis. Pagrindinė tokio nedidelio nuosmukio priežastis – ekonominis sąstingis Lietuvoje apėmė vėliau nei kitas šalis. Latvijos automobilių rinka smuko beveik 40 proc. (iki 21 810 vnt.), o Estijos – 22 proc. (iki 27 514 vnt.), tad ji išsaugojo regiono lyderės poziciją.

“DataCenter” duomenimis, parengtais pagal “Regitros” informaciją, 2008 m. asmeninės paskirties automobilių Lietuvoje padaugėjo 3 proc. (iki 22 179 vnt.), o komercinės paskirties transporto priemonių sumažėjo net 28 proc.

Gruodį asmeninių automobilių registravimas smuko net 42 proc., iki 1026 vnt., o lengvųjų komercinių transporto priemonių kiekis mažiau – 34 proc., iki 230 vnt. Praėjusį mėnesį Lietuvos naujų automobilių rinkoje pirmavo

Pernai mūsų šalyje buvo užregistruota 25 192 nauji lengvieji automobiliai.

Volkswagen markė (206 vnt.), antroje vietoje liko *Opel* (164 vnt.), o trečią užėmė *Subaru* (126 vnt.). Tarp prestižinių markių ir vėl užtikrintai pirmavo *Audi* (30 vnt.). Gruodį populiariausi asmeninės paskirties (M1) modeliai Lietuvoje buvo *Subaru Forester* (88 vnt.), *Opel Astra* ir *Škoda Octavia* (po 59 vnt.). Spartų rinkos augimą 2008 m. I pusmetį pakeitęs dar spartesnis smukimas II pusmetį lėmė bendrą neigiamą rezultatą.

2008 m. populiariausia naujų

automobilių markė Lietuvoje buvo *Volkswagen* (3323 vnt.), antrą vietą užėmė *Toyota* – 2429 vnt., trečią – *Škoda*, kurių užregistruota 1961 vnt. Tarp asmeninės paskirties automobilių 2008 m. pirmos trys vietos tokios pat: pirmoje – *Volkswagen* (2762 vnt.), antroje – *Toyota* (2297 vnt.), trečioji vieta atiteko *Škoda* markei (1875 vnt.). Tarp komercinės paskirties automobilių 2008-aisiais pirmavo *Volkswagen* (561 vnt.), antrą vietą užėmė *Renault* (367 vnt.), trečią – *Fiat* (332 vnt.).

2008 m. populiariausias modelis Lietuvoje tarp naujų automobilių buvo *Škoda Octavia* – jų užregistruota 1207 vnt., antroje vietoje *Nissan* modelis *Qashqai* (678 vnt.), trečioje – *Opel Astra* (649 vnt.). Latvijoje asmeninių modelių kategorijoje taip pat pirmavo *Škoda Octavia* (703 vnt.), o Estijoje – *Mazda 6* (1082 vnt.).

Ekspertų analizė rodo, kad 2009 m., atsižvelgiant į aplinkybes, reikėtų laukti 30–40 proc. rinkos nuosmukio. Panašiai rinka žada smukti ir Latvijoje bei Estijoje. Taigi naujų automobilių prekybos apimtys žada grįžti į 2004 m. lygį.

Jonas Okmanas

Lietuvos naujų automobilių rinka 2008 m.

Vieta	Markė	Parduota per 2008 m. gruodį	Parduota per 2008 m. dvylika mėn.	Pokytis (proc.), palyginti su 2007 m. gruodžio mėn.	Pokytis (proc.), palyginti su 2007 m. dvylika mėn.
1.	Volkswagen	206	3323	-32	-3
2.	Toyota	97	2429	-36	+4
3.	Škoda	89	1961	-51	-12
4.	Opel	164	1640	-23	-11
5.	Nissan	50	1296	-52	+52

Šaltiniai: “Data Center”, “Autotyrimai”

ŠKODA Octavia

1 VIETA

2008 m. parduota 1207 vnt.



ų rinkai
centais

**Populiariausių
Lietuvoje
modelių
dvidešimtukas**

	Parduota per 2008 m. dvyliką mėn.
1. Škoda Octavia	1207
2. Nissan Qashqai	678
3. Opel Astra	649
4. Fiat Panda	628
5. Toyota Avensis	594
6. VW Golf/Plus	516
7. Peugeot 307/308	513
8. Honda CR-V	484
9. Mazda 6	482
10. Honda Civic	461
11. Toyota Auris	459
12. Kia Cee'd	456
13. Ford Focus	442
14. VW Polo	387
15. Subaru Forester	384
16. VW Passat	364
17. Opel Corsa	353
18. Škoda Fabia	335
19. Mitsubishi Outlander	320
20. Toyota Corolla	304
....	
IŠ VISO	25 192



NISSAN Qashqai

2 VIETA

2008 m. parduota 678 vnt.



OPEL Astra

3 VIETA

2008 m. parduota 649 vnt.



FIAT Panda

4 VIETA

2008 m. parduota 628 vnt.



TOYOTA Avensis

5 VIETA

2008 m. parduota 594 vnt.

DETROITAS 2009

Prieš savaitę, sausio 11 dieną, prasidėjo vienas didžiausių automobilių pramonės renginių pasaulyje – Šiaurės Amerikos naujų automobilių paroda Detroito.

Beveik per 100 metų šio autosalonos istorijos renginys būdavo ir labai sėkmingas, ir ne itin nusisekęs. Šių metų paroda paženklinta vienos rimčiausių Šiaurės Amerikos žemyno istorijoje krizės šešėliu. Krizės, kuri apėmė ne tik amerikiečių rinką, bet ir visą pasaulį. Tai atsispindėjo ir Detroito autosalone – dalyvauti šių metų parodoje atsisakė *Nissan*, *Mitsubishi*, *Land Rover*, *Suzuki* ir *Rolls-Royce* gamintojai, taip pat čia nebuvo ir “Porsche” kompanijos. Šių žinomų kompanijų nebuvimu pasinaudojo kinų gamintojai ir užė-

mė atsilaisvintas vietas stenduose.

Nepaisant liūdnų nuotaikų, Detroito palyginti nemažai automobilių debiutų: pasak organizatorių, jų iš viso net 50 – pasaulinių ir Šiaurės

žai smarkiai populiarėjančių automobilių su elektriniais varikliais. Amerikos landšaftui būdingi SUV ir pikapai čia pristatyti kaip ekonomiškai bei ekologiškai hibridiniai mode-

Tradiiciškai pirmosios parodos dienos buvo skirtos spaudai, kitos dvi – automobilių pramonės atstovams, o šeštąją vyko vadinamoji “Charity Preview” – labdaros diena, kai bilietai kainavo net 400 dolerių. Pelnas bus skirtas vaikų paramos organizacijoms ir fondams. Lankytojai parodą gali pamatyti iki sausio 25 d. Bilietai kainuoja: 12 dolerių suaugusiems, 6 doleriai 7–12 metų vaikams.

Pristatome trumpą Detroito parodoje demonstruojamų automobilių apžvalgą. **Tomas Alksnis**

Nors dėl pasaulinės krizės nuotaikos rinkoje ne pačios geriausios, automobilių gamintojai šiame autosalone pademonstravo mažiausiai keliolika visiškai naujų modelių.

Amerikos rinkų. Gamintojai privalo rodyti naujoves, kad galėtų pritraukti klientų ir išlaikytų susidomėjimą jų marke.

Daugelis koncernų pristatė nema-

liai. Kaip krizės priešprieša parodoje netrūko ir sportinių modelių, kurių kaina, degalų sąnaudos ar išmetamųjų dujų kiekis atlieka tik antraplanį vaidmenį.



Audi R8 5.2 V10 FSI

Krizė šio supermodelio neliečia. Jo variklio galia – 525 AG, leidžianti įsibėgėti iki 100 km/val. per 3,8 s. Kaina – apie 150 tūkst. dolerių (375 000 Lt).



Chevrolet Equinox

Modelis turi pasirodyti Amerikoje šių metų viduryje. Įdomaus stiliaus automobilis bus siūlomas su 2.4/150 AG ir 3.0/255 AG benziniais varikliais.



Honda Insight II

Penkerių durų automobilį varys elektrinis variklis, veikiantis kartu su benzininiu. Pavarų dėžė – CVT. Japonijoje šis automobilis jau parduodamas.



Kia Soul II

Tai dar viena korėjiečių *Soul* modelio variacija. Automobilis šį pavasarį pasirodys prekybos salonuose, o antrosios kartos koncepcija turi parodyti kryptį, kuria modelio projektas bus plėtojamas ateityje.



BMW Z4

Šiek tiek praskaidrinti niūrią kasdienybę užklupus krizei BMW gamintojai siūlo nuotaikingu Z4 modeliu, kuriuo bus pradėta prekiauti nuo gegužės. Naujasis Z4 pirmą kartą turės elektrinį sudedamą kietą stogą, kuris atsideda ir užsidaro per 20 s. Rinktis galima iš trijų variklių (visi R6), kurių darbinis tūris – nuo 2,5 iki 3,0 l, o galia – 204, 258 ir 306 AG. Šio BMW kaina Europoje prasidės nuo 35 900 eurų (123 855 Lt).

Mercedes SLR modelis pritraukė minias prie koncerno stendo Detroitė



SLR suprojektuotas taip, kad suteiktų malonumą važiuojant. Tai labai gražus ir ekspresyvus automobilis be stogo ir priekinio stiklo. Po dangčiu – V8 variklis, pasiekiantis 650 AG, iki 100 km/val. įsibėgėjantis per 3,5 s ir leidžiantis važiuoti net 350 km/val. greičiu. Iš viso bus pagaminti tik 75 šio modelio vienetai, kiekvienas jų kainuos po 750 tūkst. eurų (2 587 500 Lt), rinkoje pasirodys šių metų viduryje.

Mercedes SLR



Subaru Legacy

Tai pirmasis "Subaru" ir "Toyota" koncernų bendradarbiavimo vaisius, demonstruojantis naują Legacy modelio kartą (rinkoje pasirodys 2010 m.). Montuoti numatytas 2 litrų darbinio tūrio "boksėris" tipo dyzelinis motoras, kurio galia 220 AG.



Maserati GT S

Quattroporte modelio Sport GT S modifikacija siūloma reiklams, turtingiems klientams. Naujas modelis bus varomas 8 cilindrų variklio, kurio darbinis tūris 4,7 l, o galia 433 AG.



Mercedes Bluezero

Naujasis B klasės modelis išsiskiria hibridine technologija: galingi akumuliatoriai varys elektros variklį, šalia jo bus ir trijų cilindrų benzininis motoras.



E klasės Mercedes

Naujausi techniniai sprendimai, didinantys važiavimo komfortą ir saugumo lygį, – visa tai atsispindės naujajame E klasės Mercedes modelyje. Automobilis Europos prekybos salonuose pasirodys jau šių metų pavasarį.



Toyota Prius III

Svarbiausi trečios kartos modelio pakeitimai yra tokie: naujas 1,6 l variklis, elektrinė sistema turės nikelio baterijas, kurios vėliau turėtų būti pakeistos ličio ir jono akumuliatoriais, nedidelis kėbulo atnaujinimas.



Volvo S60

Koncepcinis modelis atskleidžia būsimo S60 modelio išvaizdą. Volvo S60 rinkoje pasirodys po metų. Automobilis turės turbininį benzininį 1,6 l variklį, kurio galia 180 AG. Bus siūlomas ir su šešių pavarų "automatu".



II dalis Vidutinės klasės ir SUV automobiliai

Dyzelinis ar benzininis – kurį rinktis?

Daugelis vairuotojų, pirkdami dyzelinius automobilius, mano, kad dėl mažesnių degalų sąnaudų šių mašinų eksploatacija bus gerokai pigesnė. Ar tai tiesa?

■ Be jokios abejonės, bene didžiausias dyzelinių automobilių privalumas yra tas, kad jų savininkams tenka rečiau lankytis degalinėje. Taip yra todėl, kad dyzelinu mintantys automobiliai sunaudoja vidutiniškai apie 15–30 proc. mažiau degalų nei jų benzininiai broliai. Juk kuo didesnė ir sunkesnė mašina, tuo ženklėsnis bus dyzelino ir benzino sąnaudų skirtumas. Todėl nieko keista, jei didžioji dalis SUV pirkėjų renkasi dyzelinius, o ne benzininius motorus.

Kita vertus, automobilio eksploatacijos išlaidas lemia ne vien degalų kainos, bet ir draudimo ar serviso išlaidos. Reikia atkreipti dėmesį ir į tai, kad automobiliai su dyzeliniais motorais yra gerokai brangesni nei benzininiai.

Pirmoji mūsų testo dalis (2009

m. ABL nr. 1, 16–23 p.) parodė, kad ieškant naujo nedidelio automobilio labiau apsimoka rinktis benzininį, o ne dyzelinį. Juk tą kartą benzininiai automobiliai prieš dyzelinius laimėjo įtikinamu rezultatu – 5:0. Taip galėjo nutikti todėl, kad prieš Naujuosius metus benzinas (2,61 Lt) kainavo gerokai pigiau nei dyzelinas (2,91 Lt).

Tuo tarpu po Naujųjų Vyriausybei įvedus naujus akcizo mokesčius dyzelino ir benzino kaina beveik susilygino. Sausio 8 dieną, kai buvo rengiamas šis straipsnis, litras benzino Vilniuje, “Lukoil” degalinėje, kainavo 3,25, o litras dyzelino – 3,30 Lt.

Todėl šį kartą, atsižvelgdami į naujas degalų kainas, bandysime išaiškinti, kokį vidutinės ir SUV klasės automobilį geriau rinktis:

22 didžiojo testo dalyviai Dyzeliniai prieš benzininius

Pirmoje testo dalyje apžvelgti maži ir kompaktiniai automobiliai – iš viso 10 mašinų. Antroje testo dalyje dalyvauja vidutiniai ir SUV automobiliai – jų dvylika.



išlaidos buvo skaičiuojamos taip: 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 kasko draudimą ketveriems metams (viena galutinė suma litais) bei firminio serviso išlaidas (taip pat viena galutinė suma litais). Be jokios abejonės, nepamiršome apskaičiuoti ir išlaidų už degalus. Čia vadovavomės testų metu gautais duomenimis, kuriuos padauginome iš degalų kainų.

Visų šių išlaidų drauge su automobilio kaina suma patei-

kiama lentelės grafoje “Iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km”. Tuomet apskaičiavome kiekvieno automobilio likutinę vertę po ketverių metų (jei nuspręstume automobilių parduoti). Galiausiai liko iš visų išlaidų sumos atimti likutinę automobilio vertę. Gautas rezultatas parodo, kokią sumą pinigų tam tikru automobiliu “suvažinėjome” per ketverius metus. O šią sumą padaliję iš nuvažiuotų 40 tūkst. km gauname vieno kilometro kainą. Būtent šis skaičius ir parodo, kurio automobilio eksploatacija mažiau tuština kišenę.

Mindaugas Malinauskas

BENZININIS
Audi A4 1.8 TFSI

DYZELINIS
Audi A4 2.0 TDI



Dyzelinis Audi A4 labiau apsimoka

Benzininis Audi A4 važiuoja geriau, tačiau pigiau išeis išlaikyti dyzelinį vokiečių sedaną.



Į abu testuotus Audi A4 automobilius buvo įmontuota tokia pati šešių bėgių mechaninė greičių dėžė



Apdailos medžiagų kokybė ir prietaisų išdėstymas – idealus



Benzininis motoras esant didesniems sukiamams dūsta. Gelbsti tik dažnas pavarų perjungimas

Kaip jie važiuoja

■ Benzininis Audi A4 variklis (1,8 l/120 AG) demonstruoja puikią trauką esant net ir mažiems motoro sukiamams. Pavyzdžiui, jau esant 1700 aps./min. Audi A4 užtikrintai juda į priekį. Puiku ir tai, kad visiškai neįjuntama šio benzininio variklio turboduobė. Tačiau esant didesniems sukiamams keturių cilindrų motoras pradeda dusti. Todėl įsukti jį daugiau negu iki 4500 aps./min. nėra jokios prasmės. Didelių apskū nemėgsta ir dyzelinis (2,0 l/120 AG) variklis, bet, priešingai nei benzininis, dyzelinis motoras pasižymi turboduobe. Taip pat atkreipkite dėmesį, kad su benzininiu varikliu Audi A4 važiuoja tyliau ir dinamiškiau.

Kiek kainuoja jus išlaikyti

■ Dyzelinis Audi A4 už benzininį brangesnis 6215 Lt, o ir kasko draudimas dyzelinio vairuotojui atsieis brangiau. Tačiau viską susumavus paaiškėja, kad dyzelinis Audi kišenę tuština mažiau. Taip yra todėl, kad dyzelinio automobilio servisas kainuoja pigiau, jis mažiau naudoja degalų, o svarbiausia – mažiau nuvertėja. Todėl dyzelinis A4 labiau apsimoka.

Techniniai duomenys	Benzinas	Dyzelinis
Variklio darbinis tūris (l)	1,8	2,0
Galia (AG esant aps./min.)	120/3650	120/4200
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	230/1500	290/1750
Maks. greitis (km)	208	205
Greičių dėžė	6/mech.	6/mech.
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	10,7	11,1
Įsibėgėjimas (s) 80–120 km/h	16,5	16,6
Vidutinės degalų sąnaudos testo metu (l)	8,2	6,4
Triukšmingumas (dB) 100 km/h	65	65
Triukšmingumas (dB) 130 km/h	69	69

Išlaidos	Benzinas	Dyzelinis
Bazinė kaina (Lt)	95 297	101 512
Servisas (Lt)*	2440	2250
Kasko draudimas (Lt)**	9383	10 019
Išlaidos už degalus (Lt)	10 660	8448
Iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt)	117 780	122 229
Likutinė vertė (Lt)	49 555	56 847
„Suvažinėta“ suma (Lt)	68 225	65 382

Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt)	1,70	1,63
---	-------------	-------------

* – firminio serviso duomenys, ** – „Lietuvos draudimo“ duomenys

Mūsų nugalėtojas

Dyzelinis Audi A4



■ Benzininis Audi A4 važiuoja šiek tiek geriau nei dyzelinis, tačiau dyzelinio vokiečių sedano išlaikymas mažiau tuština kišenę, o tai šiais laikais labai svarbu. Be to, kuo daugiau bus važiuojama dyzeliniu Audi A4, tuo daugiau pavyks sutaupyti.

Kuo daugiau važiuosite dyzeliniu A4, tuo daugiau sutaupsite

BENZININIS
Mercedes GLK 280

DYZELINIS
Mercedes GLK 320 CDI



“Dyzeliukas”
važiuoja
akivaizdžiai pigiau

Dyzelinis motoras visureigiui tinkamesnis, o ir dyzelinio GLK išlaikymas pigesnis.



Abu testuoti Mercedes GLK automobiliai buvo su septynių laipsnių automatine greičių dėže



Mercedes GLK visureigis komputas ne tik iš išorės, bet ir viduje



Automatas aukštesnę pavarą perjungia esant 4200 aps./min. Sūkių “dugnas” pasiekiamas esant 5000 aps./min.

Kaip jie važiuoja

Mercedes GLK svoris siekia beveik dvi tonas. Iš pirmo žvilgsnio gali atrodyti, kad tokiame sunkiam automobiliui geriau tiktų dyzelinis motoras. Taip ir yra – dyzelinis GLK variklis puikiai atlieka savo darbą jau esant mažiausiems sūkiams. Motoras truputėlį burzgia, bet jo garsas tikrai malonus ausiai. Puikiai su dyzeliniu varikliu dera ir automatinė septynių laipsnių pavarų dėžė. Labai harmoningai dirba ir benzininis GLK motoras. Jis nėra triukšmingas ir akimirksniu reaguoja į akceleratoriaus paspaudimus. Tačiau automatinė greičių dėžė su benziniu varikliu dirba šiek tiek nervingai, todėl dyzelinis motoras visureigiui tinka labiau.

Kiek kainuoja juos išlaikyti

Dyzelinis Mercedes GLK už benzininį brolių kainuoja 6783 Lt daugiau. Dyzelinis keliais šimtais litų daugiau “suvalgys” ir kasko draudimui. Tačiau pigesnis servisas, mažesnės degalų išlaidos ir mažesnis nuvertėjimas dyzelinio Mercedes GLK savininkui ne taip skaudžiai smogs per kišenę. Todėl dyzelinis GLK labiau apsimoka.

Techniniai duomenys	Benzinas	Dyzelinas
Variklio darbinis tūris (l)	3,0	3,0
Galia (AG esant aps./min.)	231/6000	224/3800
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	300/2500	540/1600
Maks. greitis (km)	210	220
Greičių dėžė	7/autom.	7/autom.
Išibėgėjimas (s) 0–100 km/h	7,7	7,8
Išibėgėjimas (s) 80–120 km/h	5,4	5,5
Vidutinės degalų sąnaudos testo metu (l)	11,2	9,4
Triukšmingumas (dB) 100 km/h	65	65
Triukšmingumas (dB) 130 km/h	69	69

Išlaidos	Benzinas	Dyzelinas
Bazinė kaina (Lt)	145 870	152 653
Servisas (Lt)*	3473	3433
Kasko draudimas (Lt)**	12 360	12 931
Išlaidos už degalus (Lt)	14 560	12 408
Iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt)	176 263	181 425
Likutinė vertė (Lt)	77 311	90 065
“Suvažinėta” suma (Lt)	98 952	91 360

Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt)	Benzinas	Dyzelinas
	2,47	2,28

* – firminio serviso duomenys, ** – “Lietuvos draudimo” duomenys

Mūsų nugalėtojas

Dyzelinis Mercedes GLK



Dyzelinis Mercedes GLK važiuoja harmoningiau nei jo benzininis brolis. O ir jo išlaikymas yra akivaizdžiai pigesnis. Nuvažiuojant 1 km pavyks sutaupyti net 19 ct. Todėl, be jokios abejonės, dyzelinis Mercedes GLK labiau apsimoka.

Kuo daugiau važiuosite dyzeliniu GLK, tuo daugiau sutaupsite

NAUJIENOS

**2009 m.
PREMJEROS**



MASERATI QUATTROPORTE S



BENTLEY FLYING SPUR SPEED



ALFA MITO



BMW X1



7 serijos BMW



Toyota Avensis III
*Labai patikimas ir dar
komfortiškesnis*

Daugiau nei 20 markių, 36 nauji modeliai



CHEVROLET EPICA



MERCEDES GLK



NISSAN MURANO



RENAULT LAGUNA COUPE



HYUNDAI i20



MITSUBISHI COLT



RENAULT MEGANE



VOLVO XC60

Nauji modeliai Lietuvoje 2009 metais

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

**Prieš
pirkdamas
naują mašiną
būtinai
paskaityk!**



FORD FIESTA



FORD KA



HONDA JAZZ



Audi A6

Šešis kartus geresnis



Škoda Superb

Nestokoja prabangos ir prestižo



Opel Insignia

Nusikratė Opel įvaizdžio



VW Golf

*Svarbiausios
naujovės – viduje*



9 772029 145000

ISSN 2029-1451








































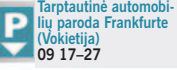





















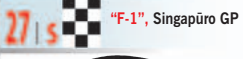
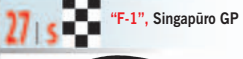

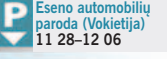




KARŠČIAUSIOS MŪSŲ RINKA

**Jau
prekyboje**

2009 metų naujų

SAUSIS	VASARIS	KOVAS	BALANDIS	GEGUŽĖ	BIRŽELIS
1 K  > Corvette ZR1	1 s  WRC Airijos ralis	1 s  > Hyundai i20	1 T  > Audi R8 V10	1 Pn  > Lamborghini LP 560-4 Spider	1 P  > Audi TT Roadster
2 Pn  > Cadillac CTS-V	2 P  > Peugeot 308 CC	2 P  > Peugeot 308 CC	2 K  Tarptautinė automobilių paroda Amsterdamo (Nyderlandai) 04 02-11	2 š  > Peugeot 308 Crossover	2 A  > Seat Leon
3 š  > Citroen C1 (AT)	3 A  > Citroen C3 Picasso	3 A  > Peugeot 308 CC	3 Pn  Automobilų paroda Seule (Pietų Korėja) 04 03-12	3 s  > BMW Z4	3 T  > Audi TT Roadster
4 s  > Peugeot 107 (AT)	4 T  > Citroen C3 Picasso	4 T  > Peugeot 308 CC	4 š  "F-1", Malaizijos GP WRC Portugalijos ralis	4 P  > BMW Z4	4 K  > Audi TT Roadster
5 P  > Peugeot 107 (AT)	5 K  > Citroen C3 Picasso	5 K  Tarptautinė Ženevos automobilių paroda, Šveicarija, 03 5-15	5 s  "F-1", Malaizijos GP WRC Portugalijos ralis	5 A  > BMW Z4	5 Pn  > Audi TT Roadster
6 A  > Peugeot 107 (AT)	6 Pn  > Citroen C3 Picasso	6 Pn  > Toyota RAV4 (AT)	6 P  > Cadillac Escalade Hybrid	6 T  > BMW Z4	6 š  "F-1", Turkijos GP
7 T  > Ford Fiesta Sport	7 š  > Citroen C3 Picasso	7 š  > Toyota RAV4 (AT)	7 A  > Fiat 500 Cabrio	7 K  > BMW Z4	7 s  "F-1", Turkijos GP
8 K  > Ford Fiesta Sport	8 s  > Citroen C3 Picasso	8 s  > Seat Exeo	8 T  > Nissan 370Z	8 Pn  > Lexus IS 250C	8 P  > Lexus IS 250C
9 Pn  > Ford Fiesta Sport	9 P  > Jeep Patriot (AT)	9 P  > Seat Exeo	9 K  > Renault Megane Grandtour	9 š  LRČ II etapas "Vilniaus ralis", 05 09-10	9 A  > Lexus IS 250C
10 š  Tarptautinė Šiaurės Amerikos automobilių paroda Detroite (JAV), 01 11-25	10 A  > Jeep Patriot (AT)	10 A  > Hyundai i30 Blue	10 Pn  Tarptautinė automobilių paroda Niujorke (JAV) 04 10-19	10 s  "F-1", Ispanijos GP	10 T  > Lexus IS 250C
11 s  > Citroen C1 (AT)	11 T  > Jeep Patriot (AT)	11 T  > Mercedes E klasė	11 š  > Honda Insight II	11 P  > Ford Focus RS	11 K  > Lexus IS 250C
12 P  > Citroen C1 (AT)	12 K  > Jeep Patriot (AT)	12 K  > Mercedes E klasė	12 s  > Honda Insight II	12 A  > Ford Focus RS	12 Pn  > 4x4
13 A  > Citroen C1 (AT)	13 Pn  > Jeep Patriot (AT)	13 Pn  > Kia Soul	13 P  > Honda Insight II	13 T  > Ford Focus RS	13 š  WRC Akropolisio ralis (Graikija)
14 T  > Ford Kuga 2.5 T	14 š  > Kia Soul	14 š  > Kia Soul	14 A  > Suzuki Alto	14 K  > Ford Focus RS	14 s  WRC Akropolisio ralis (Graikija)
15 K  > Ford Kuga 2.5 T	15 s  WRC Norvegijos ralis	15 s  WRC Kipro ralis	15 T  > Suzuki Alto	15 Pn  > Ford Focus RS	15 P  > Ford Focus RS
16 Pn  > Ford Kuga 2.5 T	16 P  > Porsche Cayman	16 P  > Mini Cabrio	16 K  > Suzuki Alto	16 š  > Porsche 911 GT3	16 A  > Infiniti FX 50 S
17 š  Europos automobilių paroda "Bruksela 2009", 01 17-25	17 A  > Porsche Cayman	17 A  > Mini Cabrio	17 Pn  > Toyota iQ	17 s  > Renault Megane Sport	17 T  > Infiniti FX 50 S
18 s  > Nissan Note (AT)	18 T  > Porsche Cayman	18 T  > Chevrolet Cruze	18 š  > Toyota iQ	18 P  > Renault Megane Sport	18 K  > Infiniti FX 50 S
19 P  > Nissan Note (AT)	19 K  > Porsche Cayman	19 K  > Chevrolet Cruze	19 s  "F-1", Kinijos GP	19 A  > Hyundai iX 55	19 Pn  > Infiniti FX 50 S
20 A  > Nissan Note (AT)	20 Pn  > Porsche Cayman	20 Pn  > Toyota Urban Cruiser	20 P  Automobilių paroda "Sanchajus 2009" (Kinija) 04 20-28	20 T  > Hyundai iX 55	20 š  "F-1", Didžiosios Britanijos GP
21 T  > Opel Zafira CNG Turbo	21 š  > Porsche Boxster (AT)	21 š  > Toyota Urban Cruiser	21 A  > Renault Kangoo Be Bop	21 K  > Hyundai iX 55	21 s  "F-1", Didžiosios Britanijos GP
22 K  > Opel Zafira CNG Turbo	22 s  > Porsche Boxster (AT)	22 s  > Porsche Cayenne diesel	22 T  > Renault Kangoo Be Bop	22 Pn  > Hyundai iX 55	22 P  > Renault Grand Scenic
23 Pn  > Opel Zafira CNG Turbo	23 P  > Porsche Boxster (AT)	23 P  > Opel Insignia Sports Tourer	23 K  > Renault Kangoo Be Bop	23 š  "F-1", Monako GP WRC Sardinijos ralis (Italija)	23 A  > Renault Grand Scenic
24 š  > Renault Megane Coupe	24 A  > Porsche Boxster (AT)	24 A  > Opel Insignia Sports Tourer	24 Pn  > Renault Kangoo Be Bop	24 s  "F-1", Monako GP WRC Sardinijos ralis (Italija)	24 T  > Renault Grand Scenic
25 s  > Renault Megane Coupe	25 T  > Toyota Avensis	25 T  > Porsche Cayenne diesel	25 š  "F-1", Bahreino GP WRC Argentinos ralis	25 P  > VW Golf GTI	25 K  > Renault Grand Scenic
26 P  > Subaru Impreza 2.0 D	26 K  > Toyota Avensis	26 K  > Porsche Cayenne diesel	26 s  "F-1", Bahreino GP WRC Argentinos ralis	26 A  > VW Golf GTI	26 Pn  > Renault Grand Scenic
27 A  > Subaru Impreza 2.0 D	27 Pn  > Toyota Avensis	27 Pn  Tarptautinė automobilių paroda Belgrade (Serbija) 03 27-04 05	27 P  > Audi A5 Cabrio	27 T  > Mitsubishi Lancer Sportback Ralliart	27 š  WRC Lenkijos ralis
28 T  > Subaru Impreza 2.0 D	28 š  > Toyota Avensis	28 š  "F-1", Australijos GP	28 A  > Audi A5 Cabrio	28 K  > Mitsubishi Lancer Sportback Ralliart	28 s  WRC Lenkijos ralis
29 K  > Subaru Impreza 2.0 D	29 Pn  > Toyota Avensis	29 s  "F-1", Australijos GP	29 T  > Audi A5 Cabrio	29 Pn  > Mitsubishi Lancer Sportback Ralliart	29 P  > Renault Grand Scenic
30 Pn  > Subaru Impreza 2.0 D	30 P  > Toyota Avensis	30 P  > Jeep Patriot (AT)	30 K  > Audi A5 Cabrio	30 š  Tarptautinė automobilių paroda Barselonoje (Ispanija) 05 30-06 07	30 A  > Renault Grand Scenic
31 š  LRČ I etapas "Winter Rally"	31 A  > Jeep Patriot (AT)	31 A  > Jeep Patriot (AT)	31 K  > Audi A5 Cabrio	31 s  Tarptautinė automobilių paroda Barselonoje (Ispanija) 05 30-06 07	31 Pn  > Renault Grand Scenic

modelių kalendorius

LIEPA	RUGPJŪTIS	RUGSĖJIS	SPALIS	LAPKRITIS	GRUODIS
1 T  > Nissan Pixo	1 Š  > WRC Suomijos ralis	1 A  > Mazda 3	1 K  "Auto Bild Lietuva" žurnalui – ketveri metai	1 Š  "F-1", Abu Dabio GP	1 A
2 K	2 Š  > BMW X5 M > Lamborghini Murcielago LP640-2 > Opel Insignia Ecoflex > Saab 9-3X	2 T  > Subaru Legacy	2 Pn	2 P	2 T
3 Pn	3 P	3 K  > LRČ V etapas, ralis "Aplink Lietuvą", 09 05-06	3 Š  "F-1", Japonijos GP WRC Katalonijos ralis (Ispanija)	3 A	3 K
4 Š  > Audi A5 Sportback > Bentley Continental GTC Speed > Mercedes SLR Speedster	4 A  > Automobilių paroda Los Andžele (JAV) 12 04-13	4 Pn  > WRC Australijos ralis	4 Š  > BMW X1	4 T  > Automobilių paroda Los Andžele (JAV) 12 04-13	4 Pn  > Automobilių paroda Los Andžele (JAV) 12 04-13
5 Š	5 T	5 Š  > Porsche Panamera	5 P	5 K	5 Š  > Audi RS5 Coupe > Bentley Azure > Porsche 911 Turbo
6 P	6 K	6 Š  > WRC Australijos ralis	6 A	6 Pn  > Skoda Yeti	6 Š
7 A  > Audi A5 Sportback > Bentley Continental GTC Speed > Mercedes SLR Speedster	7 Pn	7 P	7 T	7 Š  > Skoda Yeti	7 P
8 T	8 Š	8 A  > Porsche Panamera	8 K	8 Š  > Skoda Yeti	8 A
9 K	9 Š	9 T	9 Pn	9 P	9 T
10 Pn	10 P	10 K	10 Š  > Dodge Caliber (AT) > Kia Cee'd (AT) > Seat Exeo Sports Tourer > Saab 9-4X > VW Golf BlueMotion	10 A	10 K
11 Š  > LRČ III etapas, "Saulės ralis", 07 11-12	11 A	11 Pn  > VW Golf Plus > VW Golf Variant	11 Š  > Dodge Caliber (AT) > Kia Cee'd (AT) > Seat Exeo Sports Tourer > Saab 9-4X > VW Golf BlueMotion	11 T	11 Pn  > VW Golf Plus > VW Golf Variant
12 Š  "F-1", Vokietijos GP	12 T	12 Š  "F-1", Italijos GP	12 P  > Dodge Caliber (AT) > Kia Cee'd (AT) > Seat Exeo Sports Tourer > Saab 9-4X > VW Golf BlueMotion	12 K	12 Š
13 P	13 K	13 Š  > Peugeot 308 RCZ	13 A  > Dodge Caliber (AT) > Kia Cee'd (AT) > Seat Exeo Sports Tourer > Saab 9-4X > VW Golf BlueMotion	13 Pn	13 Š  > Volvo S60
14 A	14 Pn	14 P  > VW Golf Plus > VW Golf Variant	14 T	14 Š	14 P
15 T  "Omnitel" 1000 km lenktynės Palangoje, 07 15-18	15 Š  > Aston Martin Rapide > BMW 5 GT > Cadillac SRX > Hyundai Santa Fe (AT) > Mercedes E klasė > Opel Astra > Saab 9-5 > VW Touran (AT)	15 A  > VW Golf Plus > VW Golf Variant	15 K	15 Š  > Aston Martin Rapide > BMW 5 GT > Cadillac SRX > Hyundai Santa Fe (AT) > Mercedes E klasė > Opel Astra > Saab 9-5 > VW Touran (AT)	15 A
16 K	16 Š	16 T	16 Pn	16 P	16 T
17 Pn	17 P	17 K  > Honda CRZ	17 Š  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	17 A	17 K
18 Š  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	18 A	18 Pn  > Peugeot 3008	18 Š  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	18 T	18 Pn
19 Š	19 T	19 Š  > Peugeot 308 RCZ	19 Š  "F-1", Brazilijos GP	19 K	19 Š  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback
20 P	20 K	20 Š  > Honda CRZ	20 A	20 Pn	20 Š
21 A  > Volvo XC60 2WD	21 Pn  > LRČ IV etapas "Aukštaitijos ralis" 08 21-22	21 P  > Honda CRZ	21 T	21 Š  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	21 P
22 T	22 Š  "F-1", Europos GP	22 A	22 K	22 Š	22 A
23 K	23 Š  "F-1", Europos GP	23 T  > Peugeot 3008	23 Pn	23 P	23 T
24 Pn	24 P	24 K  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	24 Š  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	24 A	24 K
25 Š	25 A	25 Pn  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	25 Š  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	25 T	25 Pn
26 Š  "F-1", Vengrijos GP	26 T  > Cadillac CTS Sport Wagon > Cadillac CTS Coupe	26 Š  "F-1", Singapūro GP	26 P	26 K	26 Š
27 P	27 K	27 Š  "F-1", Singapūro GP	27 Pn	27 P	27 Š
28 A	28 Pn	28 P  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	28 T	28 P  > Eseno automobilių paroda (Vokietija) 11 28-12 06	28 P DEBIUTAI NUO A IKI Z: Visos kalendoriuje nurodytos automobilių debiutų datos yra orientacinės (modelio pasirodymas paminėtas mėnesį, o ne konkrečią dieną) ir atsižvelgiant į padėtį rinkoje gali keistis.
29 T	29 Š  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	29 A  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	29 K	29 Š	29 A
30 K	30 Š  "F-1", Belgijos GP	30 T  > Alfa Romeo 149 > Audi A8 > BMW X6 M > Ferrari 599 GTB > Fiat Doblo > Lacia Ypsilon > Maserati GranTurismo Spīder > Mazda CX-7 (AT) > Mercedes GL (AT) > Subaru Outback	30 Pn	30 P	30 T
31 Pn	31 P	31 P	31 Š	31 P	31 K



BENZININIS
BMW X3 2.0i

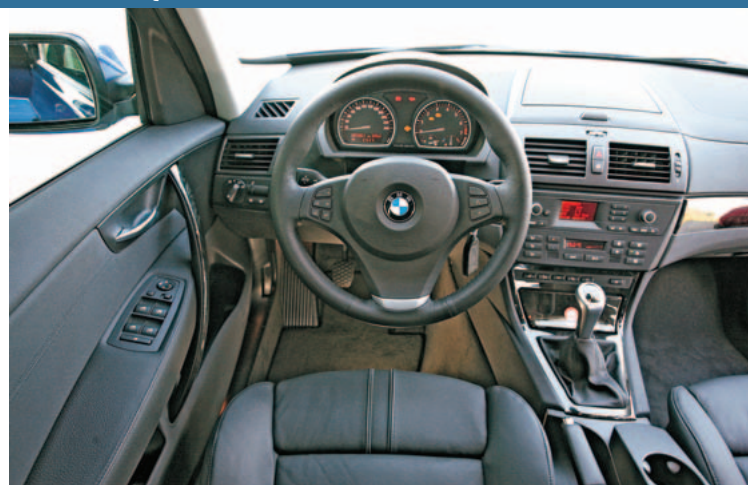
DYZELINIS
BMW X3 2.0d

Dyzelis smagesnis už benzininį

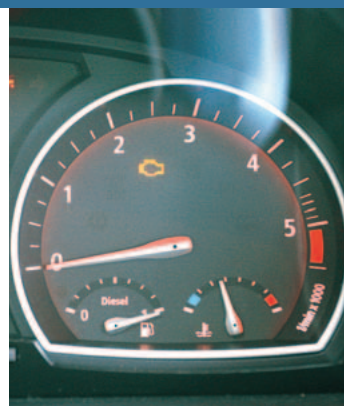
Dyzelis X3 ne tik naudoja mažiau degalų, bet ir teikia daugiau važiavimo malonumo. O ir jo išlaidymas pigesnis.



Benzininis motoras per silpnas sunkiam X3 visureigiui, todėl stipriau spustelėjus akceleratorių girdimas triukšmas



Dėl patogių sėdynių ir geros ergonomikos vairuoti X3 labai malonu



Benzininio X3 vairuotojas nuolat turi spausti greičio pedalą, o "dyzeliukas" puikiai traukia jau nuo 1700 aps./min.

Kaip jie važiuoja

■ Benzininis (2,0 l/150 AG) BMW X3 motoras didelio malonumo važiuojant nesuteikia. Lenkiant kitus automobilius užmiestyje, benzininio visureigio vairuotojui akceleratoriaus pedalą teks spausti iki dugno. Tada didėja ne tik degalų sąnaudos, bet ir motoro keliamas triukšmas. Dyzelinis BMW X3 motoras gerokai elastingesnis. Taip yra todėl, kad dyzelinis X3 turi tikrai nemažą 350 Nm sukimo momentą. Būtent toks tikrai nemažas sukimo momentas vairuotojui teikia važiavimo malonumą. Tiesa, nors motoras ir kelia nemažai triukšmo, dėl geros garso izoliacijos salone jo beveik negirdėti.

Kiek kainuoja juos išlaikyti

■ Dyzelinis BMW X3 už benzininį brangesnis net 9 tūkst. Lt, o ir jo kasko draudimas atsieis beveik tūkstančiu litų daugiau. Tačiau dėl akivaizdžiai mažesnių degalų sąnaudų bei mažesnio nuvertėjimo nuvažiuoti 1 km dyzeliniu X3 kainuoja pigiau. Todėl dyzelinis vokiečių visureigis mažiau tuštins kišenę.

Techniniai duomenys	Benzinas	Dyzelinas
Varišklio darbinis tūris (l)	2,0	2,0
Galia (AG esant aps./min.)	150/6200	177/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	200/3750	350/1750
Maks. greitis (km)	198	206
Greičių dėžė	6/mech.	6/mech.
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,6	9,1
Įsibėgėjimas (s) 80–120 km/h	19,3	13,4
Vidutinės degalų sąnaudos testo metu (l)	9,7	7,4
Triukšmingumas (dB) 100 km/h	66	66
Triukšmingumas (dB) 130 km/h	69	69

Išlaidos	Benzinas	Dyzelinas
Bazinė kaina (Lt)	123 500	132 500
Servisas (Lt)*	1358	1453
Kasko draudimas (Lt)**	12 133	13 010
Išlaidos už degalus (Lt)	12 610	9768
Iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt)	149 601	156 731
Likutinė vertė (Lt)	67 925	78 175
"Suvažinėta" suma (Lt)	81 676	78 556

Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt)	Benzinas	Dyzelinas
	2,04	1,96

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

Mūsų nugalėtojas

Dyzelinis BMW X3



■ Dyzelinis vokiečių visureigis ne tik teikia daugiau važiavimo malonumo, bet ir mažiau tuština kišenę. Nuvažiuoti 1 km dyzeliniu BMW X3 yra 8 ct pigiau nei benzininiu visureigiui. Todėl šios poros nugalėtojas – dyzelinis BMW X3.

Kuo daugiau važiuosite dyzeliniu X3, tuo daugiau sutaupysite

DYZELINIS
Mercedes C 220 CDI T

BENZININIS
Mercedes C 200 K T



Dyzelinis universalas labiau apsimoka

Su benziniu motoru C klasės universalas važiuoja geriau, bet dyzelinis variklis mažiau tuština kišenę.



Abu testuoti C klasės Mercedes automobiliai buvo su mechanine šešių bėgių greičių dėže



Valdymo prietaisai išdėstyti tiksliai po ranka, medžiagų kokybė gera



Dyzelinis C klasės Mercedes motoras maksimalų 400 Nm sukimo momentą pasiekia jau esant 2000 aps./min.

Kaip jie važiuoja

■ 1,8 l benziniuo variklio su kompresoriumi galia siekia 183 AG, o 2,2 l turbodyzelinio – 170 AG. Akivaizdu, kad tiek „arklių“ nesunkiam automobiliui tikrai per akis. Todėl tiek su benziniu, tiek su dyzeliu motoru C klasės Mercedes universalas važiuoja labai užtikrintai. Vis dėlto geresnį įspūdį daro benziniuo motoras. Jis dirba labai tyliai ir akimirksniu reaguoja į akceleratoriaus paspaudimus. Tuo tarpu dyzelinis variklis automobiliui suteikia daugiau dinamiškumo ir dirba taip pat labai tyliai. Trumpiau tariant, dyzelinio Mercedes variklio privalumas yra puikus elastingumas, tačiau C klasei vis dėlto labiau tinka benziniuo „širdutė“.

Kiek kainuoja jus išlaikyti

■ Dyzelinis C klasės universalas už benziniuo brangesnis vos 2753 Lt, o ir ketverių metų kasko draudimas kainuos ne ką daugiau. Tačiau dyzelinio vokiečių universalu vairuotojas akivaizdžiai sutaupys už degalus, serviso išlaidas, o ir pats automobilis mažiau nuvertės. Todėl taupančiam pinigų geriau rinktis „dyzeliuką“.

Techniniai duomenys	Benzinas	Dyzelinas
Variklio darbinis tūris (l)	1,8	2,1
Galia (AG esant aps./min.)	183/5500	170/3800
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	250/2800	400/2000
Maks. greitis (km)	228	224
Greičių dėžė	6/mech.	6/mech.
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8,8	8,8
Įsibėgėjimas (s) 80–120 km/h	16,8	11,4
Vidutinės degalų sąnaudos testo metu (l)	8,8	7,3
Triukšmingumas (dB) 100 km/h	66	65
Triukšmingumas (dB) 130 km/h	70	68

Išlaidos	Benzinas	Dyzelinas
Bazinė kaina (Lt)	116 267	119 020
Servisas (Lt)*	3271	2922
Kasko draudimas (Lt)**	9871	10 104
Išlaidos už degalus (Lt)	11 440	9636
Iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt)	140 849	141 682
Likutinė vertė (Lt)	60 459	69 032
„Suvažinėta“ suma (Lt)	80 390	72 650
Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt)	2,00	1,81

* – firminio serviso duomenys, ** – „Lietuvos draudimo“ duomenys

Mūsų nugalėtojas

Dyzelinis C klasės Mercedes



■ Benziniuo C klasės universalas važiuoja geriau. Vis dėlto retas vairuotojas pirks universalą rinksis benziniuo, o ne dyzelinuo motorą. Ir teisingai pasielgs, nes dyzelinis Mercedes mažiau tuština kišenę, todėl labiau apsimoka.

Kuo daugiau važiuosite dyzeliu Mercedes, tuo daugiau sutaupysite

Benzininis Accord važiuoja geriau



BENZININIS
Honda Accord
Tourer 2.0

DYZELINIS
Honda Accord
Tourer 2.2i-DTEC

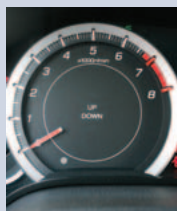
Benzininis *Honda Accord* ne tik važiuoja geriau, bet ir jo išlaikymas mažiau tuština kišenę.



Abu testuoti japonų *Honda Accord* automobiliai buvo su šešių bėgių mechanine greičių dėže



Salonas įrengtas labai elegantiškai, nors tarp valdymo prietaisų galima pasiklysti



Benzininio *Accord* motorą be vargo galima įsukti iki 7000 aps./min. Šis bruožas būdingas *Honda* automobiliams

Mūsų nugalėtojas

Dyzelinis *Honda Accord* atsipirks per metus nuvažiuojant **55 578 km**

Benzininis *Honda Accord*

Abu "Honda" motorai tikrai verti dėmesio, tačiau benzininis šiek tiek geresnis. Todėl įvertinus eksploatacines išlaidas paaiškėja, kad benzininio *Honda Accord* vairuotojas važiuos taupiau. Taigi šios poros nugalėtojas – benzininis *Accord*.

Kaip jie važiuoja

■ 2,0 l/156 AG benzininis motoras puikiai didina apsakas, o 2,2 l/150 AG dyzelinis dirba labai tyliai. Kuris iš šių dviejų variklių labiau tinka šiuolaikiško dizaino japonų universalui? Benzininiam motorui, kaip įprasta *Honda* automobiliams, labai patinka didelės apsakos. Esant mažiau negu 3000 aps./min. jis šiek tiek vangokas. Tačiau viršijus minėtą apsaką jis savo darbą puikiai atlieka net iki 7000 aps./min. Maloniai nuteikia ir motoro keliamas garsas. Vis dėlto sprinte benzininis motoras pranašesnis, tačiau dyzelinis pasižymi geresniu elastingumu. Tuo tarpu didžiausias dyzelinio variklio trūkumas yra turboduobė.

Techniniai duomenys	Benzinas	Dyzelinas
Variklio darbinis tūris (l)	2,0	2,2
Galia (AG esant aps./min.)	156/6300	150/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	192/4100	350/2000
Maks. greitis (km)	212	207
Greičių dėžė	6/mech.	6/mech.
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	9,8	10,0
Įsibėgėjimas (s) 80–120 km/h	18,9	13,0
Vidutinės degalų sąnaudos testo metu (l)	7,8	7,0
Triukšmingumas (dB) 100 km/h	67	66
Triukšmingumas (dB) 130 km/h	71	70

Kiek kainuoja juos išlaikyti

■ Net 12 900 Lt. Tiek dyzelinis *Honda Accord* yra brangesnis už automobilį su benzininiu varikliu. Tai tikrai labai didelė suma. O ir kasko draudimas dyzelinio *Accord* vairuotojui kainuoja akivaizdžiai brangiau (1084 Lt). Todėl šios tikrai nemažos sumos nepadengs nei mažesnės išlaidos už degalus, nei mažesnis dyzelinio *Accord* nuvertėjimas.

Išlaidos	Benzinas	Dyzelinas
Bazinė kaina (Lt)	81 100	94 000
Servisas (Lt)*	1510	1927
Kasko draudimas (Lt)**	6916	8000
Išlaidos už degalus (Lt)	10 140	9240
Iš viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt)	99 666	113 167
Likutinė vertė (Lt)	41 361	50 760
"Suvažinėta" suma (Lt)	58 305	62 407
Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt)	1,45	1,56

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

II testo dalis. Vidutinės klasės ir SUV automobiliai

Benzininis	0	0	0	0
Dyzelinis	1	1	1	1

I testo dalis. Maži ir kompaktiniai automobiliai

Benzinas prieš dyzeliną 5:0

Pirmą testo dalį įtikinamu rezultatu 5:0 laimėjo benzininiai automobiliai. Taip iš esmės nutiko todėl, kad prieš Naujuosius metus dyzelinas buvo gerokai brangesnis nei benzinai. Žinoma, tam įtakos turėjo ir tai, kad benzininiai automobiliai pigesni už dyzelinius.

Benzininis	1	1	1
Dyzelinis	0	0	0



BENZININIS
Citroen C5 2.0

DYZELINIS
Citroen C5 2.0 HDI

Benzininis C5 labiau tausoja pinigine

Su benzininiu varikliu *Citroen C5* vangokas, tačiau jo išlaikymas mažiau tuština kišenę.



Dyzelinis C5 puikią dinamiką garantuoja jau esant vos 1600 aps./min. Benzininį jo brolių reikia įsukti daug smarkiau



Citroen C5 salonas šiurkštesnis, tačiau mygtukų gausa gali išvartyti iš proto



Benzininis prancūzų *Citroen C5* testuotas su penkių, o dyzelinis – su šešių bėgių mechanine greičių dėže

Mūsų nugalėtojas

Dyzelinis *Citroen C5* atsipirks per metus nuvažiuojant **13 629 km**

Benzininis *Citroen C5*

Su benzininiu motoru prancūzų sedanas vangokas, tačiau jo išlaikymas kainuoja pigiau. Todėl šios poros nugalėtoju skelbiamas benzininis *Citroen C5*. Dyzelinę jo versiją turėtų rinktis tik tie vairuotojai, kurie važiuoja tikrai nemažai.

Kaip jie važiuoja

■ Hidropneumatinė *Citroen C5* pakaba garantuoja itin komfortišką kelionę. Tačiau būda ta, kad visą vaizdą gadina silpnokas benzininis motoras. Pasiekus daugiau nei 4500 aps./min. variklis užia tarsi kroviniinio automobilio. Be to, vairuotojui teks dažnai minkyti pavarų perjungimo svirtį, nes 200 Nm sukimo momentas tikrai per mažas. Akivaizdžiai geresnį įspūdį daro dyzelinis motoras, kurio sukimo momentas siekia net 320 Nm. Todėl su šiuo varikliu *Citroen C5* užtikrintai važiuoja jau esant vos 1600 aps./min. apsuksoms. Esant daugiau nei 4000 aps./min. variklis dirba garsokai, tačiau vairuotojui tokių sūkių neprireiks.

Techniniai duomenys	Benzinas	Dyzelinas
Variklio darbinis tūris (l)	2,0	2,0
Galia (AG esant aps./min.)	140/6000	136/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	200/4000	320/2000
Maks. greitis (km)	210	204
Greičių dėžė	5/mech.	6/mech.
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	10,5	10,8
Įsibėgėjimas (s) 80–120 km/h	15,5	10,6
Vidutinės degalų sąnaudos testo metu (l)	9,0	7,1
Triukšmingumas (dB) 100 km/h	68	65
Triukšmingumas (dB) 130 km/h	71	68

Kiek kainuoja juos išlaikyti

■ Net 11 000 Lt. Tiek dyzelinis *Citroen C5* brangesnis už benzininį. Dyzelinio prancūzų sedano pirkėjui brangiau kainuos ir kasko draudimas. Tačiau susumavus visas išlaidas paaiškėja, kad benzininiu *C5* nuvažiuoti 1 km kainuoja 2 ct pigiau nei dyzeliniu. Taigi gerokai mažesnės išlaidos už dyzelinius degalus neatperka kitų eksploatacinių išlaidų.

Išlaidos	Benzinas	Dyzelinas
Bazinė kaina (Lt)	75 400	85 400
Servisas (Lt)*	559	507
Kasko draudimas (Lt)**	6436	7277
Išlaidos už degalus (Lt)	11 700	9372
Į viso išlaidų per 4 m. ir 40 000 km (Lt)	94 095	102 556
Likutinė vertė (Lt)	31 668	39 284
“Suvažinėta” suma (Lt)	62 427	63 272
Vieno km kaina per metus nuvažiuojant 10 000 km (Lt)	1,56	1,58

* – firminio serviso duomenys, ** – “Lietuvos draudimo” duomenys

	1		1
	0		0
	1		1
	0		0

Išvada:

benzininiai nugalėjo dyzelinius rezultatu 7:4

■ Akivaizdžiu skirtumu šį testą laimi benzininiai automobiliai. Taip yra visų pirma todėl, kad prieš Naujuosius metus dyzeliniai degalai kainavo gerokai brangiau nei benzinas. Po Naujųjų benzino ir dyzelino kainoms beveik susilyginus, antroje testo dalyje keletą kovų laimėjo ir dyzelinės mašinos. Tačiau atkreipkite dėmesį, kad dažniausiai laimėjo tie dyzeliniai automobiliai, kurie yra gerokai didesni ir sunkesni. Todėl kompaktiškų ar vidutinės klasės automobilių pirkėjams, kurie per metus nuvažiuoja nedidelius atstumus, geriau rinktis benzinu “mintančias” mašinas.



Amortizatoriai tampa vis svarbesni

Ar jūsų automobilyje yra ABS ar ESP saugos sistemos? Jei taip, tuomet amortizatorių būklė turi būti ideali. Ypač tai svarbu žiemą. Kitaip jūsų gyvybei gresia pavojus.



■ Šiuolaikinių automobilių važiuoklė sudėtingesnė. Už tinkamą automobilio elgseną kelyje, be mechaninių elementų, atsako ir gausybė elektronikos įrangos, tarp kurios yra ABS ir ESP sistemos. Žinoma, laikui bėgant jos tobulėja ir veikia geriau, tačiau tik esant vienai sąlygai – visi kiti važiuoklės elementai turi būti nepriekaištingos kokybės. Pakanka vieno trūkumo – ir minėtos sistemos gali nefunkcionuoti arba funkcionuoti blogai.

Važinėjant ne pačios geriausios kokybės Lietuvos keliais, viena silpniausių automobilio vietų, pasirodo, yra amortizatoriai. Blogėjant jų darbui, automatiškai gerokai sumažėja ratų sukibimas su kelio danga, o tai reiškia, kad mažėja mašinos stabilumas kelyje. Bet tai dar ne viskas. Jei amortizatoriai blogai veikia, o automobilyje yra ABS ir ESP sistemos, tai elektronika ne pagelbės, o tik pakenks.

Susidėvėję amortizatoriai sutrikdo ABS darbą

Kai ratas šokinėja ir praranda kontaktą su danga, ABS neleidžia jo užblokuoti. Tuomet automo-

bilis vos vos stabdo, be to, stabdymo kelias ilgėja net keliasdešimt procentų. Tokiu atveju ESP sistema, kuri turėtų stabilizuoti mašiną, gali klaidingai interpretuoti signalus, siunčiamus iš linguojančios mašinos daviklių, todėl jos reakcija gali būti netinkama. Būtent todėl ekspertai pataria tikrinti amortizatorius bent vieną kartą per metus arba kas 20 tūkst. km.

Jokiu būdu nereikia vilkinti apsilankymo servise, jei pastebime, kad mašina blogiau stabdo, ABS įsijungia beveik iš karto paspaudus stabdį ar kai automobilis “panyra” važiuojant per nelygumus, o po to kelias sekundes minkštai linguoja. Amortizatorių susidėvėjimą taip pat išduoda automobilio mėtymasis kelyje ir nestabilumas įveikiant posūkius. Svarbu žinoti: amortizatoriai susidėvi lėtai, taigi vairuotojas pripranta ir gali nepastebėti, kad mašina važiuoja blogiau.

Loreta Žilinskaitė

■ Amortizatorius galima patikrinti kiekvienoje transporto priemonių techninės apžiūros vietoje. Deja, naudojant jų universalius matuoklius, galima tik apytiksliai sužinoti amortizatorių būklę. Gerokai tiksliesni yra matavimai, kuriuos atlieka profesionalūs pakabos remonto servisi. Juose naudojama įranga paprastai suteikia galimybę palyginti gautus matavimus su gamintojo rekomenduojamais parametrais konkrečiam modeliui.

■ Kai kuriuos trūkumus galima išsiaiškinti be specialios įrangos – keisti reikia sulankstytus amortizatorius ir tuos, iš kurių bėga alyva. Turint šiek tiek įgūdžių, bendrą amortizatorių būklę galima įvertinti linguojant automobilį ir stebint jo reakciją.

Universalūs testavimo standai gali apytiksliai nustatyti amortizatorių būklę. Specializuoti servisi turi įrangą, kuria galima nustatyti jų tikrąją būklę

Kaip tikrinti?



Amortizatorių testavimo standai yra visose transporto priemonių techninės apžiūros vietose



Kai kuriuos trūkumus galima nustatyti nenaudojant specialios įrangos

Kokie amortizatoriai?

Ką dar pakeisti?

■ Šiuolaikinėms mašinoms parinkti tinkamus amortizatorius yra labai svarbu. Perkant detalę reikia vadovautis tuo, kad jos parametrai būtų kuo labiau panašūs į gamyklinių elementų. Jei senesnėms mašinoms buvo galimybė rinktis tarp pigesnių tepalinių amortizatorių ir brangesnių dujinių, tai šiuolaikiniams automobiliams tokios galimybės nėra. Nauji amortizatoriai turi būti tiesiog tokie pat kaip originalūs. Nusipirkę detalę,

kurią gamina firma, teikianti ją gamintojui, išspręsimė kompromisą tarp saugumo ir eksploatacijos ekonomiško.

■ Visada reikia keisti abu vienos ašies amortizatorius, net jei blogas buvo tik vienas.

■ Keičiant amortizatorius, kartu reikėtų patikrinti jų įvoro bei guolių, nes daugumos jų patvarumas panašus į stūmoklių patvarumą. Norint išvengti vėlesnių remontų, juos reikėtų pakeisti net tada, kai šie atrodo dar geri.

■ Atsargiai, rinkoje atsiranda vis daugiau įtartinių pigių amortizatorių, kurių kaina mažesnė nei firminių gaminių. Paprastai dėl

labai prastos kokybės jie neverti net tų mažų pinigų, už kuriuos siūlomi.





Elegancija daug kair



Modelio istorija

1993-ųjų vasara – C klasės sedano versijos pasirodymas. Benzininiai ir dyzeliniai 75–280 AG varikliai.

1995-ųjų rugsėjis – benzininiai varikliai su mechaniškai sustiprintais kompresoriais: 2.0/180 AG ir 2.3/193 AG.

1996-ųjų pavasaris – universalso debiutas. Siūloma ir sportinė versija su 3.6 AMG/280 AG varikliu.

1997-ųjų lapkritis – kėbulu atnaujinimas. Variklių modernizavimas, tarp jų galingiausia versija C43 AMG/306 AK ir dyzeliniai CDI motorai.

2000-ųjų pavasaris – naujas modelis (W203). Sedano gamybos pabaiga. Universalso gamyba nutraukta po metų.

Nors C klasės Mercedes jau atšventė 15-ąjį savo gimtadienį, šis modelis

■ Jei mašina yra gerai prižiūrėta, vairuotojus pirmiausia stebina labai didelis mechaninis patvarumas, ko, deja, negalima pasakyti apie naujesnius šios markės ir šio modelio automobilius.

Gaila, bet patvarumas, prie kurio pripratino senesni Mercedes modeliai, po truputį jau tampa praeitimi. Taupydamas medžiagoms ir vis dažniau išskylančioms problemoms dėl elektronikos spręsti, garsusis vokiečių koncernas su savo šiuolaikiniais modeliais toli gražu neprilygsta tokioms patikimumo ikonoms, kaip W124 ar kadaise populiariai “statinė” ar “bačka” vadintoms mašinoms. Šiuo metu tarp patikimų “senučių” ir pačių naujausių

paskubomis ir kuo pigiau iš krosnies iššaukamų “kepinių” susidariusi gili gili bedugnė.

C klasės modelis – šeimyninė mašina

Kuriai klasifikacijos grupei galima būtų priskirti C klasę, dar vadinamą indeksu W202? Laimei, ši mašina pagaminta dar prieš didelio taupymo vaju, todėl patvarumo atžvilgiu yra visai neblogas modelis. Vairuotojai turėjo paskutinę galimybę nusipirkti tvarkingai pagamintą Mercedes modelį. Tiesa, tuo metu tai buvo pati mažiausia šios markės mašina, kol neatsirado A klasė. Bet būdingi mažai mašinai bruožai C klasės modelyje išliko. W202 – tai tipiška vidutinės klasės

mašina. Ji yra 4,5 m ilgio ir viduje gali patogiai įsitaisyti keturi žmonės. Ypač rekomenduojame ieškoti po 1996-ųjų gaminto universalso, kuris yra daug funkcionalnesnis ir talpesnis: jo bagažinė – 461 l, o sedano – 430 l.

C klasės kėbulas gana elegantiškas ir saugus. Deja, solidumui koją kiša problemos dėl korozijos. Jos židinių pirmiausia atsiranda arkų kraštuose ir vietose, kur jos susiduria su buferiais.

Vidus elegantiškas, gera ergonomika ir aukšta medžiagų kokybė. Bazinė vidaus įranga gana gera, ypač versijose po atnaujinimo. Į jų standartą įėjo: ABS ir ASR sistemos, keturios oro pagalvės, elektra valdomi veidrodėliai ir langai, imo-



Salonas



Truputį nemadingas kampuotas prietaisų skydelis turi savitų bruožų, tačiau dėl valdymo nėra ko skųstis. Po atnaujinimo truputį pasikeitė vairo forma



Vairuotojo sėdynės reguliavimas įvairiomis kryptimis padeda susirasti pačią patogiausią padėtį. Sėdynės plačios, ganėtinai kietos ir gerai įrengtos



Ant galinės automobilio sėdynės yra pakankamai vietos trimis keleiviams



Atlenkiama sėdynė šiek tiek gerina sedano funkcionalumą, bet šio modelio bagažinės forma nėra itin patogi



Šildomos sėdynės dažniausiai atveju būna kaip papildoma įranga

Privalumai	
■	Itin patvarus
■	Patogus ir solidus

Trūkumai	
■	Didoka kaina iš antrų rankų
■	Rinkoje daug nuvažinėtų mašinų



nuoja

vis dar atrodo patraukliai.

bilizatorius bei centrinis užraktas. Už oro kondicionierių paprastai reikėjo primokėti papildomai, bet nuo 1998-ųjų galinesnėse modifikacijose jis tapo standartine įranga. Net seniausių egzempliorių savininkai nesiskundė dėl vidaus įrangos gedimų – vienas iš nedaugelio trūkumų yra orapūtės sukimo greičio reguliatoriaus strigimas, taip pat kartais sugesdavo šviesų jungiklis. Bet tai nėra tragedija, ypač jei atsižvelgsime į automobilio amžių.

Įranga gera, komfortas didelis

Planuojant pirkti C klasės automobilių pirmiausia reikėtų susipažinti su variklių gama. Jų yra daug ▶

Gedimai



1 Seniausiuose modeliuose žibintų efektyvumas gali būti silpnokas – nauji nebus labai brangūs



3 Po 250 tūkst. km ridos galima išgirsti generatoriaus guolių užimą. Remontas kainuos apie 200 Lt.



5 Dažniausiai keičiami galinės pakabos elementai – svirtys, jos dažniausiai neišlaiko blogų kelių.



2 Originalios vairo trauklės yra patvarios, o atsarginių detalių būna įvairių – kai kurios jų labai prastos



4 Pasitaiko problemų dėl termostatų, taigi reikėtų nuolat stebėti variklio temperatūrą



6 Automobilio pavaros velenai genda dažniausiai modeliuose su labai galingais varikliais

ir skirtingų tiek dinamikos, tiek eksploatacinių išlaidų atžvilgiu. Pristatoma mechanškai sustiprinta benzininė versija galbūt nėra pati populiariausia, bet labai įdomi. Ji būna su dviem varikliais: 200 K/180 AG ir 230 K/193 AG (šie varikliai atsirado nuo 1995-ųjų). Privalumai: gera dinamika ir ne per didelės degalų sąnaudos, ypač jei atsižvelgsime į didelę šių motorų galią. Itin dinamiška yra 230 "Compressor" versija, kuri iki 100 km/h įsibėgėja per 8,4 s. Deja, mechaninis kompresorius kartais gali apsunkinti eksploataciją – jis nėra amžinas, o remontas labai brangus, ne mažiau kaip keli tūkstančiai litų.

Rinkoje – daugiausiai dyzelių

Vertinantieji patikimumą turėtų rinktis ekonomišką benzininę versiją arba dyzelinį variklį. Vertos dėmesio III serijos benzininės versijos – 1.8/122 AG, 2.0/136 AG, 2.2/150 AG ir 230/150 AG. Tai labai patvarios ir patikimos variklių konstrukcijos, be to, jos palyginti taupios. Net 1.8 silpniausias variklis visai neblogai susidoroja su nemenka automobilio mase. Nepatogumas yra tas, kad dažnai tenka keisti žvakių komplektus (kas 20 tūkst. km), o šiaip galima tikėtis važinėjimo be jokių problemų. Visi va-

rikliai turi skirstymo sistemas su patvaria grandine. Kartais tereikia pakeisti dirželius, generatoriaus guolius bei papildyti per mažą alyvos kiekį. Kur kas lengviau nusipirkti C klasės Mercedes su dyzelinio motoru. Šiuo atveju pasirinkimas didelis – nuo labai patvarių, bet "apsnūdusių" 2.0/75 AG ir 2.2/95 AG variklių, iki vertų dėmesio 2.5 TD/150 AG arba dar šiuolaikiškesnių CDI 2.0/102 AG ir 2.2/125 AG turbodyzelių. Dyzeliniai varikliai mažai genda, kai kurie (pavyzdžiui, 2.0 D) tiesiog stebina – gali nuvažiuoti net iki milijono kilometrų. Naujausi, su "Common Rail" tipo įpurškimu, reikalauja ypač geros kokybės degalų.

Pavarų dėžė – tiek mechaninė, tiek automatinė – paprastai negenda. Retai nuvilia ir galinis tiltas. Galingiausiose versijose gali nebent sugesti pavaros velenas.

Dar vienas C klasės privalumas yra didelis važiavimo komfortas. Nepriklausoma pakaba gerai slopina kelio nelygumus, tad automobilis važiuoja labai stabiliai. Derėtų priminti apie galinius varomus ratus, dėl kurių mašina stabiliau važiuoja. Nors nepatyrusiems vairuotojams gali "nutrūkti" ir pradėti čiuožti mašinos galas, ypač įveikiant posūkius.

Jonas Okmanas

MERCEDES varikliai



Modelyje (W202) montuojama daug variklių. Iš pradžių tai buvo benzininiai varikliai: keturių cilindrų 2.2/150 AG (serija 111), šešių cilindrų 2.8/193 AG (serija 104) bei išskirtinis variklis 3.6 AMG/280 AG. 1995-aisiais asortimentą papildė varikliai su kompresoriumi 2.0 ir 2.3 (serija 111). Po metų pasirodė ekonomiškai 1.8/122 AG, 2.0/136 AG bei 2.3/150 AG (vietoj 2.2). Juose panaudota keturių vožtuvų vienam cilindrui sistema ir elektroninis degalų įpurškimas. 1997-aisiais benzinių variklių gamą išplėtė 112 serijos varikliai (po tris vožtuvus cilindrui) 2.4 V6/170 AG ir 2.8 V6/197 AG. Jie irgi patvarūs, tik labai brangios platinos metalo turinčios žvakės (apie 500 Lt, keičiamos kas 90 tūkst. km).

Tarp dyzelių motorų pasirinkimas irgi nemenkas. Nepaprastai patvarus yra ekonomiškasis 2.0/75 AG variklis, bet jis būdingas tik 1993–1996 m. modeliams. Ilgiau, iki 1998-ųjų, buvo gaminamas taip pat patikimas 2.2 D/95 AG variklis. Po to juos pakeitė šiuolaikiniai dyzeliai CDI (102 ir 125 AG) – deja, jie jautrūs prastos kokybės degalams. Patvarus ir dinamiškas yra 150 AG 2.5 DT (gaminamas nuo 1995-ųjų). Iš senesnių dyzelių siūlome vengti tik motorų su gendančiu "Lucas" firmos įpurškimo siurbliu.

Išvada

■ C klasės automobiliai geri. Jie verti dėmesio tų vairuotojų, kurie ieško ilgaamžės patogios mašinos. C klasė gali stebinti patvarumu, bet tik su sąlyga, jei yra tinkamai prižiūrėta. Nekyla bėdų dėl atsarginių detalių, jų kainos normalios, kartais gali būti net visai mažos. Būkite atsargūs su prastos kokybės detalėmis. Eksploatacija

nekelia problemų, bet mašiną aptarnauti ir remontuoti vertėtų patikimame servise.



Atsarginių MERCEDES BENZ C 200 K (1997 m.) detalių kainos	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	960
Galiniai žibintai (vnt.)	188
Priek. stabd. diskai (vnt.)	495
Priek. stabd. trinkelės (kompl.)	221
Gal. stabd. diskai (vnt.)	454
Gal. stabd. trinkelės (kompl.)	245
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	770
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	1807
Priekinis sparnas	660

Techniniai MERCEDES BENZ C 200 K duomenys	
Ilgis (mm)	4515
Plotis (mm)	1725
Aukštis (mm)	1430
Variklis	benzininis 2.0
Variklio galia (AG)	180
Maks. sukimo momentas (Nm)	260
Maks. greitis (km/h)	225
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	7,7
Automobilio masė (kg)	1345
Kaina (Lt)	18 700

"Auto Bild Lietuva" galite užsiprenumeruoti AB "Lietuvos paštas", UAB "Respublikos leidiniai", privačiose prenumeratos tarnybose ir redakcijoje, adresu A. Goštauto g. 8, Vilnius.

Prenumeratos kainos 2009 metams (Lt)

Žurnalas	1 mėn.	3 mėn.	6 mėn.	12 mėn.
Auto Bild Lietuva	8,50	22,50	51,00	102,00
Auto Bild Lietuva 4X4	-	5,70	11,40	22,80

Žurnalo "Auto Bild Lietuva" prenumeratos kainos užsienyje 2009 metams (Lt)

Šalis	1 mėn.	3 mėn.	6 mėn.	12 mėn.
ES	25,00	75,00	150,00	300,00
Kitos šalys	40,00	120,00	240,00	480,00

PRENUMERUOK!



ARBA INTERNETU

"Auto Bild Lietuva" ir 4x4 žurnalų prenumerata per dvi minutes: interneto adresas –

<http://prenumerata.veidas.lt>

Leidykloje galima įsigyti prenumeratos dovanų kuponus

TOKIO DAR NEBUVO!

ŽURNALAS VISIEMS AUTOMOBILIŲ MĖGĖJAMS

Auto Bild KATALOGAS 2009 AUTOMOBILIAI
NAUDOTI ar nauji?
Pirkėjo patarėjas
9⁹⁰ Lt
LIETUVA
Nr. 2 (02) 2008 m.

175 populiariausi modeliai

TESTAI:
Nebrangūs universalai
4x4: geresni ant slidaus kelio

Ko verti maži automobiliai?
Kas mažiausia rūdija?

PALYGINAMIEJI TESTAI
visose kainų grupėse

Iki 10 tūkst. Lt  Renault Clio II	Nuo 10 iki 20 tūkst. Lt  Opel Astra II	Nuo 20 iki 30 tūkst. Lt  Audi A4
Nuo 30 iki 40 tūkst. Lt  Mazda 6	NAUJI nuo 24 830 Lt  Dacia Logan	ISSN 1822-962X  9 771822 1962005



Idėja puiki, bet...

...kokybė pusėtina – taip trumpai galima apibūdinti antros kartos prancūzų vienatūrį *Renault Scenic*. Juk jei ne gedimai, šis automobilis tikrai būtų vykęs.

■ Dažniausiai vairuotojai skundžiasi nepatvaria *Renault Scenic* elektronika. Imobilizatoriaus ar centrinio užrakto gedimai jau nebestebina (šios ligos vargina ir konkurentų mašinas), tačiau besikartojančios problemos dėl laisvų rankų kortelės (“Hands Free”) sukelia nemalonų jausmą.

Laimė, kad ši sistema nebuvo serijinė įranga, nors pati idėja – labai gera. Norint patekti į *Re-*



Modelio istorija

2003 m. rugsėjis. Antros kartos *Renault Scenic* debiutas. Varikliai: 1,4, 1,6, ir 2,0 benzininiai bei 1,5 ir 1,9 dyzeliniai.

2006 m. spalio. Debiutuoja atnaujintas *Renault Scenic* ir *Grand Scenic*.

nault Scenic saloną bei užvesti automobilį, visiškai nereikia išsitraukti rakto. Tereikia, kad laisvų rankų kortelė būtų kišenėje. Priėjusiam prie mašinos vairuotojui beliks patraukti durų rankenėlę bei įsitaisius kėdėje paspausti “Start/Stop” mygtuką, ir pirmyn. Deja, taip atsitiks ne visada. Pasitaiko, kad durelių rankena atsisako paklusti laisvų rankų kortelei. To priežastis gali būti stiprus magnetinis laukas – mat laisvų rankų kortelė veikia radijo bangomis.

Minėtas laisvų rankų kortelės išdaigas labiau derėtų priskirti prie erzinančio, nei prie brangiai kainuojančio trūkumo. Juk pakeisti kortelės mikroprocesorių atsieis keletą litų. Gerokai plačiau teks atverti kišenę tada, jei reikės pirkti pačią kortelę. Laimė, kad tai nutinka retai. Kiti *Renault Scenic* elektronikos gedimai nėra tokie dažni, tačiau jų pasitaiko.

Dyzeliai ekonomiški, bet turi trūkumų

Problemų kelia ir 1,5 l dyzelinis motoras, kuris iki 2006 m. buvo gaminamas kelių galios variantų: 82, 86, 100 ir 105 AG. Tai ekonomiški (vidutinės degalų sąnaudos 5–6 l/100 km) ir tyliai dirbantys varikliai. Vis dėlto dyzelinio *Renault Scenic* pirkėjų gali varginti aukšto slėgio degalų siurblio gedimai. Tačiau atkreipkite dėmesį, kad iš pradžių į prancūzišką vienatūrį buvo montuojami apvalūs firmos “Delphi”, o vėliau žvaigždės formos “Siemens” firmos aukšto slėgio siurbliai. Pagal statistiką, daugiau problemų kelia pirmoji, firmos “Delphi”, sistema, kuri yra itin jautri degalų kokybei.

Be to, jei į *Renault Scenic* baką buvo pilamas prastesnės kokybės dyzelinas, jau po 60–70 tūkst. km gali tecti keisti purkštukus, kurių kaina siekia ne vieną tūkstantį litų.

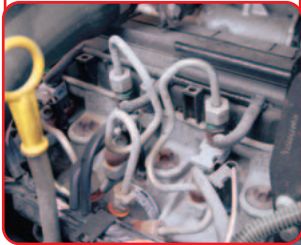
Gali pasitaikyti ir kitų variklio negalavimų – turbos ar variklio valdymo elektronikos šlubavimo.

Taip pat derėtų atminti, kad vykti dėl reguliaraus aptarnavimo į servisą geriau būtų ne kas 30 tūkst. km, kaip nurodo gamintojas, o kas 20 tūkst. km. Variklio diržą taip pat geriau būtų keisti ne kas 120 tūkst. km, o kas 90 tūkst. km. Keičiant variklio diržą neprošal būtų pakeisti ir vandens pompą. Tiesa, visa ši operacija gali kainuoti net porą tūkstančių litų.

Salonas erdvus ir labai originalus

Po tokios lavinos kritikos daugeliui skaitytojų gali kilti mintis, ar verta pirkti naudotą *Renault Scenic* vienatūrį. Atsakymas vienareikšmis – tikrai taip. Tai labai funkcionalus, saugus, gerai sukomplektuotas šeimyninis automobilis. O jo vidus ne tik erdvus, bet ir labai originalus. Prietaisų

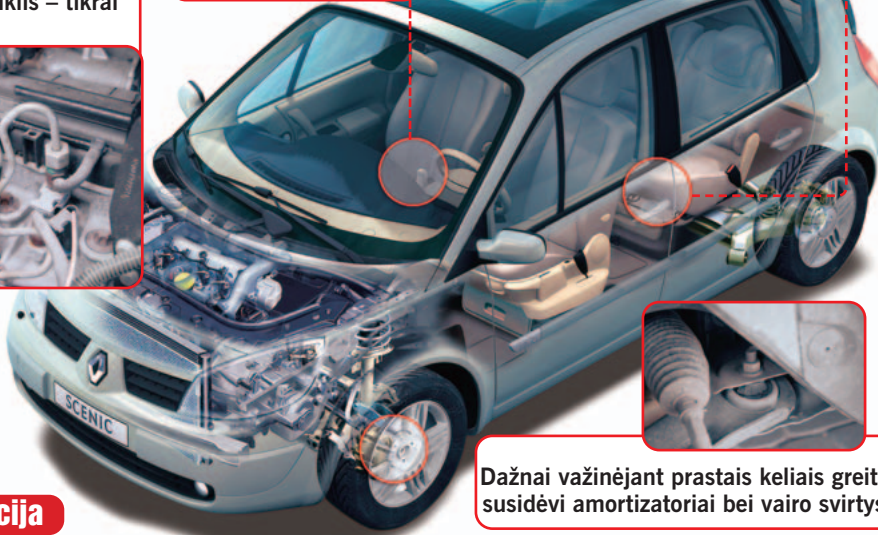
Dažniausiai 1,5 l dyzeliniame variklyje genda aukšto slėgio degalų siurblys ar turbina. Pašalinę šias problemas kainuoja tikrai nepigiai. Kiti motoro elementai yra labai patvarūs, o pats variklis – tikrai ekonomiškąs



Kartais genda ir įvairūs jungikliai bei triukšmauja oro pūtimo ventiliatoriai



Dažnai streikuoja ir laisvų rankų kortelė ("Hands Free"). Laimė, kad ši sistema nebuvo montuojama kaip standartinė įranga



Gamybos pradžios modeliuose nuo buferių lupdavosi dažai. Tačiau Renault Scenic antikorozinė apsauga tikrai gera



Dažnai važinėjant prastais keliais greitai susidėvi amortizatoriai bei vairo svirtys



Eksploatacija

skydelis įtaisytas centrinės konsolės viršuje, o ne virš vairo. Be to, informacija jame vaizduojama skaitmeniniu būdu. Trumpiau tariant, šeima su trimis atžalomis Renault Scenic salone jausis tikrai erdviai. O jei vietos trūksta, galima pasižvalgyti ir septynvie-

čio Grand Scenic.

Puikiai šeimą turėtų nuteikti ir kiti praktiški Renault Scenic salono dalykai: daiktadėžės, lentynėlės, įvairūs gėrimų laikikliai, staliukai galinių sėdynių nugarėlėse ar stalčiukai po sėdynėmis. Visais jais lengva naudotis, jie sukons-

tuoti tikrai apgalvotai.

Puiku ir tai, kad jau serijinėje įrangoje prancūzų vienatūris turi šešias oro pagalves, ABS, elektra valdomus priekinius langus bei lauko veidrodėlius ar borto kompiuterį. Geresnės komplektacijos Renault Scenic

turi klimato kontrolę, laisvų rankų kortelę, galinius automatiškai veikiančius langus bei kitą įrangą. Prie viso to reikia paminėti ir itin komfortišką pakabą, kelionėms suteikiančią dar daugiau malonumo.

Mindaugas Malinauskas

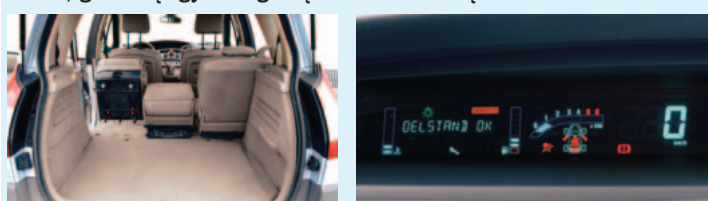


Salonas

Lenktas, centrinės konsolės viršuje įtaisytas prietaisų skydelis atrodo labai šiuolaikiškai. Tačiau visais prietaisais lengva naudotis. Vienatūrio Renault Scenic variklis užvedamas paspaudus mygtuką



Tiek priekyje, tiek gale vietos tikrai užtektinai. O jei vis dėlto jos maža, galima įsigyti ir ilgesnį Scenic variantą – Grand Scenic



Į bagažinę tilps nuo 430 iki 1840 l tūrio kroviny. Be to, ja naudotis tikrai patogų

Elektroninis prietaisų skydelio rodmenų ekranas genda labai retai. Be to, juos lengva įskaityti

Trūkumai

- Streikuoja elektronika
- Pasitaiko turbinos gedimų
- Variklio maitinimo sistemos gedimai

Privalumai

- Erdvus salonas
- Gausi komplektacija
- Komfortiška pakaba

Išvada

■ Renault Scenic – tai patogus šeimyninis automobilis, puikiai tinkamas ilgesnėms kelionėms. Vienatūris taip pat pasižymi ekonomišku varikliu, tačiau gali pasitaikyti aukšto slėgio degalų siurblio ar turbinos gedimų. Vargina ir gana dažni elektronikos gedimai – ypač laisvų rankų kortelės. Vis dėlto tai tikrai puikus šeimyninis automobilis, nors kartais jį teks paremuntuoti.



RENAULT SCENIC II 1.5 dCi	
atsarginių detalių kainos	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	300
Galiniai žibintai (vnt.)	170
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	354
Priek. stabdžių trinkelės (kompl.)	127
Galiniai stabdžių diskai* (vnt.)	800
Gal. stabdžių trinkelės (kompl.)	154
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	549
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	405
Sankabos komplektas	1400

* – stabdžių disko su guoliu kaina

Techniniai RENAULT SCENIC II 1.5 dCi duomenys	
Ilgis (mm)	4295
Plotis (mm)	1810
Aukštis (mm)	1620
Durų/vietų salone sk.	5/5
Variklis	dyzelinis
Variklio darbinis tūris (l)	1,5
Variklio galia (AG esant aps./min.)	82/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	185/2000
Pavarų dėžė	6/mech.
Maks. greitis (km/h)	165
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	15,7
Degalų bako talpa (l)	60
Bagažinės talpa (l) min./maks.	430/1840
Padangos	195/65 R17
Automobilio masė (kg)	1920
Degalų sąnaudos (l)*	6,4/4,4/5,0
Kaina (Lt)	nuo 17 000

* – mieste/užmiestyje/vidutiniš



KONCEPCINIS LRX modelis buvo pristatytas 2008-aisiais automobilių parodoje Detroite. Ar taip atrodys naujasis Land Rover SUV?

2008 m.

Stulbinama visureigių lege

Ten, kur nėra kelių, šie visureigiai yra patikimi draugai. Važiavimas bekele ir *Land Rover* – neatsiejami vienas nuo kito. Laikui bėgant, galingas, tvirtas automobilis, neprarasdamas savo pagrindinių bruožų, tapo energijos ir komforto kupina mašina.

■ Pirmą *Land Rover* visureigio prototipą 1947-aisiais suprojektavo Maurice'as Wilksas, britų firmos "Rover" projektavimo skyriaus vadovas. Imtis tokio sumanymo jį pasukino amerikiečių *Jeep*, kurie dar visai neseniai, pasibaigusio Antrojo pasaulinio karo metu, puikiai susidorojo su savo užduotimi.

Svarbiausia – paprasta ir patikima konstrukcija

Taigi nieko stebėtino, kad M. Wilks'o prototipas buvo sukurtas remiantis būtent *Jeep* platforma. Mašinos konstrukcijai panaudotas lengvas aliuminio ir magnio lydinys, vadinamas "Birmabright". Tais laikais plienas buvo reglamentuojama žaliava. Solihale netoli Birminghamo įsikūrusiuose eksperimentiniuose servisuose buvo pagaminti 48 panašūs į *Jeep* automobiliai. Nuo

sėkmingo projekto iki serijinės gamybos jau buvo netoli. *Land Rover Series I* visureigis buvo pristatytas 1948-ųjų balandžio 30 d.

Amsterdamo automobilių parodoje. Į pirmos kartos serijinės gamybos visureigius buvo montuojamas "Rover" firmos variklis, pasiskolintas iš lengvojo automobilio modelio *P3*. *Land Rover* turėjo nuolat varomus keturis ratus su atskiriamosiomis priekinių ratų stebulėmis. Tais pačiais metais, kai debiutavo automobilis, firma "Tickford" pradėjo šiam visureigiui kurti originalų kėbulą. O po kelerių metų "Land Rover" pats pagamino automobilį uždaru kėbulu – tai buvo *Station Wagon* versija.

Modeliu buvo labai domimasi.

Vairuotojai greitai pamėgo nepaprastas šio automobilio važiavimo galimybes net esant sunkiausioms

bekele sąlygoms. Tad neuostabu, kad modelis sparčiai populiarėjo. Netrukus į visureigį buvo įmontuotas galingesnis variklis,

sukonstruota ilgesnė automobilio versija, turėjusi didesnę atstumą tarp ašių – dėl šių patobulinimų pagerėjo krovinių pervežimo galimybės. 1957-aisiais į *Land Rover* visureigį pirmą kartą buvo įmontuotas dyzelinis variklis, o metais vėliau rinkoje pasirodė antra šio automobilio karta (*Series II*). Po naujojo *Land Rover* variklio dangčiu atsidūrė keturių cilindų 2286 cm³ darbinio tūrio variklis ir šešių cilindų 2625 cm³ darbinio tūrio

variklis. Neilgai trukus visureigio gamybos apimtys peržengė 500 tūkst. vienetų ribą.

1970-aisiais *Land Rover* visureigių asortimentą papildė gana nestandartinis modelis. *Range Rover* buvo prabangi pirmtako versija. Jame buvo montuojamas V8 variklis, mašinos konstrukciją laikė tvirtas rėmas, ant kurio buvo uždėtas trijų durų kėbulas. Visureigis turėjo nuolatinę 4x4 pavarą.

Komfortas bei prabanga – ir bekele, ir mieste

Praėjus metams po *Range Rover* pasirodymo, debiutavo eilinė *Land Rover* karta (*Series III*), kurią XX a. devintojo dešimtmečio pradžioje pakeitė 90, 110 ir 127 modeliai.

Kito asortimento papildymo teko laukti iki 1989-ųjų rugsėjo. Tuomet buvo pristatytas *Land Rover Disco-*



Specialiosios versijos

Nuo gamybos pradžios *Land Rover* stengėsi atitikti ypatingus įvairių klientų poreikius. Pagal jų užsakymus buvo sukurta ne viena speciali šio automobilio modelio versija.





1948 m.

LAND ROVER I prieš 60 metų pradėjo puikią britų firmos gaminamų visureigių istoriją

endos karjera

very. Ši automobilių komfortiškumu buvo galima lyginti su *Range Rover*; tik jis kainavo gerokai mažiau. Vėliau buvo pristatytas dar vienas vardas – modeliai 90 ir 110 buvo pavadinti *Defender*.

Pirmojo *Land Rover* sukūrimo 50-mečio proga pristatytas *Freelander*. Jis pasižymi šiek tiek silpnėmis pravažumo bekelėje galimybėmis, tačiau yra pigesnis ir labiau pritaikytas eksploatuoti mieste automobilis. 2005-aisiais pradėta prekiauti *Range Rover Sport* – tai prabangios sportinės mašinos ir visureigio derinys.

Šiuo metu *Land Rover* gamą sudaro penki modeliai. Nuo gamybos pradžios ši markė identifikuojama kaip patikimų automobilių su 4x4 pavara. *Defender*, *Freelander*, *Discovery*, *Range Rover* ir *Range Rover Sport* ne tik patvirtina tokias nuomones. Šie modeliai tapo stiliaus, komforto ir prabangos sinonimais.

Land Rover – britų, vokiečių, indų

Nuo pat gamybos pradžios *Land Rover* buvo skirtas labai reikliams klientams. Norint įtikti patiems įvairiausiems jų poreikiams, buvo sukurta daug specialių šio visureigio versijų. Viena garsiausių buvo *Pink Panther* („Rožinė Pantera“), kurią britų specialioji tarnyba SAS naudojo dykumos ekspedicijoms prieš užnugaryje.

Mašina buvo nuodažyta matine rožine spalva, idealiai maskavusia automobilį ant smėlio ir esant rūkui.

Land Rover savo istoriją pradėjo kaip vienas „Rover“ firmos modelių, o po to tapo savarankiška marke. Vėliau ji priklausė: „British Leyland“ (1978–1986), „British Aerospace“ (1988–1994) ir *BMW*. 2000 m. ši vokiečių firma markę pardavė „Ford“. O neseniai, 2008-aisiais, *Land Rover* kartu su *Jaguar* į savo rankas perėmė indų „Tata Motors“.

Loreta Žilinskaitė

Kaip kino filmų žvaigždė *Land Rover* laurais dalijosi su Lara Croft ir Jamesu Bondu



RANGE ROVER III – tai labai išskirtinis šiuo metu gaminamas *Land Rover* modelis. Tai taip pat ir persilaužimo laikotarpio modelis – konstrukcija neturi rėmo. Varo jį šakoti „aštuntukai“ – benzininis arba dyzelinis



FREELANDER 2 – tai antroji lengvojo SUV versija. Patogus automobilis pramogauti, neturintis didesnių ambicijų iverkti sunkesnę bekelę. Varikliai: eile išdėstyti 6 cilindrių benzininis 3.2 arba dyzelinis 2.2



LAND ROVER I: viena jo versija priekyje turėjo tris sėdynes, o gale buvo arba keleiviams, arba bagažui skirta erdvė. Priekinio nulenkiamo stiklo šonuose buvo sumontuoti išpėjamieji posūkio signalai



LAND ROVER III gamintas nuo 1971 m. Modelis įgijo visiškai sinchronizuotą pavary dėžę. Aštuonerius metus nuo debiuto jame buvo naudotas V8 (3.5/91 AG) variklis su nuolatine 4x4 pavara



DISCOVERY II, rinkoje pasirodęs 1998-aisiais, buvo daug šiuolaikiškesnis už savo pirmtaką. Gaminama buvo tik penkerių durų modelio versija. 2002-aisiais *Discovery II* buvo atnaujintas



FORWARD CONTROL modelis buvo ne itin vykęs bandymas sukurti krovininį visureigį ant *Land Rover II* bazės. Jis buvo gamintas 1962–1972 metais, daugiausia britų kariuomenės reikmėms



DEFENDER 1990-aisiais pakeitė iki to laiko gaminamus 90, 110 ir 127 modelius, kurie buvo *Land Rover III* įpėdiniai. Naujas pavadinimas tapo puikia proga panaudoti variklį su tiesioginiu įpurškimu



LAND ROVER II nuo ankstesnio modelio skiriasi švelnesnėmis kėbulu linijomis bei didesniu atstumu tarp ratų (131 vietni 127 cm), nauju 2.25 varikliu (benzininiu ir dyzeliu), o vėliau ir 6 cilindrių 2.6



Automobilių parkas auga

Paskelbti naujaisi Lietuvos kelių transporto priemonių parko ir registracijos duomenys.

■ Valstybės įmonė "Regitra" paskelbė naujausius Lietuvoje registruotų kelių transporto priemonių parko duomenis. Naujausiais (2008 m. gruodžio 31 d.) duomenimis, Lietuvoje yra registruota 2,1 mln. (2 106 848) kelių transporto priemonių (133 226 daugiau nei prieš metus).

Šalyje iš viso yra įregistruota 1,7 mln. (1 704 063) lengvųjų automobilių, 39 104 motociklai, 11 635 mopedai, 15 566 autobusai, 183 969 krovininiai automobiliai ir 152 379 priekabos, puspriekabės. Per metus šalyje registruotų lengvųjų automobilių skaičius padidėjo 107 877, krovininių automobilių – 6347 vienetais.

2008 m. gruodžio mėnesį Lietuvoje 1 087 192 fizinių ir 51 963 juridinių asmenų vardu buvo įregistruotos 2 103 928 transporto priemonės.

ABL inf.



BFL nuotr.

Transporto priemonių registravimas 2008 metais

Mėnuo	Pirmą kartą registruota				Nurašyta	
	Naudotų		Naujų		Iš viso	Lengvuju
	Iš viso	Lengvuju	Iš viso	Lengvuju		
Sausis	14771	13261	3794	2411	15135	13108
Vasaris	15252	13527	3578	2192	4953	4275
Kovas	16022	14045	3681	2198	3613	3111
Balandis	20843	17706	4895	2529	4396	3743
Gegužė	17790	15052	4287	2130	3647	3127
Birželis	15453	13120	3666	1902	3079	2631
Liepa	17750	15375	3900	2067	3912	3479
Rugpjūtis	14439	12725	2632	1376	3097	2705
Rugsėjis	13646	12165	2690	1507	2831	2466
Spalis	21024	18841	2591	1676	2883	2480
Lapkritis	19957	17807	1496	1001	2265	1930
Gruodis	17772	15830	1525	976	7491	6095
Iš viso:	204719	179454	38735	21965	57302	49150

Šaltinis: "Regitra"

Kitame numeryje (šeštadienį, sausio 31 d.) skaitykite:

DIDYSIS TESTAS



**VW Golf, Kia Cee'd, Renault Megane, Toyota Auris, Seat Leon, Fiat Bravo
Susirengė į tarptautinį golfo turnyrą**

NAUDOTI AUTOMOBILIAI



**Nissan Micra
Kiaušinis
be siurprizų**

NAUDINGI PATARIMAI

**Kaip taisyklingai nuplauti
automobilį šaltą žiemą?**



Dakaro pragaras pasigaili tik ištvemmingiausių

Šiomet Argentinoje ir Čilėje surengtas Dakaro ralis jubiliejinis – jis vyksta jau 30 kartą, penktą kartą jame dalyvauja ir Lietuvos sportininkai.

Šiomet Dakarui rengėsi net penki lietuvių ekipažai, tačiau antrąją varžybų pusę (iš viso – 15 etapų) pasiekė tik du – motociklininkas Mindaugas Slapšys ir latvišką „Oscar“ („Green Rain“ komanda) vairuojančio Aurelijaus Petraičio bei Antano Juknevičiaus ekipažas.

Lietuvių užimamas vietas rasite

Viskas ten vyksta ties žmoniškųjų galimybių riba – tu esi tikrinamas, kiek laiko gali būti nevalgęs, nemiegojęs, nesiprausęs, nematęs nė vieno civilizacijos privalumo. O prie to kasdien dar milžiniški fiziniai krūviai. Tai ir yra Dakaro šarmas.

Paties Dakaro ralio virtuvė yra sudėtingas mechanizmas, puoselėtas nuo pat jo rengimo pradžios



Ralyje kol kas nepavejamas yra ispanų „matadoras“ Carlosas Sainzas su VW

lentelėse. Alytiškio Arūno Lekavičiaus Mitsubishi visureigis kovoje su negailestingais greičio ruožais krito jau antrajame etape. Motociklininkai Šarūnas Paliokas su Yamaha ir KTM vairavęs Balys Bardauskas patyrė traumas ir gydytojai jiems neleido toliau tęsti varžybų.

Po devynių etapų visi penki šiomet Dakarą šturmavę lietuvių ekipažai (trys motociklininkai ir du automobiliai) sutartinai tvirtina, kad kovos tiek Afrikos dykumose, tiek Pietų Amerikos bekelėse (kur šiomet pirmą kartą surengtas Dakaras) negalima vadinti tikru sportu, tai labiau žmogaus egzistencijos galimybių bei savo vietos šiame pasaulyje paieškos.

1979 metais. Tai komercinis renginys, ir organizatoriai stengiasi išspausti pinigą net iš smulkmenų.

Už viską sportininkai privalo mokėti: nori medicininės pagalbos – mokėk, reikia skubios pagalbos, kuri atskrenda sraigtasparniu, – sumokėsi labai daug. Techninė pagalba iš šalies draudžiama, todėl labiausiai šiose varžybose vargsta ekipažai, neturintys techninės paramos: jiems patiems ne tik tenka traukti smėlio pusnyse įstrigusius automobilius, bet ir tik paryčiui pabaigus etapą remontuoti sulūžusias džipų dalis. Čia pat kitas rytas, vėl naujo etapo startas. Tad numigti geriausiai atveju tenka po tris keturias valandas.

Jonas Okmanas



Pietų Amerikos smėlynai nesigaili jokios technikos – motociklų, automobilių, sunkvežimių ar keturračių

AFP nuotr.



MOTOCIKLŲ ĮSKAITA PO 9 ETAPŲ

	Lenktynininkas (valstybė)	Motociklo markė	Atsilieka nuo lyderio
1.	M.Coma (Ispanija)	KTM	0,00
2.	D.Fretinge (Prancūzija)	Yamaha	1 val. 4 min. 38 s
3.	S.Despresas (Prancūzija)	KTM	1 val. 34 min. 38 s
4.	F.Lopezas (Čilė)	KTM	2 val. 4 min. 19 s
5.	J.Viladomsas (Ispanija)	KTM	2 val. 8 min. 57 s
...			
105.	M. Slapšys (Lietuva)	KTM	24 val. 57 min. 54 s

AUTOMOBILIŲ ĮSKAITA PO 9 ETAPŲ

	Lenktynininkas, šturmanas (valstybė)	Automobilio markė	Atsilieka nuo lyderio
1.	C.Sainzas (Ispanija), M.Perinas (Prancūzija)	VW	0,00
2.	M.Milleris (JAV), R.Pitchfordas (Pietų Afrika)	VW	0 val. 19 min. 52 s
3.	G.De Villiersas (Pietų Afrika), D.Zitzewitzas (Vokietija)	VW	0 val. 22 min. 58 s
4.	N.Roma (Ispanija), L.Cruz Senra (Ispanija)	Mitsubishi	0 val. 58 min. 12 s
5.	R.Gordonas (JAV), A.Grideris (JAV)	Hummer	1 val. 34 min. 17 s
...			
39.	A. Petraitis (Lietuva), A. Juknevičius (Lietuva)	Oscar	23 val. 53 min. 23 sek

SUNKVEŽIMIŲ ĮSKAITA PO 9 ETAPŲ

	Lenktynininkas, šturmanai (valstybė)	Sunkvežimio markė	Atsilieka nuo lyderio
1.	V.Caginas (Rusija), S.Savostinas (Rusija), E.Nikolajevas (Rusija)	KAMAZ	0,00
2.	F.Kabirovas (Rusija), A.Belajevas (Rusija), A.Mokejevas (Rusija)	KAMAZ	0 val. 29 min. 50 s
3.	G.De Rojus (Olandija), T.Colsoulis (Belgija), M.Van Meislas (Olandija)	GINAF	0 val. 48 min. 35 s
4.	I.Mardejevas (Rusija), V.Mizyukajevas (Rusija), A.Mardejevas (Rusija)	KAMAZ	4 val. 22 min. 10 s
5.	F.Echteris (Vokietija), D.Rufas (Vokietija), A.Kleinas (Vokietija)	MAN	5 val. 11 min. 5 s

Atsiprašome...

WHATCAR?

2008 m. gruodis

1. Ford Mondeo
2. VW Passat
3. Opel Insignia

KETURI RATAI

2008 m. gruodis

1. Ford Mondeo
2. Opel Insignia

AUTOCAR

2008 m. rugsejis

1. Ford Mondeo
2. Honda Accord
3. Subaru Legacy
4. Citroën C5
5. Audi A4

Auto Bild

2008 m. gegužė

1. Ford Mondeo
2. Citroën C5
3. Audi A4



Nugalėdamas vis naują ir naują varžovą pastaraisiais metais **Ford**Mondeo laimi daugumą palyginamųjų testų. Autoritetingiausio vokiško automobilizmo leidinio „Auto Bild“ rengtuose bandymuose pergalės pelnytos net 6 kartus!

FordMondeo

Feel the difference

