

10 psl. **SPECIALUS PRIEDAS**
apie įmonių automobilius

Tik
3⁹⁹!
Lt!

**ŽENEVOS
PARODOS
ŽVAIGŽDĖ**



Naujasis E klasės MERCEDES

Naudoti automobiliai



Toyota Land Cruiser
Patikimas visureigis

Peugeot 307



Geriausia rinktis su
benzininiu 1.6 varikliu

AUTO BILD TYRIMAS!

Kodėl Lietuvoje mažėja avarijų?

**KURIS GERIAUSIAS?
6 porų palyginimas**

Mercedes UNIMOG
Suzuki JIMNY
Fiat PANDA
Lada NIVA
Subaru IMPREZA
VW TIGUAN

Suzuki KINGQUAD
Porsche CAYENNE
Porsche 911 TURBO
Mercedes GLK
BMW 320d xDrive
Audi Q7

4x4

TESTAS ANT SNIEGO

Naudingi patarimai

Kurie genda mažiausiai



Toyota Corolla Verso

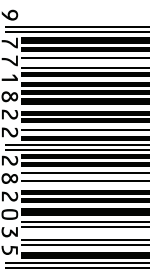


Ford Fusion

Mazda 2

Porsche 911

ISSN 1822-282X



**Pirmasis
važiavimas**



Honda Insight
EKOLOGIŠKAS IR TAUPUS

www.autobild.lt

UŽSIPRENUMERUOK
tik per **2** minutes
INTERNETU!



<http://prenumerata.veidas.lt>
 1 mėn. 3 mėn. 6 mėn. 12 mėn. (Lt)*
 8,50 25,50 51 102
 * įskaičiuotas 19% PVM



Naujoje „Veido“ leidyklos internetinės prenumeratos sistemoje galite ne tik užsiprenumeruoti patinkančius leidinius, bet ir neatsitraukdami nuo kompiuterio apmokėti prenumeratos sąskaitą.



Brangūs skaitytojai!

Kuo toliau, tuo žiemos Lietuvoje darosi šiltesnės ir mažiau snieguotos. Tačiau net ir retkarčiais iškritęs sniegas ar susidaręs ledas pridaro įvairių nemalonumų vairuotojams. Šiame "Auto Bild Lietuva" žurnalo numeryje ieškome sniego karaliaus. Dvylika labai skirtingų visais keturiais ratais varomų automobilių stojo į kovą dėl šio titulo. 4x4 pavarų testą skaitykite 18 p.

Ieškantiems automobilių, tinkamų ne tik įmonės reikmėms, bet ir laisvalaikiui, šeimos poreikiams bei kelionėms, siūlome pavartyti specialų šio numerio priedą "Įmonės automobilis" (31–41 p.). Naudingų patarimų skyrelyje pateikiame naudotų automobilių patikimumo rezultatus (28 psl.), o besiruošiantiems keliauti primename apie nuo 2009 m. padidėjusias baudas už kelių eismo taisyklių pažeidimus užsienyje (27 p.). Kaip visuomet pristatome naujausius modelius, artimiausiu metu pasirodysiančius Lietuvoje. Šiame numeryje tai naujasis E klasės Mercedes modelis (8 p.) ir hibridinis Honda Insight (10 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 Maži ir dideli, lengvi ir sunkūs, pigūs ir brangūs: šešių skirtingų automobilių porų palyginimas



10 Honda Insight įrodo, kad benzininis bei elektrinis varikliai dirba darniai ir hibridas yra taupus



32 Puikus pasirinkimas sunkiais krizės laikais: praktiškas ir kaip anksčiau nebrangus Dacia Logan MCV

i AUTOMOBILIAI MŪSŲ ŽURNALE

29 Alfa Romeo 145	48 Mercedes 140 hp
14 Audi R8	49 Mercedes 300 SL
18 Audi Q7	16 Mini Cooper
18 BMW 320d xDrive	50 Mitsubishi Colt
33 Citroen Nemo	16 Mitsubishi i MiEV
32 Dacia Logan MCV	40 Nissan NP 300
15 Fiat Panda	34 Opel Combo
18 Fiat Panda Cross	14 Opel Flextreme
16 Ford Galaxy	50 Opel Insignia
17, 28 Ford Fiesta	44 Peugeot 307
28 Ford Fusion	18 Porsche Cayenne S
29 Ford Ka	29 Porsche Boxster
17 Geely	19, 29 Porsche 911
14 Hyundai Genesis	15, 34 Renault Kangoo
10 Honda Insight	15 Renault Modus
28 Kia Carnival	18 Suzuki Jimny
19 Lada Niva	19 Subaru Impreza WRX STI
41 Mazda BT 50	19 Suzuki KingQuad
28 Mazda 2	34 Škoda Roomster
19 Mercedes GLK	28 Toyota Corolla Verso
8 E klasės Mercedes	46 Toyota Land Cruiser 120
19 Mercedes Unimog U 5000	17 Volvo S80L
49 Mercedes C11	34 VW Caddy Life
49 Mercedes W196	14 VW Golf Plus
48 Mercedes 120 hp	18 VW Tiguan

Aktualijos

8 E klasės Mercedes

Naujos kartos modelio debiutas



10 Honda Insight

Tikrai ekologiškas ir ekonomiškas automobilis

12 Eismas

Keliuose saugiau – lietuviai liaunasi žudyti

14 Karštos "Auto Bild" naujienos

50 Rinka

Sausį naujų lengvųjų automobilių Lietuvoje įregistruota 70 proc. mažiau

Testai

18 12 automobilių su 4x4 pavana

Skirtingų charakterių automobilių palyginimas žiemos sąlygomis

Naudingi patarimai

27 Taisyklių pakeitimai Europoje

Baudos užsienyje nuo 2009-ųjų padidėjo



28 Daugiausiai ir mažiausiai gendantys automobiliai

Kurios mašinos iš tiesų geros, o kurios – tikras galvos skausmas



Įmonės automobilis

32 Dacia Logan MCV

Sėkmės sulaukęs rumunų modelis po atnaujinimo

33 Citroen Nemo

Mažas, bet talpus ir nebrangus

34 Škoda Roomster, Opel Combo, VW Caddy Life, Renault Kangoo

Keturi šiuolaikiški "kablukai", skirti ir darbui, ir laisvalaikiui

40 Nissan NP 300

Praktiškas japonų pikapas

41 Mazda BT 50

Pakeitęs išvaizdą darbinis arklys

Naudoti automobiliai

44 Peugeot 307

Benzininis 1.6 variklis – geriausias pasirinkimas

46 Toyota Land Cruiser 120

Visureigis, kuriam beveik nėra dėl ko priekaištauti

Įvairenybės

48 Modeliai legendos: Grand Prix 1908

Lenktyniniai automobiliai, įžengę į antrąjį šimtmetį

Kitos rubrikos

4 Kronika, 6 Laiškai, 26 Laisvalaikis, 42 Sportas, 50 Anonsai

Meniškas sprendimas

■ Nors neįtikėtina, bet akivaizdu! Tokia yra dviejų prabangių automobilių gyvenimo pabaiga. Šie klasikinės žalios spalvos (racinggreen) *Jaguar* ir *Daimler* automobiliai su smėlio spalvos odinėmis sėdynėmis tapo tiesiog įvažiavimo į sodybą vartų stulpais. Varikliai, greičių dėžės, ašys, valytuvai, chromuotos išorės apdailos juostelės, šoniniai veidrodėliai, priekiniai žibintai, ratlankiai – dabar tai viskas, kas liko kyšoti virš žemės. Jau penkeri metai, kai Naujojoje Zelandijoje, važiuojant SH7 keliu tarp *Reeftono* ir *Greymoutho*, galima žavėtis tokiu kūriniumi. Tačiau pamatyti tokį reginį kokiame nors atokesnėje arba tankiau apgyvendintoje Lietuvos vietoje – neįmanomas dalykas. O apie tai, kad kas turėtų –

negali būti net minties. Vagys ir vandalai neįtikėtina greitai automobilius išnarstyti, padegti arba bent jau išterlioti grafitais. Arba kaimynas pasiskųstų atitinkamoms tarnyboms, esą teršiama aplinka. Tačiau jei, tarkime, po 20, 30 ar net 50 metų lietuvių socialinis pavydas nebesikoncentruos ties automobiliais, galima tikėtis, kad tai gali tapti savotiška nemokama premija už automobilio atidavimą į metalo laužą. O mes – ačiū astronominėms naftos kainoms – važinėsime mažesnį malonumą teikiančiais ekologiškais automobiliais. Ir tokie pačių sukurti paminklai visiems primins senus gerus laikus, kai variklio darbinis tūris ir galingumas, benzino kvapas ir “Connolly” odinės sėdynės dar atrodė patraukliai.





Sumažėjo pardavimas

■ Pernai Lietuvoje, palyginti su 2007-aisiais, benzino pardavimas sumažėjo penktadaliu. Šiomet mažiau perkama ir dyzelino bei dujų. Lietuvoje naftos produktų kainos, palyginti su kitomis kaimynų rinkomis, yra didesnės. Dėl šios priežasties pervežimo bendrovės degalų pilasi kaimyninėse šalyse – Latvijoje ir Lenkijoje.

Vairuotojo pažymėjimo nuotrauka – “Regitroje”

■ Fotografavimo paslaugas teikiančios įmonės skundžiasi, esą stinga informacijos apie vairuotojo pažymėjimo nuotraukoms keliamus reikalavimus. Pagal šiuo metu galiojančią tvarką valstybės įmonės “Regitra” padalinyje užsakant vairuotojo pažymėjimą asmens nuotraukos pateikti nereikia, nes vairuotojas nufotografuojamas vietoje. Gaminant vairuotojo pažymėjimus naudojamas skaitmeninis asmens atvaizdas. Už šią paslaugą papildomai mokėti nereikia.



Neišlaikė egzamino

■ Užsispyrusi Pietų Korėjos močiutė jau 771 kartą neišlaikė vairavimo egzamino, bet yra pasiryžusi bandyti ir toliau. 68-erių metų moteris, naujiųjų pranešimuose vadinama tiesiog Cha, nuo 2005 m. beveik kiekvieną darbo dieną laikė vairavimo egzaminą. Nesenai ji ir vėl – jau 771 kartą – neišlaikė vairavimo egzamino.

Atleis nemažai darbuotojų

■ Japonijos automobilių gamintojas “Nissan” paskelbė dėl sumažėjusio automobilių pardavimo planuojantis atleisti 20 tūkst. darbuotojų visame pasaulyje. Tai sudaro 8,5 proc. esamų darbo vietų. “Nissan” per šiuos finansinius metus gali prarasti 2,9 mlrd. JAV dol. (7,85 mlrd. Lt).



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,

Saulenis Pociūnas, Olė Čičinskaitė,

Irena Klionovskienė, Erika Kosteckienė,

Rasa Tarvydienė, Lidija Tupčiauskienė,

Indrė Večerskienė.

Gamybos vadovė Sonata Bajoraitė.

Dizaineris Vitalij Ponadiožin.

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 3,99 Lt

Spaudė UAB "Spaudos kontūrai".

Tiražas audituojamas.

Nacionalinė žurnalių

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



Matavimas – dar ne įrodymas

Girdėjau, kad policija gavo lazerių, kuriais galima matuoti automobilio greitį kilometro atstumu. Iš kur žinoti, kad pamatuotas yra konkre-

čios mašinos greitis, jei iš tokio atstumo ji atrodo kaip mažas taškelis? Ar šis įrenginys matuodamas taip pat fotografuoja?

Jonas Iš Trakų



Lazerinio matuoklio rodmenis iš esmės nulemia ir kelių policininko sąžinė

Lazeriniuose matuokliuose, kurių turi Lietuvos policija, nėra nei kamerų, nei fotografavimo aparatų. Matuojama taip pat, kaip ir senesniais klasikiniiais būdais, t.y. "rankiniu būdu". Pataikyti į atitinkamą automobilį leidžia optinis taikiklis, galintis dvigubai padidinti vaizdą. Matavimo reikšmė remiasi iš esmės tik policininko, dirbančio lazeriniu matuokliu, rodmenimis.

ABL

Kaip geriausia prisukti ratus?

Neseniai bandžiau atsukti ratus, kurie anksčiau buvo sumontuoti servise. Gamyklinis raktas nuo to sulūžo, o profesionalus didelis raktas susilenkė. Ratus atsukti pavyko tik servise. Meistras pasakė, kad tai normalu, nes jie juos prisuka rimtu pneumatiniu raktu. Ar yra kokia nors norma, reglamentuojanti, kiek stipriai reikia prisukti ratus? Kuo gresia per stiprus prisukimas?

Zenonas iš Zarasų

gamintojas. Lengvųjų automobilių jis lygus nuo 50 iki 170 Nm. Informacijos apie konkrečiam modeliui tinkamą jėgą galima rasti instrukcijoje. Dėmesio: gali skirtis automobilių su plieniniais ratlankiais nuo automobilių su lengvų lydinų ratlankiais duomenys.

Teoriškai ratų varžtai turi būti užveržiami pneumatiniu raktu tik iš pradžių, o tada dinamometrinio raktu. Deja, nedaugelis servisų tikrai taip daro. Per stipriai užveržiami varžtai gali suskilti. To pasekmės gali būti liūdnos: sugadinta stebulė arba ratlankis.

ABL

Nėra vienos bendros taisyklės, tinkamos visiems ratų sraigtams. Jie turi būti užveržti tokiu stiprumu, kokį rekomenduoja automobilio



Per stipriai užveržus varžtus gali nutrūkti ratas arba galima sugadinti stebulę ir ratlankius

"Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

<http://www.autobild.lt>

Praėjusiame numeryje klausėme:

[kokia jūsų nuomonė apie kelininkų ir komunalininkų darbą žiemą tvarkant kelius bei gatves.](#)

Buomas. Dėl kelininkų, prižiūrinčių automagistrales bei kitus svarbiausius šalies kelius, nieko blogo pasakyti negalėčiau. Jie visada būna pasiruošę darbui, apsnigtus ir apledėjusius kelius visada nuvalo laiku. Tiesa, girdėjau, kad šiemet padėtis turėtų pablogėti, nes jiems nukirpo nemažą dalį žiemos priežiūrai skirtų pinigų.

Gints. Aplaidžiausiai, deja, dirba visai ne rajoninės kelių tarnybos, kurioms ypač sunku valyti ne asfaltuotus kelius, o žvyrkelius (daug sudėtingesnė technologija), o miestų komunalinės tarnybos. Net juokas suėmė, kai Kauno savivaldybė prašė kariuomenės pagalbos keliams nukasti. Įdomu, ką tada veikė laikinosios sostinės komunalininkai?

CicinX. Daugelis vairuotojų neskiria, kas už kokius kelius atsako, ir dažniausiai keikia Valstybinę automobilių kelių direkciją. Reikėtų žinoti, kad už užmiesčių kelius atsako kelininkai, o už miestų gatvių valymą – miestų komunalininkai, kurie žiemos priežiūrai turi atskirus biudžetus. Kiek esu girdėjęs, geriausiai tvarkomasi Vilniuje. Sostinės vairuotojai puikiai mato, kad kai tik baigia snigti, kelininkų sunkvežimiai tuoj pat pasirodo gatvėse ir pradeda darbą – nesvarbu, koks būtų paros metas.

Gintulis. Vilniaus komunalininkai šiemet "pasišiuokšlino" tik vieną kartą, kai iš karto po Naujųjų smarkiai pasnigo ir labai atšalo. Buvo keletas dienų, kai Vilniaus gatvės buvo virtusios čiuožykla. Tačiau tuomet buvo laisvadieniai ir geriausia buvo sėdėti namie.

Kitas ABL forumo klausimas: kokia jūsų nuomonė dėl pernai Lietuvoje sumažėjusio avaringumo su tragiškomis pasekmėmis? Kam čia reikėtų priskirti didžiausius nuopelnus – Susisiekimo ministerijai ar policijai? O gal vairuotojai tapo sąmoningesni?

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.



Dyzelinio variklio kaitinimo žvakės

Jei dyzelinis variklis užsiveda, ar tai reiškia, kad žvakės veikia gerai? Kai pastarąjį kartą buvau servise, mechanikas man patarė kuo greičiau pakeisti kaitinimo žvakes. Kadangi tai daug kainavo, nepadariau to, nes nemačiau jokių jų gedimo požymių. Variklis užsiveda gerai, nebent kartais po šaltos nakties iš pradžių dirba netolygiai ir truputį dūmija. Ar yra kokia nustatyta rida, kai jau reikia keisti žvakes (kaip benzininių variklių)?

Vaidas iš Raseinių

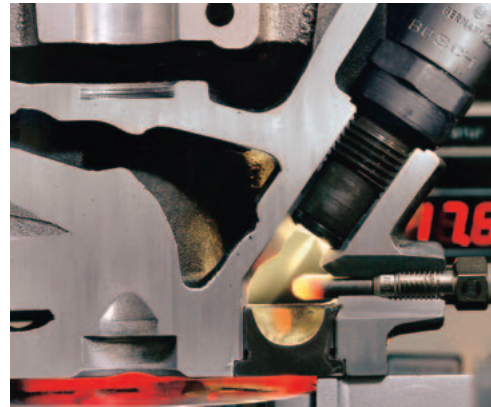
Tai, kokia yra kaitinimo žvakių būklė, galėsite sužinoti tik tada, kai užeis dideli šalčiai. Tada padės tik gerai veikiančios žvakės. Užvedant ir šildant variklį jos atlieka labai svarbią funkciją, bet kartu būna labai smarkiai apkrautos. Kai lauko temperatūra žemiau nulio, dyzeliniams varikliams tenka sunkus išbandymas. Jei variklio neįmanoma užvesti ir jaučiamas būdingas tratėjimas bei

dūmijimas, reikia važiuoti į servisą ir patikrinti kaitinimo žvakes. Geros žvakės turi per kuo trumpesnį laiką pasiekti atitinkamą temperatūrą, kad galėtų užsidegti šaltas degalų ir oro mišinys. Net ir geriausios žvakės sensta. Tai priklauso nuo mašinos eksploataavimo sąlygų. Ypač važiuojant trumpais atstumais keliais šalto variklio užvedimo ciklais joms tai didelis krūvis, nes jas reikia nuolat papildomai šildyti.

Geležinė taisyklė tokiu atveju yra tokia: jei sunku užvesti variklį, paprastai kaltos būna žvakės. Todėl labai svarbi jų kokybė. Naujesniuose automobiliuose apie uždegimo žvakių susidėvimą signalizuoja specialus prietaisas. Profesionalas iš karto pamatys, kad žvakės susidėvėjo.

Jei temperatūra nėra labai žema, paprastai variklį galima užvesti, net jei ne visos žvakės yra geros. Vairuotojas tokiu atveju nebent gali pastebėti, kad variklis netolygiai dirba ir dūmija. Kadangi visų žvakių patvarumas panašus (pagal eksploatacijos trukmę) ir jei mechanikas pastebės, kad bent viena žvakė yra bloga, geriausia būtų pakeisti visą komplektą. Tikriausiai būtent dėl to profesionalas rekomendavo pakeisti visą žvakių komplektą, nors iki šiol mašiną galima buvo užvesti.

ABL



Dyzelinio variklio pakaitinimo žvakės laikui bėgant sugenda ir jas reikia keisti visas iš karto

Ar galima pakeisti žemėlapi?

Esu patenkintas savo Saab 9-3. Mašina tikrai gera, iki šiol neturėjau su ja jokio vargo. Nervina mane tik navigacija. Nors sumokėjau už ją kelis tūkstančius litų (su garso sistema), žemėlapių tikslumas ir sistemos siūlomų kelionių maršrutai yra prastesni negu vadinamųjų nestacionarių, montuojamų kaip papildoma įranga, navigacijų, kurios yra gerokai pigesnės. Buvau firminiame servise ir sužinojau, kad jie turi naujausią programos versiją. Ar galima į gamyklinę navigacijos sistemą

įrašyti kokį nors geresnį GPS žemėlapi?

Vitas iš Marijampolės

Gamyklinių navigacijos sistemų kūrėjai labai rūpinasi tuo, kad keisti jų instaliuotą programą į kitą, neoriginalią, būtų labai sunku arba net neįmanoma. Daugeliu atvejų neįmanoma pasinaudoti net originalios programos kopija, padaryta įrašymojoje laikmenoje. Jei norite turėti visada naujausius žemėlapius už normalią kainą, deja, jokia gamyklinė navigacija nebus geriausia išeitis.

ABL



Gamyklose instaliuotas navigacinės sistemos atnaujinti nėra labai paprasta

Kada išjungti ESP?

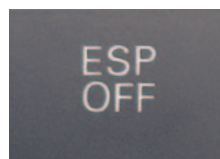
Neseniai važiuavau su draugu. Pastebėjau, kad jis išjungė ESP sistemą (degė kontrolinė lemputė). Kai paklausiau, kodėl taip padarė, paaiškino instrukcijoje skaitęs, kad su šia sistema nereikėtų važinėti žiemą. Ar tai tiesa? Jei taip, tuomet kada ESP turi padėti? Gal sausame, lygiame kelyje?

Povilas iš Klaipėdos

Jei mašinoje įrengta elektroninė stabilizavimo sistema (ESP), tai ši sistema turėtų būti įjungta visada. Dėl šios priežasties daugelio automobilių modelių vairuotojai

neturi net galimybės jos išjungti. Automobilių, kuriuose yra ESP, instrukcijoje paprastai būna numatyti keli atvejai, kai reikia išjungti ESP: važiuojant per gilią sniego pusnį, naudojantis sniego grandinėmis, judant iš vietos ant ledo, važiuojant per pelkę arba birų žvyrą. Kitaip tariant, turi tai būti tikrai ekstremalios sąlygos. Važiuojant normaliais keliais, kad ir apsnigtais, ESP turėtų būti įjungta. Taip pat reikia žinoti, kad kai kuriuose automobiliuose ESP negalima visiškai išjungti. Sistema paprastai „apsiginkluoja“ automatiškai viršijant tam tikrą greitį arba esant didelėms apkrovoms.

ABL



Išjungti ESP sistemą reikia tik važiuojant itin ekstremaliosiomis sąlygomis

Sėkmė garantuota

Jau po trijų mėnesių automobilių prekybos salonuose pasirodys naujas E klasės Mercedes modelis. Vokiečiai sako, kad tai bus saugiausias automobilis pasaulyje.

■ E klasės Mercedes yra vienas svarbiausių modelių visoje Vokietijos gamintojo gamoje. Limuzinas turi savo istoriją, gerbėjų, aiškia koncepciją ir tęstinumą. Daugelis nusipirkę E klasės automobilių nebepasidomi nieko kito ir laukia naujos mėgstamo modelio kartos.

Pasikeitęs dizainas

Naujasis Mercedes stipriai skiriasi nuo savo pirmtako. Kas nutiko? Gal keičiasi mados? Dingo dauguma apvalumų... Kėbulo detalės pasižymi aštriomis linijomis, kurios baigiasi statesniais kampais nei anksčiau. Stilistiškai E klasė šiek tiek panaši į naują Mercedes GLK SUV automobilį. Priekinės ir galinės apvalios senojo modelio lempos pakeistos į labai įdomių formų kampuotus LED žibintus. Madingi dienos šviesų „antakiai“, sumontuoti priekiniame buferyje, pagyvina ir sukuria dar kampuotesnį vaizdą. Automobilis atrodo daug dinamiškiau nei anksčiau.

Pirmenybė – saugumui

Konstruodami naują E klasės modelį „Mercedes“ konstruktoriai

panaudojo visas įmanomas technologijas, siekdami sukurti saugiausią pasaulyje automobilį. „Saugumas, saugumas ir dar kartą saugumas, o po to jau komfortas ir aplinkosauga“, – svarbiausius dalykus suriškioja gamintojai.

Be visų galimų aktyvaus ir pasyvaus saugumo sistemų, E klasė gavo vadinamąjį aktyvųjį variklio dangtį, kuris apsaugo pėsčiąjį nuo sunkesnių sužalojimų. Susidūrus su pėsčiuoju galinė variklio dangčio dalis pakyla 5 cm, taip sumažindama sužalojimo riziką. Šis įrenginys yra mechaninis ir jam suveikus be reikalo vairuotojas gali grąžinti jį į pirminę padėtį. O štai panašų Citroen C6 ir Jaguar XF modelių, kurie turi analogiškas, tačiau pirotechnines sistemas, savininkai tokios galimybės neturi.

Dar daugiau vietos gale

Pakabos konstrukcija nepasikeitė. Atstumas tarp ašių padidėjo 2 cm (iki 2,87 m). Teigiamus pokyčius pajus sėdintieji gale – čia yra dar daugiau vietos kojoms.

Komforto atžvilgiu E klasės modelis visada buvo vienas geriausių

rinkoje, tad ir šiuokart niekas neturėtų pasikeisti. Šešių cilindru variklius turintys modeliai gali būti komplektuojami su pneumatine pakaba „Airmatic“. Visi kiti turi jau iš C klasės žinomą adaptivią amortizatorių sistemą „Direct Control“. E klasės Mercedes jį, žinoma, bus standartinės įrangos sąrašė. Sistema priderina pakabos standumą prie kelio sąlygų. Tai reiškia, kad dabar vokiečių limuzinas yra daug geriau valdomas negu ankstesnis modelis.

Nauji varikliai

„Mercedes“ pirmenybę teikia mažesnio darbinio tūrio varikliams su tiesioginiu degalų įpurškimu. Keturių cilindru E 250 CGI (204 AG) vietoj kompresoriaus turės turbiną. Pigiausių versijų E 200 CGI (su „Start & Stop“ funkcija) ir E 200 CDI dar reikės palaukti kelis mėnesius. Vi-

si V6 ir V8 varikliai turės septynių laipsnių „automatus“, kurių padėti bus galima perjungti jungikliais po vairo – tiksliai taip, kaip dabar siūloma S klasės modeliuose.

Kainos kol kas neskelbiamos, bet manoma, kad pigiausias E klasės Mercedes su silpniausiu dyzeliniu E 220 CDI varikliu Lietuvoje turėtų kainuoti nuo 140 tūkst. Lt.

Vitoldas Milius



Kainų kol kas nežinome, tačiau pigiausias E 220 CDI Blueefficiency Lietuvoje kainuos nuo 140 tūkst. Lt

Techniniai duomenys	E 250 GCI Blueeff.	E 350 CGI Blueeff.	E 350 4Matic	E 500	E 500 4Matic	E 220 CDI Blueeff.	E 250 CDI Blueeff.	E 350 CDI Blueeff.	E 350 CDI 4Matic B.E.
Variklio darbinis tūris (cm ³)	1796	3498	3498	5461	5461	2143	2143	2987	2987
Galia (AG esant aps./min.)	204/5250	292/6400	272/6000	388/6000	388/6000	170/3000	204/4200	231/3800	231/3800
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	310/2000	365/2400	350/2400	530/2800	530/2800	400/1400	500/1600	540/1600	540/1600
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	7,3	8,8	9,7	11,2	11,4	5,5	5,5	7,1	7,3
CO ₂ emisija (g/km)	175	205	233	261	274	142	142	186	193

Gamintojo nuotr.



Keturių cilindrų versijos turi tradicinę pavarų perjungimo svirtį vidurinėje konsolėje – versijose su varikliais V6 ir V8 ("7G-Tronic") pavarų perjungimo svirtys nukeliavo po vairu. Ypač patogiu tai, kad tamsiuoju paros metu artėjanti kliūtis matoma vietoj spidometro atsivėrusiame daugiafunkciame ekrane



Kelių kontūrų sėdynės su automatiškai prisipučiančiomis pagalvėmis padeda išlaikyti stabilią kūno padėtį net įveikiant staigius posūkius



1. "Night Vision" sistema leidžia iš anksto pamatyti, pvz., pėsčiajį.

2. Aklos zonos mažinimo sistema veikia dėl galiniame buferyje įmontuotų radaro daviklių (informuoja vairuotoją, kad akloje veidrodėlių zonoje yra mašina).



3. Aktyvusis variklio dangtis žaibiškai kyla susidūrus su pėsčiuoju. Įrenginį laiko dvi labai galingos spyruoklės.



VAISLIUKAS

“Žalieji” automobiliai tampa vis populiare-
ni. Negalima teigti, kad juos masiškai per-
ka, bet kad apie juos daug kalbama – tiesa.



Naujasis hibridinis
Honda Insight vidutiniškai
100 km kelio sunaudoja
tik 4,4 l benzino

■ Praėjusių metų automobilių parodoje Paryžiuje pristatytas naujas *Honda* modelis *Insight* išvažiavo į gatves. Tai jau ne pirmas hibridinis “Hondos” kūrinys. Kaip teigia koncerno inžinieriai, *Insight* modelis yra 20-ties metų, praleistų tobulinant hibridines sistemas, darbo vaisius. Per metus planuojama parduoti 200 tūkst. šio ekonomiškio modelio. Didžioji dalis pardavimo numatyta JAV, Europoje planuojama parduoti 30 tūkst. *Insight*.

Dizainas

Jei kalbėtume apie stiliškumą, *Insight* akivaizdžiai panašus į savo tiesioginį konkurentą *Toyota Prius*. Pasak gamintojo atstovų, kitaip ir negali būti, nes norint, kad penkerių durų hečbekas turėtų gerą aerodi-

namiką, automobilis turi atrodyti būtent taip. Pleišto formos kėbulas neturi daug apvalumų, visos detalės stilingai užbaigtos. Tokio tipo automobiliams tuningo dirbtuvės ne daug ką galėtų pasiūlyti, kiekvienas priedas atrodytų kaip svetimkūnis.

Honda Insight gerai sukonstruotas, surinktas ir įrengtas. Prietaisų skydelio apdailos medžiagos neatrodo prabangiai, bet matyti, kad jos yra kokybiškos. Kelių aukštų prietaisų skydelis pabrėžia futuristinę nuotaiką.

Ergonomika

Sėdynės, nors ir nesportiškos, tačiau patogios. Kaip daugumoje japoniškų automobilių, truputį trumpokos jų sėdimosios dalys, tačiau tai gali pajusti tik ilgakojai vairuotojai.

Vairas reguliuojamas visomis kryptimis, tad bet kokio ūgio vairuotojas suras jam patogią padėtį. Prietaisai, mygtukai, jungikliai išdėstyti patogiai, viskas tiesiog po ranka. Nors prietaisų skydelis neįprastos formos, tačiau jo teikiama informacija vairuotojui suprantama lengvai. Galė sėdintiems keleiviams vietos užtenka, tačiau aukštesni nei 1,80 m gali remtis galva į lubas (duoklė aerodinamikai).

Važiavimo savybės

Honda Insight – tikras ekologiškas ir ekonomiškasis automobilis. Jo dinaminės savybės subalansuotos taip, kad visko užtektų protingam ir harmoningam važiavimui. Emocijoms čia ne vieta. *Insight* nenoriai paklūsta aršaus vairuotojo koman-

doms. Benzininis 1,3 l darbinio tūrio variklis pasiekia 88 AG ir turi 121 Nm sukimo momentą. Su vienintele galima automatiškai greičių dėže hibridinė *Honda* pasiekia maksimalų 186 km/h greitį, o iki 100 km/h įsibėgėja per 12,6 s. Su šiuo modeliu net nesinori važiuoti dinamiškai ar greitai. Visa jo dviasia taip ir liepia atleisti akceleratoriaus pedalą ir bandyti mušti taupumo rekordus. O degalų sąnaudų rodikliai tikrai įspūdingi. Mieste *Insight* benzino sąnaudos yra 4,6 l/100 km, o užmiestyje – 4,2 l/100 km. Automobilio kaina dar nežinoma – ji bus paskelbta kovo 3 d. Ženevos autosalono metu vyksiančioje spaudos konferencijoje.

Vitoldas Milius



Spidometro rodmenys viršuje, o tachometro viduje matyti informacija apie abiejų variklių darbą ir važiavimo režimą



Prietaisų skydelis – iš kokybiškų, gerai surinktų detalių. Futuristinis stilius pažįstamas iš Civic modelio



Galinėse lempose panaudotos LED technologijos. O kaip jau tapo madin-ga, žydras priekinių lempų fonas pasako, kad tai hibridinis automobilis



Galinė sėdynė sulankstoma dalimis. Bagažinės tūris jas nulenkus – 408 l, be to, grindyse yra patogi slėptuvė

Techniniai HONDA INSIGHT duomenys	
Variklis	1,3 SOHC i-VTEC+ el. varikl.
Variklio darbinis tūris (cm³)	1339
Variklio galia (AG esant aps./min.)	88 +14 el. varikl.
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	121 +78 el. varikl.
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	12,6
Maksimalus greitis (km/h)	186
CO ₂ emisija (g/km)	101
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	4,4
Ilgis/plotis/aukštis (mm)	4395/1695/1425
Kaina (Lt)	n.d.

Trumpai apie HONDA INSIGHT



Privalumai

Automobilio viduje džiugina geros apdailos medžiagos, gera surinkimo kokybė ir šiuolaikinis prietaisų skydelis. Važiuojant smagu just, kad turi ekonomišką modelį.



Trūkumai

Silpnokos dinaminės savybės nuvilia, kai norima padaryti greitą manevrą ar staigų lenkimą, tačiau visada yra galimybė nusipirkti Porsche ir pamiršti šias problemas.

Aukštiems keleiviams mažoka vietos gale.



Tai mus nustebino

Prietaisų skydelyje esantis ekonomišką važiavimo asistentas padarytas tarsi kompiuterinis žaidimas. Jis leidžia matyti, kuris variklis koku galingumu dirba, ir pasirinkti taupiausią važiavimo režimą. Svarbiausia neužsižaisti ir nors retkarčiais žiūrėti ir į kelią.

Išvada

■ *Honda Insight* – tai automobilis norintiems pabrėžti savo teigiamą požiūrį į gamtos tausojimą, inovacijas ir taupymą. Gali būti, kad artimiausiu metu tokį požiūrį būsime priversti išsiugdyti visi. Mažos degalų sąnaudos ir nedidelė CO₂ emisija (101 g/km) turėtų būti skatinama val-

stybiniu mastu. Lietuvoje tai dar neaktualu, tačiau, atrodo, ilgai laukti nereikės.



2008 m. daugiausiai žmonių – net 42 – žuvo Vilniaus mieste. Tuo tarpu Visagine nežuvo nė vienas eismo dalyvis



BFL nuotr.

Keliuose saugiau – lie

Pernai Lietuvos keliuose žuvo 498 žmonės. Tai mažiausias skaičius per pastaruosius 40 metų.

■ Pastaraisiais metais automobilių Lietuvoje vis daugėjo ir šių metų pradžioje perkopė 2,1 milijono ribą. Natūralu, kad daugėjant automobilių, didėjo ir vairuotojų skaičius. Iš pirmo žvilgsnio atrodytų, kad taip stipriai padidėjęs eismo dalyvių skaičius turėjo pabloginti saugumą keliuose. Tačiau viskas yra priešingai. Kodėl?

Kraupi reklama verčia susimąstyti

Už saugų eismą atsakingi pareigūnai teigia, kad avaringumo mažėjimą lėmė net keletas priemonių, kurių imtasi per pastaruosius kelerius metus. Pirmiausia tai švietėjiškos akcijos,

per televiziją bei radiją į galvą vairuotojams kalusios: tik įlipęs į automobilį užsisek saugos diržą, nevairuok išgėręs ir neleisk to daryti kitam, mažink greitį ir t.t. Dalis šių reklamų tikrai turėjo įsirėžti į sąmonę. Ar pamenate vaizdo klipą, kuriame tėvai automobilyje važiuoja užsisegę diržus, o ant galinės sėdynės sėdinti jų atžala – ne. Staiga stabdant vaikas išlekia pro langą. Vaizdas iš tiesų kraupus ir sukrečiantis.

Avaringumą, pasak saugumo keliuose ekspertų, mažino ir tai, kad jau kelerius metus tiesiant naujus ar pertvarkant esamus kelius yra įvertinamas ir eismo saugumas. Ekspertai žiūri, kur reikėtų įrengti šviesoforų, papil-

domų ženklų, salelių, atsižvelgia į kelio ženklinimą ir t.t. Trumpiau tariant, įvertinama, ar tam tikrame kelyje esantys ženklai tik blaško vairuotojų dėmesį, ar kaip tik jų reikia daugiau, kad pagerėtų eismo saugumas. Ekspertai vienu balsu pabrėžia, kad avaringumą mažino ir keliuose padidėjęs greičio matuoklių skaičius. Ypač gerų rezultatų davė tai, kad greičio matuokliai dažniausiai įrengiami avaringiausiame kelio ruožuose.

Policijos pareigūnai savo ruožtu priduria, kad nelaimių keliuose skaičius mažėjo ir dėl pernai itin sugriežtintų baudų. Juk nuo šiol prie vairo sulaukyltas neblavus vairuotojas ne tik sulauks nemenkos baudos, praras

teisę vairuoti, bet gali būti nubaustas administraciniu areštu – liaudiškai sakant, turės atsėdėti parų, o jo automobilis gali būti konfiskuotas.

Mes galime tik pridurti, kad nemažai kelių erelių buvo nuturdyta ir per vis dažnėjančius policijos reidus. Ypač pagirtina tai, kad pernai per ilguosius savaitgalius visoje šalyje budėdavo tikrai nemažai pareigūnų.

Kova už būvį gali atsilipti ir eismo saugumui

Tačiau ar prastėjant ekonomiškai artimiausiu metu padėtis keliuose neapsivers aukštyne kojomis? “Avaringumas labai



Pernai vairuotojų pažymėjimų neteko 1637 asmenys

Baudos už KET pažeidimus

KET pažeidimas	Kas gresia
Saugos diržai	
Važiavimas neužsisėgus diržo	100–200 Lt bauda
Važiavimas neužsisėgus diržo jau baustiems administracine nuobauda	200–300 Lt bauda arba teisės vairuoti transporto priemonę atėmimas vienam mėnesiui
Greičio viršijimas	
Greičio viršijimas iki 10 km/h	tik įspėjimas
Greičio viršijimas nuo 10 iki 20 km/h	40–100 Lt bauda
Greičio viršijimas nuo 20 iki 30 km/h	100–300 Lt bauda
Greičio viršijimas nuo 30 iki 40 km/h	400–600 Lt bauda, o vairuotojams, neturintiems dvejų metų vairavimo patirties, bauda nuo 400 iki 600 Lt su teisės vairuoti transporto priemonę atėmimu nuo 3 iki 6 mėn.
Greičio viršijimas nuo 40 iki 50 km/h	600–800 Lt bauda, o vairuotojams, neturintiems dvejų metų vairavimo stažo, bauda nuo 600 iki 800 Lt su teisės vairuoti transporto priemonę atėmimu nuo 6 mėn. iki vienerių metų.
Greičio viršijimas daugiau kaip 50 km/h	1000–1500 Lt bauda su teisės vairuoti transporto priemonę atėmimu nuo 1 iki 3 mėn. arba septynių parų administracinis areštas su teisės vairuoti transporto priemonę atėmimu 6 mėn.
Vairavimas išgėrus	
Girtumas nuo 0,41 iki 1,5 promilės	1000–1500 Lt bauda su teisės vairuoti transporto priemonę atėmimu nuo vienerių metų iki vienerių metų šešių mėnesių
Kai girtumas didesnis nei 1,51 promilės	2000–3000 Lt bauda su teisės vairuoti transporto priemonę atėmimu nuo dvejų iki trejų metų arba administracinis areštas nuo dešimties iki trisdešimties parų su teisės vairuoti transporto priemonę atėmimu nuo dvejų iki trejų metų

Nelaimių statistika Lietuvos keliuose

Metai	2008	2007	2006	2005	2004	1991*
Bendras KET** pažeidimų skaičius	435 597	449 720	396 025	355 355	n.d.	n.d.
Žuvusiųjų skaičius	498	740	759	773	752	1173
Sužeistųjų skaičius	5940	8042	8256	8466	7862	6558
Išrašyta baudų už KET pažeidimus (Lt)	per 49 mln.	per 141 mln.	119 mln.	per 100 mln.	n.d.	n.d.
KET pažeidimus padarė vyrai (proc.)	83	83	85	86	87	n.d.
KET pažeidimus padarė moterys (proc.)	17	17	15	14	13	n.d.

* – tais metais užfiksuotas didžiausias žuvusiųjų keliuose skaičius nuo 1968 m. ** – Kelių eismo taisyklės

tuviai liaunasi žudyti

Kodėl saugumas keliuose gerėjo? Ar prastėjant ekonomikai padėtis neapsivers aukštin kojomis?

priklauso nuo žmonių psichologinės būsenos. O prastėjant ekonominei padėčiai, gali pablogėti ir padėtis keliuose. Juk kur gyvenime yra didelė kova už būvį, tą patį žmonės daro ir kelyje. Vis dėlto tai daugiau prielaidos, nei moksliniai tyrimai”, – sako Lietuvos automobilių kelių direkcijos generalinis direktorius Virgaudas Puodžiukas. Jis taip pat pateikia pavyzdį, kad per šiuo metų sausį keliuose žuvo 15 žmonių mažiau nei 2008 metų tą patį mėnesį. Taigi bent jau kol kas padėtis neblogėja.

Jam antrina ir Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos viršininko pavaduotojas Aleksandras Samulevičius. Jis sako, kad gerėjanti eismo statistika lei-

džia teigti, jog eismo dalyvių kultūra pamažu gerėja. Tuo tarpu susisiekimo ministras Eligijus Masiulis pabrėžia, kad įmanoma pasiekti, jog Lietuvos keliuose nežūtų nė vienas žmogus. Anot jo, to galima tikėtis ne anksčiau kaip 2050 m.

Kad ir kaip būtų, griežtos baudos, galybė greičio matuoklių ir net kiekvienoje sankryžoje budintis policininkas tikrai nepašalins eismo saugumo, jei nepasikeisime mes, vairuotojai. Todėl derėtų atminti, kad mašina ne tik susisiekimo priemonė. Patekusi į girtą, nuo narkotikų apsvaigusio ar susinervinusio žmogaus rankas ji tampa žudymo įrankiu.

Mindaugas Malinauskas

Išvada

■ Padidintos baudos, avaringuose ruožuose dygstantys greičio matuokliai, pertvarkomi keliai bei vis dažniau reidus rengiantys policininkai padėjo akivaizdžiai sumažinti žuvusiųjų keliuose skaičių. Tačiau saugumui keliuose turėjo įtakos ne vien tik tai. “Auto Bild Lietuva” manymu, prie to prisidėjo ir atnaujinamas automobilių parkas, t.y. šalyje daugėja mašinų, turinčių gausesnę saugumo įrangą. Be to, kraupi socialinė reklama prisibeldė ne tik iki vairuotojų sąmonės, bet ir iki keleivių ir, svarbiausia, vaikų – automobilio gale sėdintys keleiviai patys

pradėjo segtis saugos diržus.

Vis dėlto net ir žiauriausios akcijos nepadės dar labiau sumažinti avaringumo, jei patys vairuotojai neįsijaus, kad mašina yra ne vien tik susisiekimo priemonė. Patekusi į neatsakingo piliečio rankas ji labai greitai gali tapti žudymo įrankiu.



GENESIS – Šiaurės Amerikos 2009 metų automobilis

■ Geriausiu Šiaurės Amerikos 2009 metų automobiliu išrinktas *Hyundai Genesis*. Komisija, kurią sudarė 50 nepriklausomų JAV ir Kanados automobilių žurnalistų, vertino visus praėjusiais metais pasirodžiusius naujus automobilius ir geriausiu nauju modeliu pripažino *Genesis*.

Šiais metais žiuri vertino daugiau nei 50 naujų mašinų, iš kurių išrinko tris geriausius automobilius ir tris geriausius sunkvežimius. Antrą ir trečią vietas tarp automobilių užėmė *Volkswagen Jetta TDI* ir *Ford Flex*. Apdovanojimai teikiami jau 16-tą kartą, sekant prestižinių Europos

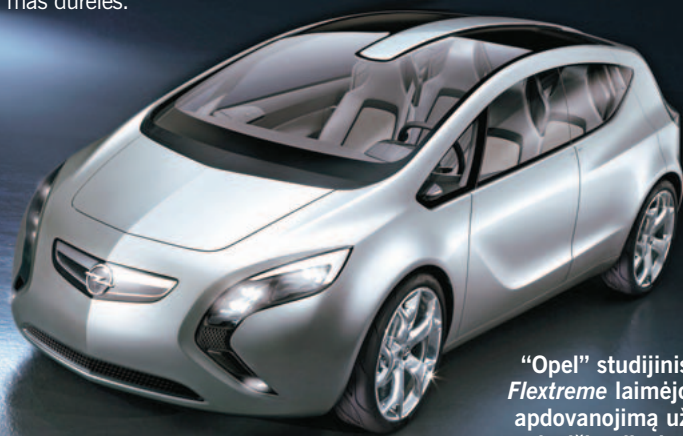
metų automobilio rinkimų pavyzdžiu. Žiuri vertina automobilius pagal keletą veiksnių, tokių kaip technologijų naujoviškumas, dizainas, saugumas, valdymas, vairavimo malonumas bei kainos ir vertės santykis. Beje, sprendimas, ar *Hyundai Genesis* bus pasiūlytas Europos rinkai, dar nepriimtas.



OPEL

Koncerno laimėjimas

■ “Opel” koncerno koncepcinis automobilis *Flextreme* laimėjo “Red Dot Design Award” apdovanojimą. Elektromobilis su papildomu 1,3 litro dyzeliniu varikliu (“Range Extender”) turi ne tik dvi jas įprastas priekines dureles, bet ir dvi galines į šonus atsiveriančias arba į viršų pakeliamas dureles.



“Opel” studijinis *Flextreme* laimėjo apdovanojimą už naujovišką dizainą

Papildyta R8 gama

■ Nuo 2009 m. rudens automobilių sporto mėgėjai galės pasivažinėti ir *Audi R8 LMS*. Modifikuotas R8, pasiekiantis daugiau kaip 500 AG, papildoma serijinį R8 GT3, jam taip pat jau leista dalyvauti nacionalinėse ir tarptautinėse lenktynių serijose. Išskirtiniai požymiai – gausi saugos įranga, modifikuota priekinė dalis ir didelis galinis spoileris.



AUDI



VW

Atnaujintas GOLF PLUS

■ Bolonijos automobilių parodoje VW pademonstravo naująjį *Golf Plus*. Kompaktiškojo automobilio išvaizda panaši kaip *Golf VI*, tačiau jo priekinė dalis visai nauja. Ir techniniu požiūriu *Golf Plus* iš esmės panašus į savo mažąjį brolių. Naujieji “Common-Rail” dyzeliai turėtų pasiekti nuo 90 iki 140 AG, o 100 kilometrų turėtų sunaudoti 0,8 litro degalų mažiau negu iki šiol.

Šešių arba septynių pavarų DSG dėžė pakeis ir tradicinį “automatą”. Kainos – šiuo metu nuo 17 800 eurų (61 410 Lt) – turėtų išlikti tokios pat, o sumažinus papildomos įrangos – net kristi. Rinkoje automobilis pasirodys kovo pabaigoje.



Salone naudojami nauji apmušalai, prietaisų skydelis paimtas iš *Volkswagen Golf VI*. Išorėje naujai apipavidalinti galiniai buferiai

Sustiprino savo pozicijas ir Lietuvoje, ir Europoje

■ Naujų lengvųjų automobilių rinkai sparčiai smunkant, "Fiat" kompanija savo pozicijas per 2008 metus ne tik išsaugojo, bet ir sustiprino: Lietuvoje "Fiat" rinkos dalis pakilo visu procentu – nuo 3,9 iki 4,9 proc., o visoje Europoje – nuo 6,4 iki 6,6 proc.

Nepaisant rinkos recesijos mūsų šalyje (–2 proc.), "Fiat" naujų automobilių Lietuvoje 2008 m. įregistruota 22 proc. daugiau nei 2007 m. (1234 vnt., palyginti su 1008 vnt.), taigi koncernas iš 11 vietos lentelėje pakilo į aštuntą.

Priešingai nei ankstesniais metais, kur kas didesnį augimą užtikrino asmeninės, o ne komercinės paskirties automobilių populiarumas: 2008 m., palyginti su 2007 m., asmeninės paskirties *Fiat* įregistruota 66 proc. daugiau (atitinkamai 545 ir 902 automobiliai). Tarp asmeninės paskirties modelių populiariausi buvo *Fiat Panda*

(ji taip pat yra lyderė mini automobilių segmente ir ketvirta populiariausių 2008 m. asmeninių modelių dešimtuose), 2008-aisiais Lietuvoje debiutavęs *Fiat 500* ir *Fiat Bravo*.

Europoje naujų lengvųjų automobilių pardavimas 2008 m., palyginti su 2007-aisiais, krito 8,4 proc. Tuo tarpu "Fiat" Europos masteliu sustiprino savo pozicijas 0,2 proc. ir atsirikė 6,6 proc. rinkos dalies. "Fiat Group Automobiles", į kurią, be "Fiat" ir "Fiat Professional" ženklių, taip pat įeina ir "Alfa Romeo" bei "Lancia", savo rinkos dalį Europoje per 2008-uosius išaugino nuo 8,1 iki 8,3 proc.



FIAT



RENAULT

Plečia biodegalais varomų automobilių gamą

Toliau tęsdamas ekologiškų automobilių programą "Renault Eco2", "Renault" pristato naujus modelius, kurie bus varomi bioetanoliu. Iki šiol *E85* versijas turėjo tik *Clio Rip Curl* bei *Megane* modeliai, o dabar su tokiu varikliu bus galima įsigyti *Modus* bei naująjį *Kangoo*.

Norint, kad automobilis būtų varomas biodegalais, reikia atlikti svarbius variklio pakeitimus, susijusius su įpurškimo sistema, purkštukais, degalų baku. *Renault E85* gali būti varomi tiek biodegalais, tiek įprastais degalais. Nuo šiol biodegalais varomų *Clio Rip Curl* (1.2 16V 75 E85) bei *Megane II Estate* (1.6 16V E85) liniją papildė *Modus* bei *Grand Modus* (1.2 16V 75 E85) ir naujasis *Kangoo* (1.6 16V 105 E85).

Taip pat galima užsisakyti 1.6 16 E85 naujojo *Megane* versijas.

Aplinką tausojantis bioetanolis E85 70 proc. mažina šiltnamio efektą sukeliančių dujų, azoto oksidų ir sieros oksidų išmetimą į aplinką. Biokurą E85 sudaro 85 proc. etanolio, gaunamo iš žemės ūkio produkcijos, kitus 15 proc. – bešvinis 95 oktano benzinas.

Automobiliai taip pat gali būti varomi aplinką tausojančiu biodyzelinu. B30 yra gaminamas kombinuojant 30 proc. augalinės kilmės produkcijos su 70 proc. dyzelino. Šie biodegalai CO₂ išmetimą mažina iki 20 proc. Biodegalais varomus variklius "Renault" netrukus pasiūlys ir su naująja *Laguna* bei *Espace*.



Naujas „Viasat Sport Baltic“ kanalas

Pamatyk daugiau nei 1600 valandų geidžiamiausio sporto tiesioginių rungtynių, įgarsintų lietuvių kalba, skaitmenine kokybe, 16:9 vaizdo formatu.

- ULEB Eurolyga.
- UEFA Čempionų lyga.
- SEB Baltijos krepšinio lyga.
- Moto GP.
- ATP teniso turnyrai.
- Pasaulio ledo ritulio čempionatas.
- N. Valujevo kovos.

Vienintelė aistra!

www.viasatsport.lt





VOKIETIJA

Patikimiausi modeliai

■ Atsižvelgiant į pasaulyje pirmąją automobilų tyrimų kompanijos DEKRA tyrimų ataskaitą, patikimiausiais modeliais pastaraisiais metais pripažinti *Ford S-Max* ir *Ford Galaxy*: patikrinus 96,7 proc. automobilių nebuvo rasta jokių rimtų trūkumų. Antrą ir trečią vietas pasidalijo *Renault Clio III* ir *Mazda 5*. “DEKRA Faults Report 2009” (liet. DEKRA defektų ataskaita) patikimai atskleidžia pirkėjams naudotų automobilių savybes. Visų pirma ši patikra apima daugiau nei 15 mln. naudotų automobilių ir vyksta įvairiose Europos šalyse. Antra, visi modeliai skirstomi į septynias klases, kiekviena – dar į tris grupes, atsižvelgiant į automobilio ridą (0–50 tūkst. km, 50–100 tūkst. km ir 100–150 tūkst. km). Taip išvengiama neteisingų palyginimų. Trečia, nėra atsižvelgiama į tai, kaip kiek-

vienas automobilis buvo prižiūrimas. Pavyzdžiui, naudotos padangos ar valytuvų šluotelės neturi įtakos automobilių patikimumui.

“DEKRA FAULTS REPORT 2009”
PAGAL GRUPES

A ir B klasės 0–50 tūkst. km: *Renault Clio III, Toyota Aygo, Mazda2*; **50–100 tūkst. km:** *Mazda2, Honda Jazz, Mitsubishi Colt*; **100–150 tūkst. km:** *Audi 2, Toyota Yaris, Ford Fiesta/Fusion*;
C klasė 0–50 tūkst. km: *Toyota Prius, Ford Focus, Mazda3*; **50–100 tūkst. km:** *VW Golf V, Mazda3, Škoda Octavia*; **100–150 tūkst. km:** *Škoda Octavia, Ford Focus, VW Golf V*.

Vienatūriai 0–50 tūkst. km: *Ford S-Max/ Galaxy, Mazda5, Seat Altea*; **50–100 tūkst. km:** *Seat Altea, Ford C-Max, VW Touran*; **100–150 tūkst. km:** *VW Touran, Caddy, T5*.



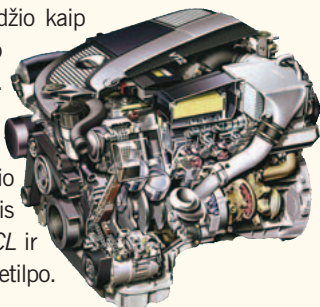
Ford Galaxy
DEKRA ataskaitoje buvo pripažintas vienu patikimiausių savo klasės modelių



MERCEDES

Negamins naujų V12 variklių

■ “Mercedes” nutraukė dvylikos cilindų variklių gamybą. Prieš kurį laiką buvo planuojama sukurti naują V12 variklį (variklio kodas M295), tačiau nuspręsta paskutinį kartą patobulinti dabartinį V12 variklį (M275) ir po to užleisti vietą V8 varikliui su dviem turbinomis. Šis naujasis, kompaktiškesnis ir lengvesnis variklis bus tokio dydžio kaip paprastas dviejų litrų darbinio tūrio motoras ir net keturių galios variantų. Kaip alternatyvą buvo planuojama panaudoti BMW V12 variklį, tačiau šie planai žlugo dėl to paties – variklio dydžio. Tik labai didelėmis pastangomis šį ilgą bei sunkų variklį pavyko įdėti į CL ir S klasės automobilius, tačiau į SL jis netilpo.



MITSUBISHI

i MiEV bandomas Europoje

■ Oficialus pirmojo masiniam naudojimui pritaikyto elektra varomo automobilio *Mitsubishi i MiEV* debiutas artėja, jau sausį pradėti jo bandymai Europoje. Iki šiol aplinkos neteršiantį automobilį jau spėjo išbandyti energetikos kompanijų, įvairių valstybių valdžios atstovai. Nuo šio mėnesio dvylika *i MiEV* automobilių keliaus per įvairias Europos valstybes, kur juos išbandyti ir pareikšti savo nuomonę galės dar daugiau susidomėjusių žmonių. Taip “Mitsubishi Motors” planuoja surinkti vertingą infor-

maciją apie elektra varomų automobilių poreikį įvairiose Europose šalyse. Kol kas neaišku, ar *i MiEV* bandymų turas užsuks ir į Lietuvą. 2006 m. pradėtas kurti *Mitsubishi i MiEV* yra japonų gamintojų atsakas į nenusipėjamas pasaulines naftos kainas, didėjančią susirūpinimą klimato kaita ir daugumoje šalių įsigaliojusias griežtas automobilių taršos normas. Jeigu šiuo metu visame pasaulyje atliekami intensyvūs *i MiEV* bandymai pasiteisins, automobilio debiutas Europoje numatomas 2010-aisiais.



MINI



Elektrinis modelis – per ankšta dėžutė

■ Kalifornijoje atlikti bandomieji važiavimai parodė, kad BMW koncerno kuriamas elektros variklio varomas *Mini* modelis kol kas yra nevykęs. Paaiškėjo, kad dabartinis *Mini Cooper* visai nepritaikytas elektriniam varikliui, nors Amerikoje į šį modelį žiūrima kaip į patrauklią įvaizdžio detalę. Mat 5088 elektrinėje mašinoje esančios akumuliatoriaus baterijos netelpa variklio skyriuje, todėl buvo sudėtos ant galinės sėdynės. Štai kodėl *Mini E* tapo tik dviviete ir labai ankšta dėžute, kurią vargu ar kas norėtų pirkti. Juo labiau kad vien baterijos kainuoja 20 tūkst. eurų.

labai didelis sukimo momentas garantuoja didžiulį važiavimo malonumą. Beverli Hilso milijonieriai labai domėjosi šiais bandomaisiais automobiliaukais. Mat 250 kilometrų važiavimo vienu baterijos įkrovimu nuotolio užtenka net ir Los Andžele. Greitojo įkrovimo prietaisu *Mini E* vėl įkraunamas per geras dvi valandas.

Kita vertus, *Mini E* gali suteikti ir džiaugsmo. Nepaisant pusantros tonos svorio,



Mini E – išorė kaip įprasto *Mini*, tačiau po sėdynėmis bei variklio dangčiu slepiasi ateities technologija



KINIJA

Kiniška PANDA



■ Plačiai pravertomis akimis į pasaulį žvelgia šeštojoje Guangzhou automobilių parodoje dalyvaujantis Geely modelis, kuris yra Fiat Panda kopija. Šis automobiliukas

turėtų būti varomas 1,3 litro benzininio variklio ir atitikti "Euro 5" normą. "Geely" koncernas planuoja dar šiais metais šią Pandą atvežti ir į Europą, bet tada ji tikriausiai turės kitą vardą.

O kaip Vakarų gamintojai? "Volvo" pristato specialiai Kinijai sukurtą pailgintą S80 versiją su 14 centimetrų ilgesne važiuoklės baze, o "Ford" – specialų kinišką naujosios Fiesta variantą.



Fiesta hečbekas pagamintas specialiai Kinijai



Volvo S80L – Kinijoje gaminamas pirmasis Volvo, skirtas tik vietos rinkai

Ateities automobilio raktelis



■ BMW sukūrė automobilio raktelio su apmokėjimo funkcija prototipą. Į raktelio korpusą buvo įmontuotas lustinis mikroprocesorius, kuris per nedidelį atstumą radijo bangomis kontaktuoja su kortelių skaitytuvu. Gamintojai teigia, kad ateityje automobilių raktelius bus galima panaudoti ne tik bankininkystės, bet ir kitose srityse, pavyzdžiui, kaip elektroninius bilietus į... teatrą ar kiną.



BMW



Pasiūlymas
taikomas daugumai
populiariausių
automobilių modelių

KASKO draudimas –

100 %

kompensacija vagystės atveju

Fiksuota išskaita tik 375 Lt.



If draudimas

Dalia Baltrušaitienė
Dalia Baltrušaitienė, klientų aptarnavimo vadovė

www.if.lt

IEŠKOMAS sniego KARALIUS

Dvylika labai skirtingų automobilių stoja į kovą dėl sniego karaliaus titulo. Nugalės tik vienas. Kuris?



Neįtikėtina pora. Senutė Lada Niva prieš visiškai naują Mercedes GLK

1 pora

Mažas prieš didelį

p. 20

Suzuki Jimny
1.5 DDiS



Mažas: ilgis 3645 mm

2 pora

Lengvas prieš sunkų

p. 21

VW Tiguan 2.0
TSI 4Motion



Lengvas: masė 1609 kg

3 pora

Paprastas prieš sudėtingą

p. 20

Fiat Panda 4x4
Cross 1.3 M-Jet



Paprastas: su viskozine mova

Audi Q7
3.0 TDI



Didelis: ilgis 5086 mm

Porsche
Cayenne S



Sunkus: masė 2225 kg

BMW 320d
xDrive



Sudėtingas: elektronikos valdoma pavara

Šis mūsų testas daugeliui skaitytojų gali priminti Dovydo ir Galijoto, arba nykštuko ir milžino, kovą. Taip yra todėl, kad poroje grumiasi du labai skirtingi automobiliai: mažas ir didelis, lengvas ir sunkus, pigus ir brangus.

Pavyzdžiui, didelis ir prabangus Audi Q7 visureigis į orą išmesdamas debesis baltų dūmų bei nervingai maldamas baltų ratais negali pavyti mažesnio ir pigesnio Suzuki Jimmy. Galingas motoras ir didžiulis svoris šiam vokiečių visureigiui tik trukdo susidoroti su vikriuoju japonų mažyliu.

Tikriausiai jau supratote, kad šį kartą pamėginsime atsakyti į daugeliui vairuotojų kylantį klausimą – ar didesni,

galingais motorais ir naujausia technika apginkluoti automobiliai yra pranašesni ant sniego nei mažesni ir ne tokie galingi jų konkurentai.

Ieškoti atsakymo į šį klausimą kolegų vokiečiai išsiruošė į Austrijos Alpes. Čia dvylika labai skirtingų charakterių automobilių turėjo įveikti po penkias testo rungtis: pakilti į kalniuką (įsibėgėjimas), suteikti važiavimo malonumą sniegu nuklotame kelyje, neprarasti stabilumo, pademonstruoti stabdžių sistemos darbą bei garantuoti saugumą. Kuris iš teste dalyvavusio dvyliktuko pasirodė geriausiai ir tapo šių metų sniego karaliumi?

Mindaugas Malinauskas

Kaip buvo testuojama?

Visi dvylika automobilių buvo testuojami Austrijos miestelyje *Fais-tenau* įsikūrusiame žiemos važiavimo tobulinimo centre ("Winter Driving Center"). Kiekvienas testo dalyvis turėjo įveikti po penkias rungtis: įsibėgėjimas nuo 0 iki 40 km/h, stabdymas važiuojant 40 km/h greičiu, sukibimas klampiame sniege bei įveikti slalomą, per kurį buvo vertinamas važiavimo saugumas ir malonumas.



4 pora

Senas prieš naują

p. 22



Lada Niva
1.7i 4x4

Senas: debiutavo 1976 m.

5 pora

Brangus prieš pigų

p. 23



Porsche
911 Turbo

Brangus: 493 778 Lt

Ypatinga dvikova

Milžinas prieš mažylį

p. 22



Mercedes
Unimog
U 5000

Milžiniškas: atstumas tarp ašių – 3250 mm

Mercedes GLK
280 4Matic



Naujas: debiutavo 2008 m.

Subaru Impreza
WRX STI



Pigus: 131 500 Lt

Suzuki KingQuad
750AXi



Mažylis: atstumas tarp ašių – 1280 mm



Mažas Suzuki Jimny 1.5 DDiS

Jimny slalomo trasą įveikia labai greitai – tik reikia vairuotojo sugebėjimų

■ Japonų *Suzuki Jimny* ilgis siekia viso labo 3,65 m. Tuo tarpu *Audi Q7* ištiesęs net iki 5,07 m. Vienas šalia kito šie du automobiliai atrodo

kaip tankas ir žaislinė mašinėlė. Abu jie skiriasi kaip diena ir naktis ir įvertinus šios poros visų keturių ratų pavaras. *Suzuki Jimny* 4x4 pavara



Jimny 4x4 pavara valdoma šiais mygtukais. Nuspaudus "4WD-L" galima įjungti lėtinančiąją pavara

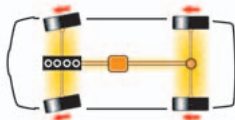


Ant radiatoriaus grotelių esantis užrašas "quattro" reiškia, kad *Audi Q7* yra varomas keturiais ratais

TECHNIKA

4x4 pavara įjungiama mygtuku

■ Įprastomis sąlygomis *Suzuki Jimny* automobilis yra varomas tik galiniais ratais. Tačiau prireikus į darbą "pakinkyti" ir priekinius mažojo visureigio ratus vairuotojui beliks nuspausti mygtuką 4WD. Tada variklio sukuriama galia tarp ašių bus paskirstoma po lygiai – santykiu 50:50. Yra galimybė įjungti ir lėtinančiąją pavara (4WD-L).



Norint įjungti priekinius *Jimny* ratus, teks nuspausti salone esantį mygtuką

Mažas prieš didelį Suzuki Jimny sudorojo Audi Q7



Didelis Audi Q7 3.0 TDI quattro

Didelė masė ir elektronikos valdoma visų ratų pavara nepadėjo *Audi Q7* klampiam sniege

įjungiama paprasčiausiu mygtuko paspaudimu, t.y. mechaniniu būdu. Tuo tarpu didžiuliam *Audi Q7* visureigyje už visų keturių ratų pavara ("quattro") atsako elektronika. Važiuojant įprastomis sąlygomis galia tarp priekinių ir galinių ratų paskirstoma santykiu 40:60, tačiau prireikus iki 65 proc. variklio galios gali būti perduodama priekiniams

arba iki 85 proc. galiniams ratams. Atrodytų, kad šiuolaikinės technologijos turėtų garantuoti pergalę *Audi Q7*, bet taip nėra. Slalomo rungtyje šiam visureigyui koją pakiša per greitai įsikišanti ESP sistema, o kylant į kalną – didžiulis svoris. Tuo tarpu lengvas, ESP sistemos neturintis *Suzuki Jimny* su šiomis užduotimis susidoroja akivaizdžiai geriau.

SUZUKI	TECHNINIAI DUOMENYS	AUDI
4x4	Pavara	4x4
dyzelinis	Variklis	dyzelinis
1461	Variklio darbinis tūris (cm³)	2967
86/3750	Variklio galia (AG esant aps./min.)	240/4000
200/1750	Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	550/2000
145	Maks. greitis (km/h)	216
17,0	Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8,5
5/mech.	Pavarų dėžė	6/autom.
Pirelli W 190 Snowsport	Padangų gamintojas	Dunlop Grandtrek WT M2
205/70 R15	Padangų dydis	235/60 R18
apie 57 316*	Kaina (Lt)	185 070

* – Lietuvoje *Jimny* su dyzeline varikliu neparduodamas. Lentelėje pateikiama kaina Vokietijoje

IŠVADA: Suzuki laimi, nes puikiai ropščiasi į apsnigtą kalną. Gausus šiuolaikinės technikos Audi Q7 pasirodė prasčiau



Paprastas prieš sudėtingą Fiat Panda puola 3 serijos BMW



Paprastas Fiat Panda 4x4 Cross 1.3 M-Jet

Sudėtingas BMW 320d xDrive

Keturiais ratais varoma *Fiat Panda* tikrai nebaisu nusukti nuo asfalto

■ Sudėtinga, elektronikos valdoma visų keturių ratų pavara, kurią *BMW* vadina "xDrive", savo darbą atlieka labai efektyviai. Tačiau už ją teks atseikėti tikrai nemenką sumą – 8572 Lt, nes *BMW 320d* be "xDrive" kainuoja nuo 117 991, o su šia sistema – nuo 126 563 Lt. Kur kas mažiau finansiškai nukentės *Fiat Panda 4x4 Cross* pirkėjas. Jis už automobilį turės pakloti nuo 43 400 Lt. Taigi skirtumas tikrai žymus. Tačiau tai visiškai nereiškia, kad italų mažylis prastai juda apsnigtais keliais. Čia *Fiat Panda 4x4 Cross* gelbsti paprasta viskozinė mova, automatiškai "įdarbinti" galinius ratus, bei ELD ("Electronics Lock

Du visiškai skirtingi to paties koncerno automobiliai

Sunkus *Porsche Cayenne S*

Lengvas *VW Tiguan 2.0 TSI*

Lengvas prieš sunkų *Tiguan* įveikė *Cayenne*

■ Vienas koncernas, bet du visiškai skirtingi automobiliai. *VW Tiguan* yra naujos kartos simpatiškas, nedidelis SUV. Tuo tarpu *Porsche Cayenne* – didelis, netgi raumeningas galios įsikūnijimas. Būtent dėl to, kad yra sunkus, *Cayenne* visureigis sunkiau susidoroja su testo rungtimis ant sniego. Tiesa, į kalną

Cayenne ropščiasi tikrai neblogai, tačiau kitose rungtyse jis nebuvo toks geras. Pavyzdžiui, slalomo metu *Cayenne* sunku valdyti, nes automobilį neša į šoną. Tuo tarpu mažesnis ir gerokai lengvesnis *Tiguan* visas testo rungtis įveikė be didesnio vargo. Tiesa, startuojant iš vietos jo priekiniai ratai buksuoja, kol į pagal-

bą ateina galiniai. Kita vertus, *Porsche Cayenne* visų keturių ratų sistema, atrodo, dirba kur kas elegantiškiau, nei santykinai šiurkščiai veikianti analogiška *VW Tiguan* sistema. Vis dėlto praktikoje labiau pa-

sitiesina *Volkswagen Tiguan*. Mažesnis ir lengvesnis *Volkswagen SUV* yra nuspėjamesnis bei didesnį vairavimo džiaugsmą slidžiam kelyje teikiantis visureigis. Todėl šios poros nugalėtojas – *VW Tiguan*.

VW	TECHNINIAI DUOMENYS	PORSCHE
4x4	Pavara	4x4
benzininis	Variklis	benzininis
1984	Variklio darbinis tūris (cm ³)	4806
200/6000	Variklio galia (AG esant aps./min.)	385/6200
280/1700	Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	500/3500
207	Maks. greitis (km/h)	250
8,5	Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	6,8
6/autom.	Pavarų dėžė	6/autom.
Dunlop SP Winter Sport 3D	Padangų gamintojas	Dunlop Grandtrek WT M3
235/55 R17	Padangų dydis	255/50 R19
99 553	Kaina (Lt)	242 811*

* – kaina Vokietijoje



VW Tiguan automobilyje sukimo momentas tarp ašių paskirstomas automatiškai

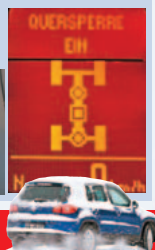


Cayenne vairuotojas gali pasirinkti, kokių santykiu bus paskirstomas sukimo momentas

TECHNIKA

Cayenne “prifarširuotas” elektronikos

■ Variklio teikiamą galią tarp ašių paskirsto centrinis diferencialas ir elektronikos valdoma diskinė sankaba. Beje, ši sistema net 100 proc. variklio teikiamos galios gali perduoti tiek priekiniams, tiek ir galiniams ratams.



IŠVADA: galia dar ne viskas. Lengvesnis *VW Tiguan* slidžiu keliu važiuoja geriau nei sunkus *Porsche Cayenne*

Differential” – elektroninis diferencialo blokavimas) sistema. To pakanka, kad italų mažylis puikiai ropštųsi į kalną ir tik per plauką atsilikytų nuo *BMW* įsibėgėjimo rungtyje. Tačiau atliekant slalomo

užduotį 3 serijos *BMW* parodo, kad sudėtinga sistema yra pranašesnė. Šią testo rungtį vokiečių sedanas įveikė stabiliau, o švelnus automobilio slydimas suteikė vairavimo malonumą.

FIAT	TECHNINIAI DUOMENYS	BMW
4x4	Pavara	4x4
dyzelinis	Variklis	dyzelinis
1248	Variklio darbinis tūris (cm ³)	1995
70/4000	Variklio galia (AG esant aps./min.)	177/4000
145/1500	Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	350/1750
150	Maks. greitis (km/h)	224
18,0	Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8,2
5/mech.	Pavarų dėžė	6/mech.
Dunlop SP Winter Sp. Response	Padangų gamintojas	Pirelli W 210 Sottozero
175/65 R15	Padangų dydis	225/45 R17
43 400	Kaina (Lt)	134 020



Centrinėje konsolėje šalia avarinio mygtuko yra įtaisytas ir ELD sistemos mygtukas

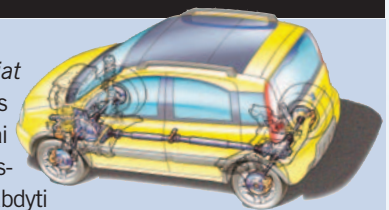


“xDrive” sistemą papildė nusileidimo nuo šlaitų (HDC) bei dviejų padėčių ESP sistemos

TECHNIKA

Fiat už paprastumą

■ Važiuoti apsnigtais keliais *Fiat Panda 4x4 Cross* vairuotojui padės per viskozinę movą automatiškai įjungiami galiniai ratai bei ELD sistema. Ši sistema gali atskirai pristabdyti kiekvieną prisasukantį ratą, kad sukimo momentas atitektų geresnį sukibimą turinčiam ratui. ELD veikia iki 30 km/h.



IŠVADA: *Fiat Panda 4x4 Cross* pranašesnis ropščiantis į kalną, o 3 serijos *BMW* – įveikiant slalomo rungtį



Senas prieš naują Lada neturi šansų

Sena Lada Niva 1.7i 4x4



Lada visureigis pirmą kartą dienos šviesą išvydo prieš 32-ejus metus, o GLK – vos prieš metus

Naujas Mercedes GLK 280 4Matic

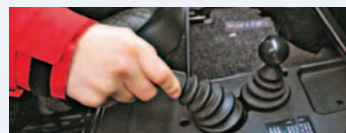
■ Dažnai žodis senas nekelia daug teigiamų emocijų. Todėl Lada Niva geriau būtų vadinti laiko patikrintu automobiliu, nes ji gaminama jau 32-ejus metus. Būtent dėl šios priežasties tikėtis tokio amžiaus automobilyje galybės šiuolaikinių technikos naujovių tikrai nereikėtų. Rusiškas visureigis pasižymi nuolatine visų

keturių ratų pavara bei diferencialo blokavimu. Taip sukonstruota Lada gana sklandžiai važiuoja per gilų sniegą, tačiau tai ir viskas. Jau ne pirmą dešimtį skaičiuojančiam rusiškam visureigiui sunkiai sekėsi slalomas bei važinėjimas į įkalnę. O štai Mercedes GLK įrodo, kad net labai galingą motorą turintis visureigis gali

puikiai važiuoti per sniegą. Priešingai nei senutėje Nivoje, naujajame vokiečių visureigyje visų keturių ratų pavara („4Matic“) darbą kontroliuoja elektronika. Kitais žodžiais tariant, GLK

sėkmės paslaptis – idealus galios paskirstymas, geras elektronikos darbas bei geras sukimo momento paskirstymas priekinei ir galinei ašiai. Šiek tiek blogiau Mercedes visureigiui sekėsi tik slalomas.

LADA	TECHNINIAI DUOMENYS	MERCEDES
4x4	Pavara	4x4
benzininis	Variklis	benzininis
1690	Variklio darbinis tūris (cm³)	2996
81/5000	Variklio galia (AG esant aps./min.)	231/6000
128/4000	Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	300/2500
137	Maks. greitis (km/h)	210
19,0	Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	7,6
5/mech.	Pavarų dėžė	7/autom.
Goodyear Cargo Ultra Grip	Padangų gamintojas	Pirelli Scorpion Ice&Snow
185/75 R16	Padangų dydis	235/60 R17
29 700	Kaina (Lt)	145 870



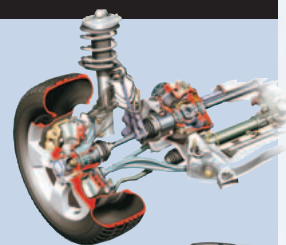
Lada vairuotojas šiomis rankenėlėmis gali blokuoti centrinį diferencialą ir įjungti reduktorių



Mercedes GLK vairuotojas centre konsolėje esančiu mygtuku gali įjungti bekelės režimą

TECHNIKA GLK valdo elektronika

■ Naujajame Mercedes GLK visureigyje gamintojai naudoja laiko išbandytą visų keturių ratų pavara „4Matic“. Ši pavara variklio teikiama galią tarp priekinių ir galinių ratų paskirsto santykiu 45:55. Beje, „4Matic“ sistema visureigiui leidžia slysti tik minimaliai.



IŠVADA: Lados visų keturių ratų pavara jau tikrai pasenusi, nes šiuolaikinis GLK daugelį testo rungčių įveikė geriau



Milžinas prieš mažylį Dovydas ir Galijotas

Ypatinga dvikova

Mažylis Suzuki KingQuad 750 AXI



Milžinas Mercedes Unimog U 5000



KingQuad yra ideali transporto priemonė itin greitai važiuoti per sniegą

■ Unimog – tai „Mercedes“ gaminamas darbinis arklis, kuris jau ne kartą įrodė puikiai tinkąs važiuoti net sunkiausiomis sąlygomis. Tačiau pasirodo, kad klampus sniegas jam sunkiai įveikiamas. U 5000 sunkiai įkopia net į mažiausią įkalnę – visi ratai tik beviltiškai mala sniegą, o mašina nė nejudą. Situacija negerėja ir užblokavus net tris diferencialus: ratai sukasi tolygiai, bet naudos mažai. Tiesa, reikia pripažinti, kad Unimog yra labai sunkus (sveria beveik 6 tonas) ir turi padangas, kurios visiškai netinka važiuoti sniegu. Todėl slalomo rungčių automobilis įveikia tarsi pėstininkas. Rūpesčių kelia ir stabdžių sistema. Šiaip ne taip šį monstrą išjudinus iki 40 km/h greičio, vėliau sunkiai sekasi sustabdyti. Pavyzdžiui, Unimog stabdymo kelias yra net dvigubai ilgesnis nei lengvojo Suzuki KingQuad. Vienintelis U 5000 pranašumas prieš keturratį KingQuad – saugumas. Juk milži-

Šie du automobiliai suteikia daugiausia važiavimo malonumo per gilų sniegą

Pigūs Subaru Impreza WRX STi

Brangūs Porsche 911 Turbo

Brangus prieš pigų Subaru geresnis už Porsche

■ Daugiau nei 131 tūkst. Lt. Tiek Lietuvoje kainuoja naujasis *Subaru Impreza WRX STi*. Tikrai nemaži pinigai. Tačiau minėta suma akimirksniu nublanksta išgirdus jo konkurento *Porsche 911 Turbo* kainą, kuri siekia beveik pusę milijono litų. Vis dėlto pinigai dar ne viskas. Atlikus šį testą paaiškėjo, kad *Impreza* puikiai tinka

važinėti žiemos keliais. Elektronikos valdoma 4x4 pavarą tiesiog nepaminoma ant sniego. Tačiau vairuotojas visų keturių ratų *Impreza* pavarą gali kontroliuoti ir rankomis: daugiau variklio galios nusiųsti galiniams ratams arba galią paskirstyti tolygiai santykiu 50:50. Ilgiau pavažinęjus su naujuoju *Impreza* kyla mintis, kad

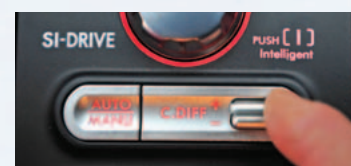
automobiliui nėra neįveikiamų pusų. O ir įsibėgėdamas iki 40 km/h *Porsche* automobilis neturi jokių šansų prieš *Subaru Impreza*. Akivaizdu, kad *Porsche* motoras per daug galios

atiduoda galiniams ratams, o priekiniams jos trūksta. Ypač įveikiant staigius posūkius. Vis dėlto *Porsche 911 Turbo* yra lengvai valdomas ir garantuoja daug neišdildomų įspūdžių.

PORSCHE	TECHNINIAI DUOMENYS	SUBARU
4x4	Pavara	4x4
benzininis	Variklis	benzininis
3600	Variklio darbinis tūris (cm ³)	2457
480/6000	Variklio galia (AG esant aps./min.)	300/6000
620/1950	Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	407/4000
310	Maks. greitis (km/h)	250
3,9	Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	5,2
6/mech.	Pavarų dėžė	6/mech.
Pirelli W 240 Sototzero II	Padangų gamintojas	Pirelli W 240 Sototzero
235/40 R18	Padangų dydis	245/40 R18
295/35 R18		
493 778	Kaina (Lt)	131 500



ESP mygtukas įtaisytas centre konsolėje. *Porsche* 4x4 pavarą valdo tik kompiuteris

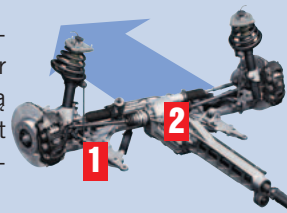


Daugiau variklio galios galima nusiųsti galiniams ratams arba santykį paskirstyti po lygiai

TECHNIKA

Profesionali technika

■ *Porsche 911 Turbo* variklio galia priekiniams automobilio ratams (1) perduodama per elektronikos valdomą daugiadiskę sankabą (2). Šis mechanizmas veikia žaibiškai. Esant normalioms važiavimo sąlygoms sukimo momentas perduodamas tik galinei ašiai.



ĮSVADA: *Subaru Impreza* 4x4 pavarą itin puikiai dirba ant sniego, todėl šį kartą *Porsche* neturi jokių šansų nugalėti

nišku monstros saugiai galima nusiųsti net nuo gana statuso šlaito. Tuo tarpu mažąjį *Suzuki* leidžiantis nuo šlaito labai lengva apversti. Tokiu atveju gelbsti tik šalmas. Vis dėlto atrodo, kad sniegas mažajam japonų keturračiu visiškai ne kliūtis. Tereikia rankomis įjungti keturių ratų pavarą, o kilus rūpesčių panaudoti

priekinio diferenciale blokavimą, ir *Suzuki* į kalną kyla tarsi raketa. Dar įdomiau yra tai, kad įsibėgėjimo iki 40 km/h greičio rungtyje *Suzuki* be vargo aplenkia net sportinius *Subaru* bei *Porsche* automobilius. Puikiai *KingQuad* pasirodė ir slalomo rungtyje – sniegas jam vieni niekai. O jei dar vairuotojui nebūtų taip šalta...

UNIMOG	TECHNINIAI DUOMENYS	SUZUKI
4x4	Pavara	4x4
dyzelinis	Variklis	benzininis
4801	Variklio darbinis tūris (cm ³)	722
218/2200	Variklio galia (AG esant aps./min.)	46/6000
810/1200	Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	72/3500
90	Maks. greitis (km/h)	n.d.
n.d.	Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	n.d.
8/autom.	Pavarų dėžė	belaipinė
Michelin XZL Radial	Padangų gamintojas	Maxxis Bighorn
365/85 R20	Padangų dydis	AT 25x8 R12
431 427	Kaina (Lt)	28 999



Šiuo ratuku blokuojamas vienas iš trijų U 5000 diferenciale



4x4 pavaros ir diferenciale blokavimo valdymas – ant vairo

TECHNIKA







Jeį ne padangos

■ *Unimog*, nepaisant itin efektyviai veikiančios 4x4 pavaros, užstrigo iš esmės tik dėl padangų, kurios visiškai netinkamos važiuoti per sniegą. Plačios (365 mm) ir dar su asfalto protektoriumi padangos neužtikrina reikiamo sukibimo su sniego danga. Tuo tarpu *KingQuad* buvo "apautas" siauromis padangomis su puikiai į sniegą įsimeigiančiu protektoriumi.

ĮSVADA: *Unimog* – tiesiog darbinis arklys. Tuo tarpu *KingQuad* suteikia daug malonumo, yra greitesnis, tik nelabai saugus

DIDYSIS TESTAS 4X4 PAVARŲ TESTAS

TESTO REZULTATAI

				
Automobilis	Subaru Impreza WRX STi	Porsche 911 Turbo	VW Tiguan 2.0 TSI 4Motion	BMW 320d xDrive
Važiavimo malonumas	*****	*****	*****	*****
Saugumas	*****	*****	*****	*****
Stabilumas važiuojant per gilų sniegą	****	****	****	****
Įsibėgėjimas	*****	*****	*****	*****
Stabdžiai	*****	*****	*****	*****
VIETA	1	2	2	4

Įsibėgėjimas ant slidaus suspausto sniego

Įsibėgėjimas nuo 0 iki 40 km/h

- 3,5 s Suzuki KingQuad
- 4,17 s Subaru Impreza WRX STi
- 4,22 s Porsche 911 Turbo
- 4,37 s Porsche Cayenne S
- 4,58 s VW Tiguan 2.0 TSI 4Motion
- 4,74 s Mercedes GLK 280 4Matic
- 4,91 s BMW 320d xDrive
- 5,05 s Fiat Panda 4x4 Cross 1.3 M-Jet
- 5,53 s Audi Q7 3.0 TDI
- 5,61 s Suzuki Jimny 1.5 DDiS
- 6,06 s Lada Niva 1.7i 4x4
- 15,85 s Mercedes Unimog U 5000



Suzuki Jimny
Tai maža mašina, lengvai kylanti į kalną







Fiat Panda
Paprasta pavaros konstrukcija suteikia daug galimybių

Lada Niva
Pigi, puikiai įveikia gilų sniegą, bet nelabai stabili

Mercedes Unimog U 5000
Didžiausias ir sunkiausias – jis prastai įsibėgėja ant sniego

Subaru Impreza
Tikras lenktynininko džiaugsmas – tiek ant ledo, tiek ant sniego

VW Tiguan
“4Motion” sistema paprasta, bet puikiai atlieka savo darbą

					
Mercedes GLK 280 4Matic	Porsche Cayenne S	Fiat Panda 4x4 Cross 1.3 M-Jet	Suzuki Jimny 1.5 DDiS	Audi Q7 3.0 TDI	Lada Niva 1.7i 4x4
***	**	*	**	*	*
*****	****	***	**	***	*
***	****	*****	*****	***	*
**	***	**	*	*	*
*	*	***	*	***	***
5	6	6	8	9	10

Suzuki KingQuad 19,8 m

BMW 320d xDrive 23,4 m

Fiat Panda 4x4 Cross 1.3 M-Jet 23,9 m

Porsche 911 Turbo 25,6 m

Subaru Impreza WRX STi 26,2 m

Lada Niva 1.7i 4x4 26,5 m

Audi Q7 3.0 TDI 27,5 m

VW Tiguan 2.0 TSI 4Motion 27,8 m

Mercedes GLK 280 4Matic 28,1 m

Suzuki Jimny 1.5 DDiS 28,2 m

Porsche Cayenne S 28,2 m

Mercedes Unimog U 5000

37,3 m

18 m 20 m 22 m 24 m 26 m 28 m 30 m 32 m 34 m 36 m 38 m 40 m

Stabdymas ant slidaus suspausto sniego

Čia pateikiamas stabdymo kelias (m) važiuojant 40 km/h greičiu.

Visi testo dalyviai turėjo net dešimt bandymų ant slidaus suspausto sniego. Lentelėje pateikiama vidutinė stabdymo kelio trukmė. Atkreipkite dėmesį, kad *Lada Niva* stabdo visai neblogai.

Porsche Cayenne
Bene geriausiai *Porsche Cayenne* sekasi važiuoti į kalną

BMW 320d xDrive
Tai galingas, dinamiškas automobilis net esant sunkioms sąlygoms

Audi Q7
Nors variklis galingas, bet giliam sniege visureigis tampa bejėgis

Porsche 911
Nors daugiau galios atitenka galiniams ratams, jis greitai įsibėgėja

Mercedes GLK 280
Tvirtas ir stabilus, ypač vingiuotame kelyje

Suzuki KingQuad
Puikus sukibimas su bet kokia kelio danga leidžia važiuoti itin greitai

IŠVADA *Impreza* – naujasis sniego karalius

■ Paprastas *Jimny* nugalėjo elektronikos turtingą *Audi Q7*, o nedidelis *VW Tiguan* sudorojo galingą *Porsche Cayenne*. Šis testas tik įrodo, kad ne visi keturiais ratais varomi automo-

biliai lengvai susidoroja su sniego pusnėmis. Tam dažnai trukdo didžiulė masė ir plačios padangos. Tačiau naujosios *Subaru Impreza* kūrėjai puikiai paskirstė automobilio masę

tarp ašių, įtaisė kvapą gniaužiantį motorą ir puikią 4x4 pavarą. Toks automobilis be vargo susitvarko su sniego pusnėmis ir teikia begalę vairavimo malonumo.

		Žmogus, netarnaujantis kariuomenėje	Moterių vienuolija Prancūzijoje	2	Kalnas, ant kurio renkasi raganos		12	
	4		10		15	Bokso varžybų dalis	16	
		1		Rauginės augalų medžiagos		Gentys, gyvenę prie Juodosios jūros	4	
Kosmoso gyventojai, atvykę į Žemę	Dviejų salų valstybė San Tomė ir ...					8		
	3					Deivio daina „...savim“	11	
				7				
		Iššinė EKG linija		Japonijos mafija				
				JAV prezidentas	Meškerės dalis			17
Šarminis metalas (Cs)	5	Šokis su ragučiais					14	
						Konservatorių kryptis		
Didžiausia Danijos sala								
Viešbutis Palangoje arba bičių dėvė		6				Bėgių dalis	13	

- | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|

Išsprendę kryžiažodį iki vasario 22 d. (sekmadienio) 24 val., rašykite žinutę tel. 1674: ABL (tarpas) atsakymas (tarpas) vardas (tarpas) pavardė (tarpas), pvz., ABL_VAIRAS_SIMAS_SIMAITIS_VILNIUS. Žinutės kaina – 2 litai. Kuo daugiau žinučių bus išsiųsta, tuo daugiau šansų laimėti! Nugalėtoją paskelbsime 5-ame 2009 m. ABL numeryje. Sėkmės!

3-ame ABL numeryje skelbto kryžiažodžio prizą laimėjo **Tadas Vaičaitis iš Kauno. SVEIKINAME!** Nugalėtoją prašome paskambinti telefonu (8–5) 262 68 13, o prizus atsiimti per du mėnesius.

Trečiame (3/2009) „Auto Bild Lietuva“ numeryje skelbto kryžiažodžio atsakymai:

V.: Meksika, ringas, matrona, Odinas, stintos, Lancia, Adomas, smakras, hektarai, angelai, rulonai, reklama, saris, boksas, grapa, Alhambra.

H.: krioklys, Montero, Insignia, kreolas, Cavalier, AHA, masažas, Seira, Elantra, Ho, detalės, Sorento, atrama, Mariner, kontora, išpera, stilius.

Galutinis atsakymas: TRANSPORTO DRAUDIMAS

Pasijuokite prie vairo

XXX

Atvežė vyriškis žmogų į gimdymo namus, slaugytojos nuvežė ją į palatą, o jam priimamojo seselė sako:

– Kai prasidės sąrėmiai, mes jums paskambinsime.

– Ką, ir tai viskas?

– O ko jūs dar norėjote?

– Kaip tai ko? Kai palieku automobilį servise, man, kol jis remontuojamas, kitą duoda... O jūs ką – taip nedarote?!

XXX

Blondinė įlipa į lėktuvą ir užsiima vietą prie lango. Prie jos prieina vyriškis ir sako:

– Panele, persėskite į savo vietą.

– Man ir čia gerai.

– Na, tuomet imkite į rankas vairalazdę ir iškirkite.

XXX

Dviejų bendradarbių pokalbis:

– Na, ir ką tau pasakė žmona, kai netikėtai užtiko tave su kita besibučiuojantį mašinoje?

– Įsivaizduok – nieko! O tą beveik baigiantį sugriūti kledarą ant ratų jau seniai reikėjo į automobilių laužyną priduoti...

XXX

Vairuotojas praeiviui:

– Atsiprašau, aš partrenkiau jūsų katę. Esu pasiruošęs jums sumokėti arba kitaip kompensuoti.

– Sakote, kompensuoti? O jūs peles gaudyti mokate?

XXX

Kaimo gydytojas lekia automobiliu dideliu greičiu. Žmona jam sako:

– Sumažink greitį, kitaip policininkas sustabdys!

– Nesijaudink, nesustabdys! Aš jam liepiau šiandien visą dieną namie lovoje gulėti.



Sukryžiuo Lauynas Rmševičius

ABL archyvo nuotr.

Naudingi **Auto Bild** patarimai

Baudos užsienyje padidėjo

Naujos taisyklės ir griežtesnės baudos

Saugumas keliuose aktuali problema ir Europos Sąjungoje. Kai kurios Senojo žemyno valstybės šiuos metus pradėjo sugriežtindamos vairuotojų atsakomybę, t.y. padidindamos baudas, už kelių eismo taisyklių pažeidimus. "Auto Bild Lietuva" supažindina su svarbiausiais pakeitimais.

VOKIETIJA

Padidintos baudos už pažeidimus

Kelių eismo taisyklės vokiečiai sugriežtino nuo š.m. vasario 1 d. Pakeistos, o tiksliau – sugriežtintos, visų pirma baudos už pažeidimus. Štai keletas svarbesnių pakeitimų iš naujo baudų sąrašo.

Greičio viršijimas. Bauda už greičio viršijimą 21–25 km/h gyvenamojoje zonoje padidės nuo 50 iki 80 eurų, o viršijus 70 km/h bus skiriama 680 eurų dydžio bauda. Už gyvenamosios zonos ribų viršijant greitį 26–30 km/h dabar teks mokėti 80 eurų baudą (anksčiau buvo 50 eurų).

Saugaus atstumo nesilaikymas. Vokiečių policija visada didelį dėmesį kreipdavo į vairuotojus, kurie nesilaiko saugaus atstumo autostradoje. Nuo vasario bauda už tokį kelių eismo taisyklių pažeidimą iš tiesų yra labai didelė – nuo 100 iki net 400 eurų.

Važiavimas degant draudžiamam šviesoforo signalui. Iki šiol už tokį taisyklių pažeidimą buvo skiriama bauda nuo 50 iki 200 eurų, pagal naują tvarką bauda už

tai sieks nuo 90 iki 360 eurų.

Važiavimas apsvaigus nuo alkoholio ar narkotinių medžiagų. Kova su neblaiviais vairuotojais Vokietijoje gerokai sugriežtėjo. Pirmą kartą sustabdytam išgėrusiam daugiau kaip 0,5 promilės arba apsvaigusiam nuo narkotinių medžiagų vairuotojui skiriama 500 eurų bauda. Tam pasikartojus, bauda gali padidėti iki 1500 eurų.

SLOVAKIJA

Su įjungtomis šviesomis išstisus metus

Taisyklės keičiasi ir šioje Europos Sąjungos valstybėje.

Automobilio šviesų naudojimas. Iki šiol važinėti įjungtomis šviesomis visą parą Slovakijoje reikėjo tik žiemą. Nuo Naujųjų metų ši tvarka pasikeitė – dabar šioje šalyje važinėti įjungtomis šviesomis privalu išstisus metus. Už šios taisyklės pažeidimą gali būti skiriama bauda nuo 135 eurų.

Maksimalaus greičio pakeitimai. Nuo 2009-ųjų Slovakijoje sumažintas maksimalus leistinas greitis gyvenamojoje zonoje – nuo buvusių 60 km/h iki 50 km/h. O štai miesto autostra-

dose leistinas greitis padidintas nuo 80 km/h iki 90 km/h.

Mobiliųjų telefonų naudojimas. Nuo vasario Slovakijoje įsigaliojo taisyklė, draudžianti naudotis mobiliuoju ryšio telefonais vairuojant – už šios taisyklės nesilaikymą skiriama bauda iki 135 eurų.

ITALIJA

Italijoje baudos padidėjo 4 proc.

Baudos už kelių eismo taisyklių pažeidimus padidėjo ir šioje šalyje. Nuo šių metų pradžios jos išaugo apie 4 proc. – tai įvyko padidėjus pragyvenimo išlaidų koeficientui pagal metinę indeksaciją.

ŠVEICARIJA

Nebėra pasų kontrolės pasienyje

Šiuo atveju skelbiame tik geras naujienas. Ši šalis tapo 25-ta Šengeno erdvės nare. Tad nuo šiol važiuojant į arba iš šios šalies nebesusidursime su pasų kontrole. Tačiau būkite budrūs – šveicarų pareigūnai ir toliau griežtai kontroliuoja užsieniečius, tik tai daro jau šalies keliuose.

Loreta Žilinskaitė



ALKOHOLIS: padidėjo baudos už važiavimą išgėrus



GREITIS: baudos už greičio viršijimą padidėjo beveik dvigubai ir dabar siekia 360 eurų



CHULIGANIŠKAS ELGESYS: už saugaus atstumo nesilaikymą galima sumokėti net 400 eurų



KONTROLĖ: dingio kertant sieną, bet liko keliuose

Naudotų automobilių patikimumas: lyderiai ir autsaideriai

Atlikdami automobilių patikimumo tyrimą Vokietijos TUV ekspertai ištyrė 201 automobilio modelį. Remdamiesi vokišku "Auto Bild" žurnalu pateikiame apibendrintus atliktų 7,7 mln. tyrimų rezultatus: kurie automobiliai yra iš tiesų geri, o kurie – tikras galvos skausmas.

■ Ak, kaip buvo nuostabu, kol automobilis buvo naujas. Jo įsigijimą vainikavo šampanas, gėlės ir geriausi draugų linkėjimai. Visų nuotaika buvo šventiška. Deja, kartais ta gera nuotaika staigiai dingsta. Taip nutinka tada, kai gėlės nuvysta, šampanas išgertas, o automobilis sugenda. Ir sugenda taip, kad per pirmą techninę apžiūrą TUV centre ekspertai nenori išduoti jam specialaus lipduko. Negali būti? Gali. Ir net labai dažnai.

Tai byloja "Auto Bild" ir Vokietijos TUV parengta automobilių gedimų ataskaita. Ji yra puikus pagalbininkas visiems, kurie ieško naudoto automobilio, ir tiems, kurie tiesiog nori žinoti, su kokiais vargais kartais susiduria automobilių

savininkai. TUV ekspertai patikrino net 7 702 477 automobilius.

Šios ataskaitos lyderiu tapo japonų kilmės septynvietis vienatūris *Toyota Corolla Verso*. Rimtesni jo defektai sudaro tik 2 proc. – tai geriausias įvertinimas 2–3 metų automobilių grupėje. Apie tokį įvertinimą *Kia Carnival* gali tik svajoti.

Kia Carnival – tai siaubas iš Korėjos

Korėjiečių minivenas turi labai daug gedimų. Jau atliekant pirmąją TUV patikrą kas ketvirtas *Carnival* išvažiuoja į servisą be apžiūros lipduko. O varge: tarp 4–5 metų ir 6–7 metų auto-

mobilių korėjietis taip pat paskutinis.

Per apžiūrą TUV ekspertai tikrina daugiau kaip šimtą automobilio vietų. Palyginti su pernai metais, šiemet mašinų su rimtais gedimais procentas gerokai ūgtelėjo – nuo 15,7 iki 16,6 proc. Tačiau yra teigiamų išvadų – visų pirma kalbant apie vokiškus automobilius. Pagal TUV pranešimus, *Porsche* yra daugiau negu nugalėtojas. *Boxter* 986 modelis laimi 4–5 metų ir 8–9 metų automobilių grupėje, nuo jo neatsilieka ir *911-asis*, kuris taip pat yra dviejų grupių lyderis. Kurie automobiliai turi smulkių, o kurie rimtų defektų, matyti iš lentelių.

Loreta Žilinskaitė



Didysis nugalėtojas – **Toyota Corolla Verso** (2004–2008) **1 VIETA**



Tegyvuoja giminyntė: *Mazda 2* (2003–2007), *Ford Fusion* (nuo 2002) ir *Ford Fiesta* (2001–2008) turi daug vieno- dų detalių ir gerą TUV įvertinimą. Jie yra tarp penkių geriausiųjų



2–3 metų automobiliai (gedimų vidurkis: 5 proc.*)			
Vieta	Markė/ modelis	Rasta gedimų (proc.)**	Vidutinė rida (tūkst. km)
1.	Toyota Corolla Verso	2,0	47
2.	Mazda 2	2,1	35
3.	Porsche 911	2,2	35
4.	Ford Fusion	2,2	37
5.	Mazda 3	2,7	41
6.	Ford Fiesta	2,7	37
7.	Porsche Boxster	2,8	34
8.	Subaru Forester	2,8	46
9.	Toyota Avensis	2,9	51
	Toyota Yaris	2,9	38
	Honda Jazz	2,9	36
108.	Nissan Primera	8,2	50
109.	Peugeot 307	9,1	48
110.	Renault Kangoo	9,4	48
111.	Renault Laguna	9,5	55
112.	Renault Espace	10,1	64
	Fiat Stilo	10,1	49
114.	Peugeot 407	11,2	57
115.	Chrysler PT Cruiser	11,5	46
	Seat Arosa	11,5	35
117.	Kia Carnival	26,1	62



Liūdnas vaizdas: kas ketvirtas *Kia Carnival* (1999–2006) prastai pasirodo jau per pirmąją TUV apžiūrą. Kamputų formų korėjiečių vienatūris paskutinis buvo jau tris kartus



Pašelęs Boxster: modelis 986 (1994–2004) yra geriausias 4–5 metų automobilių grupėje



Šaunusis vienuoliktuks: serija 996 (1997–2006) – 6–7 metų automobilių grupės lyderiai



Prastas italas: Alfa 145 (1994–2001) yra 8–9 metų automobilių grupės lentelės apačioje

4–5 metų automobiliai (gedimų vidurkis: 9,3 proc.*)

Vieta	Markė/ modelis	Rasta gedimų (proc.)**	Vidutinė rida (tūkst. km)
1.	Porsche Boxster	3,6	54
2.	Porsche 911	3,6	57
3.	Subaru Forester	3,7	70
4.	Honda Jazz	3,9	57
5.	Audi A8	4,3	96
6.	Opel Meriva	4,4	52
	Mazda 2	4,4	53
8.	Toyota RAV4	4,5	66
9.	Mazda MX-5	4,6	50
10.	Audi A4	5,0	90
100.	Renault Espace	15,4	85
101.	Fiat Stilo	15,7	70
102.	Renault Scenic	15,9	70
	Seat Alhambra	15,9	92
104.	Citroen Saxo	16,7	58
105.	Renault Kangoo	17,0	77
106.	Peugeot 106	17,1	61
107.	Chrysler PT Cruiser	18,0	76
108.	Renault Laguna	19,3	85
109.	Kia Carnival	29,3	93

6–7 metų automobiliai (gedimų vidurkis: 14 proc.*)

Vieta	Markė/ modelis	Rasta gedimų (proc.)**	Vidutinė rida (tūkst. km)
1.	Porsche 911	4,5	70
2.	Porsche Boxster	4,7	67
3.	Subaru Forester	6,4	95
4.	Toyota RAV4	6,7	85
5.	Mercedes SLK	6,8	70
6.	Mazda Demio	6,9	71
7.	Toyota Yaris	7,8	80
	Mazda MX-5	7,8	70
9.	Audi A4	7,9	99
10.	Honda Accord	8,6	88
85.	Daewoo Lanos	19,4	80
86.	Alfa Romeo 147	19,6	89
87.	Seat Alhambra	20,0	128
88.	Peugeot 106	20,4	80
89.	Renault Scenic	20,9	93
90.	Fiat Bravo/Brava	21,1	98
91.	Renault Kangoo	22,2	112
92.	Chrysler PT Cruiser	23,9	88
93.	Renault Laguna	24,5	94
94.	Kia Carnival	36,1	132

8–9 metų automobiliai (gedimų vidurkis: 18,3 proc.*)

Vieta	Markė/ modelis	Rasta gedimų (proc.)**	Vidutinė rida (tūkst. km)
1.	Porsche Boxster	5,2	77
2.	Porsche 911	5,3	84
3.	Toyota RAV4	6,7	100
4.	Mercedes SLK	8,3	82
5.	Mazda Demio	8,4	97
6.	Subaru Forester	8,6	119
7.	Toyota Yaris	9,6	95
8.	Mazda MX-5	9,9	90
9.	Toyota Avensis	10,3	118
10.	Toyota Corolla	10,4	102
78.	Ford Mondeo	23,9	135
79.	Citroen Berlingo	24,4	129
	Alfa Romeo 156	24,4	122
	Daewoo Lanos	24,4	99
82.	Suzuki Wagon R+	24,5	95
83.	Fiat Punto	24,9	95
84.	Renault Twingo	25,5	94
85.	Škoda Felicia	27,5	95
86.	Ford Ka	28,7	62
87.	Alfa Romeo 145/146	30,0	116

* gedimų vidurkis pagal kiekvieną amžiaus grupę; ** gedimų vidurkis pagal patikrintus vieno modelio automobilius



Kapituliavęs kelnietis: Ford Ka (1996–2008) užima paskutinę 10–11 metų automobilių grupės vietą

10–11 metų automobiliai (gedimų vidurkis: 23,3 proc.*)

Vieta	Markė/ modelis	Rasta gedimų (proc.)**	Vidutinė rida (tūkst. km)
1.	Porsche 911	5,6	88
2.	Toyota RAV4	9,0	122
3.	Toyota Starlet	10,0	108
4.	Mercedes SLK	11,7	94
5.	BMW Z3	15,2	92
6.	Toyota Corolla	15,7	117
7.	Mitsubishi Space Wagon	15,9	143
8.	Toyota Carina	16,0	143
9.	Mazda MX-5	16,6	102
10.	Mitsubishi Pajero	16,7	159
59.	Ford Escort	29,1	64
60.	Citroen ZX	29,2	128
	Fiat Punto	29,2	111
62.	Ford Fiesta	29,3	60
63.	Renault Megane	30,2	116
64.	Seat Toledo	30,3	145
	Škoda Felicia	30,3	109
66.	Alfa Romeo 145/146	31,8	132
67.	Renault Twingo	32,6	114
68.	Ford Ka	33,1	61

automechanika ISTANBUL

Tarptautinė automobilių pramonės paroda

Stambulas, Turkija
16-19.04.2009

Viskas, kas priverčia automobilį judėti

- Automechanika Istanbul - geriausias būdas tiek gamintojams tiek pirkėjams susipažinti su Turkijos rinka.
- Daugiau negu 600 gamintojų ir 30 000 lankytojų iš viso pasaulio
- Produktų grupės:
 - Detalės ir sistemos (Parts & Systems)
 - Aksesuarai ir automobilio puošyba (Accessoires & Tuning)
 - Remontas ir techninė priežiūra (Repair & Maintenance)
 - Informacinės technologijos ir valdymas (IT & Management)
 - Degalinės ir Automobilio priežiūra (Service Station & Car Wash)



STIPRIEMS ŽMONIEMS

2008 žiema Nr. 4 (9) Kaina 5 Lt

ISSN 1622-8810
9 771822 4581008

4x4 Auto Bild 4x4

LIETUVA VISUREIGIAI, SUV, 4X4. Naujienos, testai, patarimai

Žieminės padangos
KURIOS GERIAUSIOS?
255/55 R18

Jau Lietuvoje



Audi Q5 mažesnis Q7 brolis

NAUJAUSI DŽIPAI IŠ PARYŽIAUS AUTOSALONO

Hyundai  ix55	BMW  X1	Mini  Crossover	Toyota  Urban Cruiser
---	---	--	---

RIMTŲ VISUREIGIŲ TESTAS

 Jeep Wrangler	 Mercedes Gelendenwagen	 Land Rover Defender	DVIEM VIETOMIS DAUGIAU  Nissan Qashqai
--	---	---	--

Naujas!

IMONĖS AUTOMOBILIS

SPECIALUS
PRIEDAS

*Škoda Roomster, Opel Combo,
VW Caddy Life, Renault Kangoo 1.5 dCi*



“Kablukai” –
ir darbo, ir šeimos,
ir laisvalaikio automobiliai

34 p.

Skirti ypatingoms
užduotims atlikti:



33 p.

Citroen Nemo



41 p.

Mazda BT 50



40 p.

Nissan NP 300

Atnaujintas DACIA LOGAN MCV:

- nebrangus
- praktiško dizaino
- erdvus
- įtiks visiems

32 p.



Gamintojo nuotr.



Prietaisų
Deja, net prab
gali pasiūly

Didelis, nebrangus, o dabar ir iš

Sėkmingiausias rumunų gamybos *Dacia* modelis patyrė atjauninimo procedūrą. Naujasis subtiliai padailintas *Logan MCV* Lietuvoje pasirodys šių metų gegužę.

■ Ieškote automobilio, kuris būtų puikus pasirinkimas krizės laikotarpiu? Tokį kandidatą mes žinome – tai *Dacia Logan MCV*. Jeigu atvirai, šis automobilis iki šiol nebuvo nei koks išsišokėlis, nei pasipūtėlis. Tačiau ieškantieji nebrangios septynvietės arba labai talpios mašinos negalėdavo neatkreipti dėmesio į *Logan MCV*, kurį galėtume apibūdinti kaip solidų.

Ar *Logan MCV* gali patikti? Modelio atnaujinimas, kurį automobilis patyrė praėjusių metų pabaigoje, nėra revoliucinis. Gamintojai šiek tiek padidino žibintus, priekį pagyvino spindinčia sidabrine juoste, išplatino oro įsiurbimo angas, truputį kitaip atrodo ir buferis.

Be naujovių nebuvo paliktas ir prietaisų skydelis. Nepaisant keleto suapvalinimų, jis dabar lygiai toks pat kaip ir sesutės *Sandero*. Apdailos medžiagų kokybė nėra nepagerėjo – plastikas išliko kietas, tačiau, būkime atviri, esant tokiai nedideliui automobilio kainai nereikia tikėtis stebuklo. Durelėse vietoje liūdno juodo plastiko yra sidabrinės rankenėlės kaip *Renault Megane* modelio. Tai šiek tiek pagyvina ben-

drą vaizdą viduje – už tai gamintojams galime parašyti nedidelį plusą. O tai, kad po atnaujinimo naujasis *Logan MCV* taip ir neįgijo keturiomis kryptimis reguliuojamo vairo, laikome trūkumu.

Pati svarbiausia techninė rumuniško automobilio naujovė – nuo šiol net ir serijinė jo versija turės stabdžių “asistentą”, kuris užtikrins didesnę saugumą kelyje. Tad neuostabu, kad atnaujinto automobilio kaina šiek tiek didesnė: dabar numatoma, kad šis 16 vožtuvų 105 AG/1.5 benzininį variklį turintis modelis kainuos nuo 42 tūkst. Lt (kaina iki atnaujinimo – 41 195 Lt). Viena bėda, kad benzininis motoras ir po modelio atnaujinimo neat-sikratė šaižaus variklio užesio. Net ir važiuojant trumpus atstumus šis nemalonus garsas sudegina ne vieną nervų ląstelę. Teigiamų emocijų neprideda ir nuolat vėluojantis sankabos pedalas, be to, neprošal būtų ir šešta pavara, kuri sumažintų apsisukimų skaičių ir benzino sąnaudas (gamintojo duomenimis – 7,5 l/100 km).

Daugiau atnaujintam *Logan MCV* modeliui nieko netrūksta. Atvirks-

čiai: jo dvigubos durys gale labai pasiteisina, kai reikia pakrauti nemažai ir pačių įvairiausių daiktų. Tokio sprendimo praktiškumą ir patogumą ypač turėtų įvertinti ne tik į prekybos centrus ar į turgų apsipirkti važiuojančios šeimos, bet ir įmonių darbuotojai. Esant reikalui važiuoti gausesniam būriui žmonių, puikiai pasitarnaus septynvietė modelio versija. Tiesa, už papildomas dvi vietas reikės primokėti. O talpi 2350 l bagažinė akivaizdžiai yra pajėgi finansų krizę tiesiog išvežti.

Jeigu kalbėsime apie variklių gamą, gamintojai labai tiki savo mažuoju dyzeliniu varikliu (86 AG). Ateityje numatoma pasiūlyti automobilio versiją, varomą ir suskystintomis dujomis (LPG) su 84 AG

varikliu. Kiti benzininiai 75, 87 ir 105 AG varikliai lieka nepakitę. Lietuvoje naujasis *Dacia Logan MCV* pasirodys gegužę, o bazinio modelio kaina bus nuo 31 tūkst. Lt.

Loreta Žilinskaitė

Techniniai DACIA LOGAN MCV 1.5 duomenys	
Variklis	benzininis/R4
Variklio darbinis tūris (cm ³)	1598
Variklio galia (AG esant aps./min.)	105/5750
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	148/3750
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,8
Maksimalus greitis (km/h)	174
CO ₂ emisija (g/km)	178
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	7,5
Ilgis/plotis/aukštis (mm)	4473/1740/1662
Numatoma kaina (Lt)	nuo 42 000

Išvada

■ “Dacia” pirkėjams siūlo puikų automobilį, tinkamą tiek gausioms šeimoms, tiek įmonėms, kurio kaina nuo 31 tūkst. Lt. Akivaizdu, kad jis gali įtikti visiems. Ši kampuota dėžė turi galimybių tapti netgi kultiniu modeliu. Juk siūlomas neblogas pasirinkimas: pen-

kia vietis arba septynvietis, kurio bagažo skyriaus erdvė gali būti padidinta iki 2350 l. Vienintelis trūkumas, dėl kurio nesaugu, – nėra ESP. Aišku, turėdamas stabdžių “asistentą”, *Logan MCV* gauna šiek tiek saugumo garantijų, tačiau jų vis dėlto per mažai.

skydelis pasiskolintas ir sesės *Sandro*.
angi komplektacijos versija ("Laureate")
ti tik aukštyn žemyn reguliuojamą vairą.
Tiesa, joje yra borto kompiuteris



Švaizdus

Trumpai apie DACIA LOGAN MCV

Privalumai
Praktiškas dizainas. Pasirodo, kampuotas dizainas gali būti labai naudingas. Būtent dėl savo kampuotų formų *Logan MCV* pasižymi geru matomumu atgal ir milžiniška bagažine.

Trūkumai
Trūksta saugumo. Net ir po atnaujinimo "Dacia" savo modeliui pagailėjo elektroninės stabilumo programos – ESP. Ji galėtų būti siūloma už papildomą kainą, o gal net ir kaip serijinė įranga.

Tai mus nustebino
Vis dar nedidelė kaina. Puiuku, nuo 31 tūkst. Lt už itin praktišką automobilį. Tokia kaina anksčiau galėjai nusipirkti tik miesto mažylį. Ką čia bepridursi – tiesiog puikus pasiūlymas.



Mažas, bet talpus

Šis keturių metrų nesiekiantis mažylis gali praryti tikrai daug krovinių.

■ *Citroen Nemo* ilgis siekia viso labo 3,86 m. Nepaisant dydžio šis prancūzų automobilis gali vežti net 2500 l tūrio krovinį, kurio masė ne didesnė nei 610 kg (kartu su vairuotoju). Bagažinės durėlės, pro kurias bus pakraunami ir iškraunami daiktai, padalytos į dvi vienodo dydžio dalis, tad krauti daiktus patogiu.

Iš pirmo žvilgsnio vairuotojui gali nepatikti kietoka pakaba. Tačiau reikia pasakyti, kad ji taip sureguliuota specialiai. Juk *Citroen Nemo* – krovininis automobilis. Dizelinis 70 AG motoras taip pat šiek tiek per silpnas šiam krovininiam automobiliui, tačiau jis pasižymi puikia trauka visame sūkių diapazone. Praktiškai į automobilį žiūrintis vairuotojas įvertins ir nedideles *Citroen Nemo* degalų sąnaudas, kurių vidurkis siekia vos 4,5 l dizelino 100 km kelio.

Gera naujiena yra ir ta, kad dabar *Citroen Nemo* parduodami su didele nuolaida. Už automobilį su minėtu motoru prašoma nuo 38 400 Lt (anksčiau jis kainavo nuo 43 400 Lt). Tiesa, tiek kainuojantis *Nemo* bus gana "basas": neturės automatiškai valdomų langų, oro kondicionieriaus ar CD grotuvo. Norint įsigyti padoriau sukomplektuotą automobilį teks pridėti nuo 2 iki 5 tūkst. Lt.

Mindaugas Malinauskas

Išvada

■ Tai puikus pagalbininkas kasdieniams darbams turintis talpią bagažinę ir taupų variklį. O ir automobilio kaina dabar labai viliojanti.



Techniniai CITROEN NEMO 1.4 HDI duomenys	
Ilgis (mm)	3864
Plotis (mm)	1716
Aukštis (mm)	1721
Variklis	turbodieselinis
Variklio darbinis tūris (cm ³)	1399
Variklio galia (AG esant aps./min.)	70/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	160/1750
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	16,9
Maks. greitis (km/h)	152
Automobilio masė (kg)	1090
Kraulumas (kg)	610
Bagažinės talpa (l)	2500
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	4,5
Kaina (Lt)	nuo 38 400

Privalumai

- Didelė bagažinė, taupus variklis, gera kaina

Trūkumai

- Kietą pakabą, bazinė versija prastai sukomplektuota



Oro kondicionierių turi tik brangiausia *XTR* versija. Perkant šią įrangos detalę atskirai kaina siekia 2600 Lt

Citroen Nemo bagažinė tikrai labai talpi. Į ją tilps iki 2500 l tūrio arba iki 610 kg (su vairuotoju) svorio krovinių

Škoda Roomster 1.9 TDI



Bagażinės tūris nuo 450 iki 1780 l

Nulenkus galines *Roomster* sėdynes bagażinės dugnas bus lygus. Yra nemažai įvairių daiktadėžių

Opel Combo CDTI



Bagażinės tūris nuo 510 iki 2695 l

Combo bagażinėje daug atviro kėbulo skardos. Beje, bagażinės dugnas nulenkus sėdynes, bus lygus



Ir darbui, ir šeimai

Bet kuris šių keturių šiuolaikinių “kablukų” puikiai tiks kasdieniams darbo reikalams tvarkyti, o savaitgaliais į jį sutilps ir gausi šeima. Bet kuris jų pats geriausias?

■ Europoje “kablukų” buma pradėjo prancūzų “PSA Peugeot Citroen” koncernas, pasiūlęs pirkėjams *Citroen Berlingo* ir *Peugeot Partner* automobilius. Pa-

akinti tokių mašinų populiarumo, netrukus savo produkciją ėmė siūlyti ir konkurentai.

“Opel” ant *Corsa* bazės pradėjo gaminti *Combo*, *VW Caddy* daug

techninių sprendimų perėmė iš *Golf*, o “Škoda” tam reikalui panaudojo *Fabia*, rinkai pasiūlydama *Roomster* automobilį. Trumpiau tariant, paprastas, bet tikrai

neprastas sėkmės receptas. Taigi šį kartą pamėginkime išsiaiškinti, kuris iš šio ketveto patenkins įmonės poreikius, o laisvalaikio tiks ir kaip šeimos automobilis.

VW Caddy Life 1.9 TDI



Bagażinės tūris nuo 750 iki 2850 l

VW Caddy – krovininis automobilis, tačiau bagažinės apdaila tikrai gera, o grindys – lygios

Renault Kangoo 1.5 dCi



Bagażinės tūris nuo 660 iki 2688 l

Renault Kangoo galinės sėdynės sulankstomos itin lengvai – praktiškai vienu rankos judesiu



Šie automobiliai labai universalūs. Jie puikiai tiks kaip darbiniai arkliai, o prireikus į jį susės ir gausi šeima

“Kablukų” salonuose labai erdvu

Naujasis Renault Kangoo aki-vaizdžiai padidėjo. Tiesa, pagal dydį Kangoo dar nepralenkė VW Caddy, bet pagal salono erdvumą jau stipriai lipa jam ant kulnų. Be to, atsižvelgus į pirkėjų pageidavimus prancūzų “kablukas” tapo dar praktiškesnis. Pavyzdžiui, prie priekinių sėdynių nu-

garėlių įtaisyti atlenkiami stal-aiukai, taip pat galima įsigyti “parkavimo” asistentą ar papildomą gana talpią daiktadėžę, kuri bus įtaisyta lubose ties galinėmis sėdynėmis.

Be to, visi šių mašinų gerbėjai tikrai įvertins ir į viršų pakeliamas bagažinių dureles. Juk toks sprendimas puikiai tiks vežant ilgesnį krovinį. O jei lauke lyja ar

sninga, į viršų pakeltos bagažinės durelės dar ir krovinį apsaugos nuo drėgmės.

Niekada prie “kabluko” vairo ar ant galinių sėdynių nesėdėjusį žmogų maloniai nustebins erdvas salonas. Juk visi šio testo dalyviai priekyje sėdintiesiems siūlo nuo 1,02 (Škoda Roomster) iki 1,2 m (Opel Combo), o gale – nuo 0,99 (Škoda Roomster) iki 1,22 m

(Opel Combo) erdvės.

Taip pat nederėtų manyti, kad dizelinių variklių garsas, sėdint tokiuose erdviuose automobiliuose, yra kurtinamas ar net užkemša ausis. Vis dėlto skirtumų tarp testo dalyvių “širdučių” skleidžiamo garso yra. Tyčiausiai dirba Renault Kangoo motoras. Tuo tarpu pusbrolių iš VW koncerno – Caddy ir



Įveikdamas posūkius Renault Kangoo lieka stabilus. Tiesa, prie ne itin jautrios vairo sistemos teks priprasti

▶ *Roomster* – “širdutės” plaka aki-vaizdžiai garsiau. Ypač tai junta, kol motorai šalti. Padėtis pagerėja varikliams sušilus arba važiuojant didesniu greičiu, kai motorų keliamą garsą užgožia aerodinaminis triukšmas.

Škoda Roomster – greičiausias ir taupiausias

Nepaisant to, kad visi keturi testo dalyviai yra darbiniai arkliai, kiekvienas vairuotojas norėtų, kad jo automobilis būtų pakankamai greitas ir taupus. Šiuo požiūriu pirmuoju smuiku groja *Škoda Roomster*: Būdamas lengviausias tarp konkurentų (*Škoda Roomster* svoris – 1350 kg), čekų gaminys pirmasis pasiekia 100 km/h greitį (per 11,6 s) ir sunaudoja mažiausiai dyzelino (6,3 l).

Antroje vietoje pagal minėtus parametrus lieka *Opel Combo*. Šis vokiečių automobilis iki 100 km/h įsibėgėja per 12,2 s, o vidutinės jo galų sąnaudos – 6,6 l. Tuo tarpu *Renault Kangoo* ir *VW Caddy* šiose testo rungtyse sekėsi prasčiausiai. Prancūzų “kablukas” 100 km/h greitį pasiekia per 13,2 s ir gali “pasigirti” didžiausiomis vidutinėmis degalų sąnaudomis – 7,6 l/100 km.

Nukelta į 39 p. ▶

Renault Kangoo



Testuotas *Renault Kangoo* buvo su šešių bėgių mechanine greičių dėže. *Kangoo* prietaisų skydelio apdaila didelio įspūdžio nepalieka



Malonios ir gerai pagamintos sėdynės, salone daug dėtelių



Tarp *Kangoo* sėdynių po grindimis – papildomos dėtės



Praktiškas sprendimas. Nulenkus priekinio keleivio sėdynę į bagažinę tilps iki 2,5 m ilgio krovinys

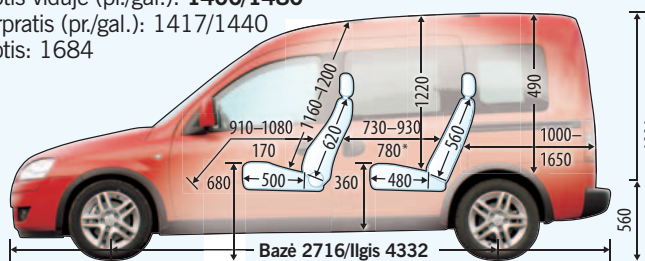


Tikras daiktadėžių rojus. Beje, priekinės lieka atviros, o galines, kad neiškristų daiktai, galima uždaryti

Matmenys (milimetrais)

OPEL

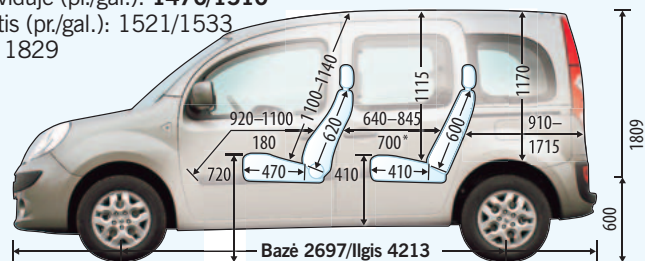
Plotis viduje (pr.gal.): 1400/1480
Tarpštatis (pr.gal.): 1417/1440
Plotis: 1684



Matmenys (milimetrais)

RENAULT

Plotis viduje (pr.gal.): 1470/1510
Tarpštatis (pr.gal.): 1521/1533
Plotis: 1829





Opel Combo



Priekyje virš galvų įtaisyta didžiulė daiktadėžė. Tiesa, ji atvira, todėl daiktai gali iškristi. Lubų šone įtaisyti papildomi krepšiai pirkiniams sudėti



Škoda Roomster



Roomster prietaisų skydelis – pats mieliausias akiai tarp visų šio testo automobilių. Galines sėdynes galima išimti po vieną. Yra ir papildomų daiktadėžių



VW Caddy Life



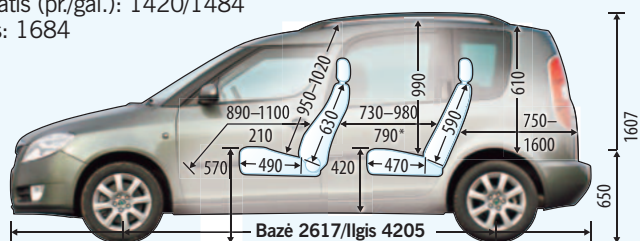
Ant priekinių sėdynių – tikrai patogiu. Galines sėdynes galima nulenkti. Įdomu ir tai, kad norint atidaryti galinius langus juos tereikia pastumti į šoną



Matmenys (milimetrais)

ŠKODA

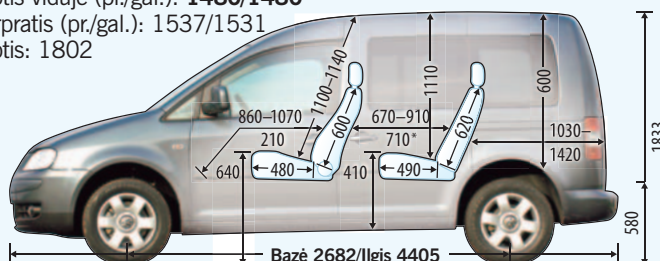
Plotis viduje (pr./gal.): 1370/1400
Tarpatris (pr./gal.): 1420/1484
Plotis: 1684



Matmenys (milimetrais)

VW

Plotis viduje (pr./gal.): 1480/1480
Tarpatris (pr./gal.): 1537/1531
Plotis: 1802



ĮMONĖS AUTOMOBILIS



Visi keturi "kablukai"
puikiai tiks
kasdieniams darbams

TECHNINIAI GAMINTOJO DUOMENYS	OPEL	RENAULT	ŠKODA	VW
Durų/vietų salone sk.	5/5	5/5	5/5	5/5
Variklis	dyzelinis	dyzelinis	dyzelinis	dyzelinis
Variklio darbinis tūris (cm³)	1686	1461	1896	1896
Galia (AG esant aps./min.)	100/4400	103/4000	105/1800	105/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	240/2300	240/2000	240/1800	250/1900
Maks. greitis (km/h)	170	170	182	166
Pavarų dėžė	5/mech.	6/mech.	5/mech.	5/mech.
Varantieji ratai	priekiniai	priekiniai	priekiniai	priekiniai
Padangos	185/60 R15	195/65 R15	195/55 R15	195/65 R15
Degalų bako talpa (l)	52	60	55	60
Bagazinės talpa (min./maks., l)	510-2695	660-2688	450-1780	750-2850
Degalų sąnaudos (l)*	6,8/4,6/5,4	6,4/5,3/5,7	6,8/4,7/5,5	7,6/5,6/6,3

* – mieste/užmiestyje/vidutinės

TESTUOTA	OPEL	RENAULT	ŠKODA	VW
Stabdymo kelias (100 km/h, m) atvėsusiais/įkaitusiais stabdžiais	37,7/39,0	39,9/39,6	38,3/38,8	38,2/38,1
Įsibėgėjimas (s) 0–50/0–100 km/h	3,8/12,2	4,2/13,2	3,9/11,6	4,2/13,3
Įsibėgėjimas (s) 60–100/80–120 km/h*	8,7/12,8	8,6/16,3	8,7/12,3	9,2/14,9
Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)	6,6	7,6	6,3	7,2
Nuvažiutas atstumas pilnu baku (km)	780	780	860	830
Triukšmingumas (dB) 50/100/130 km/h	63/70/74	60/68/73	62/67/71	62/69/72
Automobilio masė/kraulumas (kg)	1390/495	1484/498	1350/425	1630/621

* – pirmas skaičius – 4 pavarą, antras – aukščiausia pavarą

KAINOS/IRANGA	OPEL	RENAULT	ŠKODA	VW
Modifikacija	Combo Cosmo	Kangoo Helios	Roomster Style	Caddy Life
Oro pagalvių skaičius	2	2	4	4
ABS/ESP (Lt)	S/N	S/1446	S/1290	S/1360
Oro kondicionierius/klimato kontrolė (Lt)	S/N	S/936	3330/4190	4116/5060
El. langų kėlikliai priek.	S	S	S	S
El. valdomi lauko veidrodėliai	S	319	S	S
CD grotuvas (Lt)	S	S	490	S
Lengvojo lydinio diskai (Lt)	1304	1127	1690	1936
"Metalic" dažai (Lt)	1131	936	1170	1503
Bazinė kaina (Lt)	58 834	57 318	51 000	62 200

S – serijinė, N – nėra

Ekspluataciniai duomenys	Opel	Renault	Škoda	VW
Techninė priežiūra nuvažiavus (km)	30 000	30 000	15 000	pagal parodymus
Remonto išlaidos (Lt) nuvažiavus 120 000 km	3395	3352	5218	2911
Garantija (m.)/ridos apribojimas (km)	2/be aprib.	2/be aprib.	2/be aprib.	2/be aprib.
Prarūdinimo garantija (m.)	12	12	12	12
Draudimo įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis	1601/4	1561/4	1301/3	1692/3



► *VW Caddy* yra šiek tiek lėtesnis (iki 100 km/h – per 13,3 s), bet ir taupesnis (vidutinės dyzelino sąnaudos – 7,2 l/100 km).

Daugeliui skaitytojų gali pasirodyti, kad šie automobiliai sunaudoja per daug degalų. Vis dėlto tai būtų netiesa. Juk būdami akivaizdžiai aukštesni, jie ir reikalauja daugiau degalų. Pagaminę aukštesnius automobilius, konstruktoriai sugebėjo jų lubose įtaisyti kasdinei eksploatacijai tikrai reikalingas daiktadėžes. Taigi visi sprendimai iš tiesų praktiški. Šių automobilių pirkėjams patiks ir tai, kad galines sėdynes labai lengva sulankstyti (tiesa, *Combo* vairuotojas prieš tai turės išimti galvos atramas). O tai padarius prieš akis atsivers nepaprastai didelės bagažinės, kurių tūris siekia nuo 1780 iki 2850 l. Į tokias milžiniškas erdves tilps tikrai daug kasdieniam darbui reikalingų daiktų.

darbinį arklį, o paprastą lengvąjį automobilį.

Renault Kangoo vairuotojui, ypač vyresnio amžiaus, tikrai patiks tai, kad sėdynės įmontuotos aukščiau, todėl patogiai įsitaisyti prie vairo – vienas malonumas. O jei pirkdami prancūzų “kabluką” užsisakysite ir milžinišką panoraminį stoglangį, galėsite mėgautis didesne erdve ir geru matomumu. Tą patį garantuoja ir *VW Caddy* automobilis. *Opel Combo* sėdynės įtaisytos šiek tiek per aukštai, o šoniniai veidrodėliai trukdo įveikiant posūkį. Vertinant visų keturių testo dalyvių važiavimo komfortą neabejotinai lyderiu tampa *Renault Kangoo*. Konkurentų pakabos akivaizdžiai kietesnės.

Žinoma, šiais laikais perkant naują automobilį darbiui itin svarbi ir jo kaina. Čia pirmuoju smuiku griežia *Škoda Roomster*, kuris su testuotu motoru Lietuvoje kainuoja nuo 51 tūkst. Lt. Truputį daugiau teks pakloti *Renault Kangoo* (57 318 Lt) bei *Opel Combo* (58 834 Lt) pirkėjams. O daugiausiai teks atseikėti pasirinkus *VW Caddy*. Šis vokiečių “kablukas” mūsų šalyje kainuoja nuo 62 200 Lt. Taigi akivaizdžiai daugiau nei konkurentai. Ypač jei lyginsime su pusbroliu *Škoda Roomster*, kuris ir laimi šį “kablukų” testą.

Mindaugas Malinauskas

Auto Bild	VERTINIMAS				
	TĄŠKAI (maks.)	ŠKODA	RENAULT	VW	OPEL
Salonas/bagažinė					
Salono erdvumas	30	20	26	26	28
Bagažinė	20	9	15	17	12
Kraulumas	20	14	14	19	14
Sėdynės	30	25	24	26	24
Matomumas	20	14	19	16	17
Valdymo įranga	30	25	17	22	11
Saugumo įranga	30	18	15	7	6
Medžiagų kokybė	20	18	15	16	14
Tarpiniai rezultatai	200	143	145	149	126
Variklis/Važiuko					
Variklis	20	16	17	15	17
Įsibėgėjimas	30	22	18	17	19
Variklio elastingumas	20	16	14	14	15
Važiavimo savybės	30	25	23	22	24
Triukšmingumas	10	7	6	4	3
Komfortas	20	16	18	17	16
Pavarų dėžė	20	17	17	17	16
Vairo sistema	20	17	15	16	14
Stabdžiai	30	14	11	16	15
Tarpiniai rezultatai	200	150	139	138	139
Eksploatacijos išlaidos					
Draudimas	20	16	17	15	17
Degalų sąnaudos	40	38	30	32	36
Garantija	20	15	15	15	15
Techninis aptamavimas	20	10	17	18	17
Nuvertėjimas	10	8	8	8	8
Bazinė kaina	80	63	55	49	53
Papildomos įrangos kaina	10	7	8	7	8
Tarpiniai rezultatai	200	157	150	144	154
Galutinis įvertinimas	600	450	434	431	419
VIETA		1	2	3	4
Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas		▲			

Beveik lengvieji automobiliai

Kaip supratote, tai tikrai praktiški automobiliai. Bet pats laikas pamiršti jų kasdieniam darbui teikiamą naudą ir įvertinti juos kaip paprastus lengvuosius automobilius. Įsitaisęs prie *Škoda Roomster* vairo vairuotojas netrukus įvertins tikrai puikią vidaus apdailą. Viskas čia primena ne

Išvada

■ Šiuolaikiniai “kablukai” puikiai tinka tiek kasdieniams darbo reikams tvarkyti, tiek savaitgalio išvykoms su šeima. Ypač puikiai tai sunderino *Škoda Roomster* gamintojai, pasiūlę tikrai erdvų, taupų, grei-

tą ir pigų automobilį. Konkurentai šį kartą neturėjo galimybių įveikti čeko, nors arčiausiai tikslo buvo *Renault Kangoo* ir *VW Caddy*. Šiek tiek prasčiau sekėsi *Opel Combo*, kuris užėmė paskutinę vietą.





Pasiruošęs sunkiems darbams

Nissan NP 300 – taip dabar vadinamas po penkerių metų pertraukos į Lietuvą grįžęs praktiškas japonų pikapas. Vienas didžiausių jo privalumų – paprasta konstrukcija.

■ Bet ar jam pavyks išsikovoti vietą po saule? 2003 metais iš Baltijos šalių rinkos pasitraukęs palyginti nebrangus *Nissan Pick Up* ilgai neturėjo pamainos. Labiau įvaizdžiui kurti ir aktyviam laisvalaikui leisti skirtas *Nissan Navara* pikapas kainavo nuo 95 tūkst. Lt. Konkurentai siūlė *Toyota Hilux*, *Ford Ranger*, *Mitsubishi L200* ar *Mazda BT-50*. “Nissan” irgi nenorėjo iškristi iš pigių pikapų segmento, todėl atgaivino *Pick Up*, pavadinęs jį *NP 300*. Pagaliau išgirdome naujią, priversiančią suklusti užsiimančiuosius žemės ūkiu, statybomis ar privačiu verslu, kur reikia paprasto, tačiau patikimo automobilio, galinčio pervežti nestandartinius krovinius. Į kėbulą, pasak gamintojo, ga-

lime pakrauti net 1115 kg – tai tiesiog idealus įmonės automobilis.

Darbininkas iš Japonijos

Iš išorės šis kol kas Japonijoje (!) gaminamas automobilis gana patrauklus. Brangesnės jo versijos gali pasigirti kėbulo spalva dažytais ratų arkėmis ir buferiais bei lietais 16 colių ratlankiais. Tačiau ar to reikia praktiškam automobiliui – juolab visa tai kainuoja papildomai.

Salonas paprastas, nepasižymintis novatoriškais sprendimais. Suprantama, “darbiniam arkliui” visokios dizaino subtilybės nebūtinos. Nepradžiugino ir garso izoliacija. Žinia, pikapuose ji niekada nebuvo ideali, tačiau čia girdi kiekvieną 2,5 litro, 4 cilindrų, 133 AG ganėtinai

pajėgaus turbodieselinio variklio garsą. Jį užvedęs iš karto nusiteiki darbui, ypač jei tenka važiuoti asfalto keliais. Pikapas praktiškas ir patikimas purvynė, tačiau stabdymo kelias ant asfalto gali nemaloniai nustebinti.

Bekelė nebaisi

Kas kita bekelėje – čia automobilis yra tarp geriausių. Jau bazinėje įrangoje *Nissan NP 300* turi priverstinai įjungiamą priekinį tiltą (vien galiniais ratais varomais automobiliais Lietuvoje nebus prekiaujama), taip pat pažemintą pavara, reikalingą norint įveikti rimtesnį purvyną. Važiuojant 4x4 pavara priekinės stebulės užsirakina automatiškai. Iki rimto visureigio trūks-

ta nebent galinio diferencialo blokavimo. Tačiau gamintojo pateikiami pravažumo parametrai kelia pagarbą – automobiliu galima įveikti iki pusės metro gylio brastą, taip pat kopti į 39 laipsnių statumo kalną, o maksimalus šoninis pasvirimas – net 48 laipsniai. Be to, juo galėsite tempti net tris tonas.

Lietuvoje *Nissan NP 300 Pick Up* galima užsisakyti jau dabar, o bazinio modelio kaina – nuo 67 tūkst. Lt.

Tomas Alksnis

KONKURENTŲ BAZINIŲ MODELIŲ KAINOS:

Mitsubishi L200 – 66 442 Lt,
Toyota Hilux – 71 800 Lt,
Mazda BT-50 – 79 710 Lt,
Ford Ranger – 80 700 Lt



Nissan pikapo salonas asketiškas, tačiau jame patogiai išdėstyti visi valdymo prietaisai

Į kėbulą galima prikrauti daugiau kaip toną krovinių



Privalumai

- Puikus pravažumas bekelėje
- Neblogas dyzelinis variklis
- Didelė keliamoji galia

Trūkumai

- Prasta garso izoliacija
- Nevykęs valdymas ant asfalto
- Nervingai šokinėja neapkrauta galinė ašis

Išvada

■ Pagaliau “Nissan” turi ką pasiūlyti ieškantiesiems pigaus “darbinio arklio”. Automobilis pasižymi puikiu pravažumu, o savo keliamąja galia lenkia daugumą konkurentų. Užmiesto vieškeliuose ir bekelėje *Nissan NP 300* jūsų nepaves.

Techniniai NISSAN NP 300 PICK UP duomenys	
Ilgis (mm)	4955
Plotis (mm)	1825
Aukštis (mm)	1715
Durų/vietų salone sk.*	2/2 (5/4)
Variklis	turbodieselinis
Variklio darbinis tūris (l)	2,5
Variklio cilindrų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	133/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	304/2000
Pavarų dėžė	5 (mech.)
Maks. greitis (km/h)	168
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	n.d.
Degalų bako talpa (l)	75
Automobilio masė (kg)	1810
Padangos (priek., gal.)	215/60 R16
Degalų sąnaudos (l/100 km)	
mieste,	10,4
užmiestyje,	8,4
vidutinės	9,1
Kaina (“Single Cab”) (Lt)	67 000

* skliaustuose nurodyta “Double Cab” versija

Mažai kas naujo



Šis pikapas – vos dveji metai rinkoje, o *Mazda BT 50* ir vėl šiek tiek keičia išvaizdą. Tačiau konservatyvioji mechaninė dalis išlieka nepasikeitusi, rimtų techninių naujovių čia nėra.

■ Tik trys tokie nauji automobiliai buvo parduoti Lietuvoje, o prieš metus – dešimt. Juokingi skaičiai. Tačiau, pasak “Mazda” koncerno atstovų, tai sudarė net 5 proc. bendros mūsų šalies pikapų rinkos. O tai jau skamba truputį įspūdingiau. Beje, nemažai žemdirbių ir verslininkų, pirkusių šį modelį, kitaip nei kitose Europos rinkose, išgijo modifikacijas su vadinamąja pusantros kabinos ir tik apie 30 proc. pageidavo dvigubos kabinos, kuri papildomai kainuoja apie 6 tūkst. Lt.

Iki šiol parduota 60 tūkst. vnt. *BT 50*. Dabartiniai pakeitimai nėra rimti, pakeistos buvo detalės, puošiančios išorinę išvaizdą ir prilyginančios važiavimo komfortą prie lengvųjų automobilių. Mašina gavo naują, ryškesnę priekį, kėbulo spalvų pasirinkimas išsiplėtė (iš jų trys dvispalviai), pagerėjo apdailos medžiagos ir atsirado gintarinis prietaisų apšvietimas.

4x4 versija gali tempti 3 tonų priekabą

Priklausomai nuo rinkos *BT 50* gali turėti tris skirtingas kabinas – trumpą dviem keleiviams (“Regular”), vidutinę keturiems (“Freestyle”) ir ilgą, komfortiškiausią, penkiems keleiviams. Pakraunamos dėžės ilgis yra atitinkamai 2280, 1753 ir 1530 mm. Kiekvienoje versijoje krovinio dėžės plotis 1456 mm, apdaila iš dirbtinio pluošto ir yra angos pertvaroms, neleidžiančioms judėti kroviniumi. Numatytas tik vienas sustiprintas turbodieselinis variklis, kurio tūris 2,5 l ir galia 143 AG. Tačiau šio variklio visiškai pakanka automobilio poreikiams.

BT 50 būna su visais varomais ratais arba tik su galiniais. Perjungti 2WD režimą į 4WD galima iki 100 km/val. greičio. Važiuojant automobiliu su dviem varančiaisiais ratais asfaltu RFW sistema leidžia

atjungti priekinę pagrindinę pavara ir ratų alkūninį veleną, taip sumažėja degalų sąnaudos.

Tie pirkėjai, kuriems reikia krovininio darbinio arkliuko, pasirinkę *BT 50* nepraso.

Iš esmės *Mazda BT 50* yra ne kas kita, kaip šiek tiek perdirbtas *Ford Ranger*, turintis identišką konstrukciją. Didelis krapulumas ir galingas variklis atitinka visas lengvojo sunkvežimiuko savybes. Nors *BT 50* pakaba kaprizinga, pirkėjai į tai nekreipia daug dėmesio. Važiavimo komfortas yra nemažas, nors neapkrauta mašina turi tendenciją šokinėti važiuojant per nelygumus.

Iš esmės čia mažai kas pakeista, net pakaba išliko nepaliesta. Be naujų radiatoriaus grotelių, pakeistų priekinių žibintų, naujų galinių žibintų ir kitokių 16 colių aliuminių ratlankių (už juos papildomai – 12 000 Lt), visų pirma reikia paminėti pakeistas salono spalvas ir

medžiagas. Reikia pasveikinti serijinio radijo AUX jungtį su “iPod” jungtimi. Rimtų techninių laimėjimų, tokių kaip moderni visų varančiųjų ratų sistema arba elektroninės saugumo pagalbos sistemos, šiame modelyje vis dar nėra.

Tomas ALKSNIS

Privalumai

- Didelis krapulumas, geros važiavimo bekele savybės

Trūkumai

- Dėl didelių išorinių gabaritų sunku pastatyti mašiną

Išvada

■ *Mazda BT 50* yra rimtas konkurentas pikapų rinkos lyderiams. Tik vargu ar kaina bus tikrai konkurencinga, nes yra ir pigesnių analogų.

Techniniai MAZDA BT 50 L-CAB duomenys

Ilgis (mm)	5075
Plotis (mm)	1805
Aukštis (mm)	1750
Durų/vietų salone sk.	2/2
Variklis	turbodieselinis
Variklio darbinis tūris (l)	2,5
Variklio cilindrų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	143/3500
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	330/1800
Pavarų dėžė	5 (mech.)
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	12,5
Degalų bako talpa (l)	70
Automobilio masė (kg)	1125
Padangos (priek., gal.)	245/70 R16
Degalų sąnaudos (l/100 km) vidutinės	8,9
Kaina (Lt)	73 100



“Freestyle” modifikacijos kabinoje gale yra dvi vietos, bet ten komfortas yra ribotas. “Standard” versija siūlo tik dvi vietas kabinoje. Kai kurių modifikacijų įranga yra daugiau negu gera. Virš slėptuvės yra ištraukiamas staliukas



Dovilo Čiutelės ir Lada VFTS tango ant ledo

Prasidėjo Lietuvos ralio čempionatas

Penkioliktą kartą Lietuvoje surengtas žiemos ralis šiemet pakeitė savo vietą – varžybų centras iš Visagino persikėlė į Uteną.

Iš šešiasdešimties prie starto linijos išsirikavusių ekipažų finišo tiesiają kirtė tik 43. Nuo pat varžybų pradžios į priekį išsiveržė Sauliaus Girdausko ir Pauliaus Urbono ekipažas su vieninteliu šiame ralyje startavusiu WRC automobiliu *Škoda Fabia*. Važiuodami 119,65 km/h vidutiniu greičiu, 101 km ilgio trasą jie įveikė per 50 min. 38,9 sek. ir tapo absoliučios įskaitos bei A+ klasės nugalėtojais. Antroje

bendros įskaitos vietoje liko latviai Andis Neikšanas ir Peteris Dzirkalas, o trečioje – taip pat latviai Aivis Egle su šturmanu Martinu Jerumu.

A8 klasės nugalėtojo titulą pelnė daugkartinis šalies ralio čempionas Rokas Lipeikis su šturmanu Renatu Vaitkevičiumi (bendroje įskaitoje – ketvirta vieta). N2000 klasės lyderiais tapo Vytautas Baranauskas ir Gediminas Celiešius, važinę *Ford Fiesta* markės automobiliu. Šis

ekipažas buvo nepavejamas tarp dviem ratais varomų automobilių ir bendroje įskaitoje užėmė 16 vietą.

Po metų pertraukos į ralio trasas grįžęs Dovilo Čiutelės ir Žydrūno Vaitkevičiaus ekipažas, startavęs *Lada 2105 VFTS*, kaip ir anksčiau, nepaliko abejingų. Lenktynininkas tenkinosi antra vieta R2000 klasėje,

į priekį užleisdamas Giedriaus Notkaus ir Dainiaus Alekno ekipažą su *Opel Astra*.

Preliminariais duomenimis, į pirmąjį Lietuvos ralio čempionato etapą "Winter Rally 2009" susirinko per 50 tūkst. žiūrovų iš visos Lietuvos bei kaimyninių šalių.

ABL inf.

"Winter Rally 2009" absoliučios įskaitos nugalėtojai

Vieta/klasė	Ekipažas	Automobilis	Rezultatas
1./A+	Saulius Girdauskas Paulius Urbonas	<i>Škoda Fabia WRC</i>	50:38.9
2./N4	Andis Neikšanas Peteris Dzirkalas	<i>Mitsubishi EVO IX</i>	51:31.3
3./N4	Aivis Egle Martinus Jerumas	<i>Mitsubishi EVO IX</i>	51:34.3
4./A8	Rokas Lipeikis Renatas Vaitkevičius	<i>Mitsubishi EVO VIII</i>	52:39.6
5./N4	Janis Feldmanis Juris Vilmanis	<i>Subaru Impreza STI</i>	53:00.1
6./N4	Ramūnas Čapkauskas Tomas Šipkauskas	<i>Mitsubishi EVO IX</i>	53:03.8
7./N4	Benediktas Vanagas Ramūnas Šaučikovas	<i>Subaru Impreza N12b</i>	53:16.6
8./N4	Dominykas Butvilas Valdas Butvilas	<i>Subaru Impreza STI</i>	53:41.2
9./N4	Audrius Višniauskas Edvinas Pagirskas	<i>Mitsubishi EVO IX</i>	53:48.0
10./N4	Evaldas Čirba Gediminas Ramonas	<i>Mitsubishi EVO IX</i>	53:50.0



Stebėti "Winter Rally 2009" susirinko per 50 tūkstančių žiūrovų

WRC Airijos ralis

S.Loebas ištikimas tradicijai laimėti

■ "Citroen" komandos lyderis Sebastianas Loebas naują pasaulio ralio čempionatą pradėjo pergale. Prancūzas nesunkiai laimėjo pirmąjį etapą, vykusį Airijoje. Pirmąvės nuo pat starto iki finišo S.Loebas dar kartą įrodė ne veltui esąs tituluojamas asfalto trasų karaliumi. Antroje vietoje liko jo komandos draugas Dani Sordo, pasinaudojęs

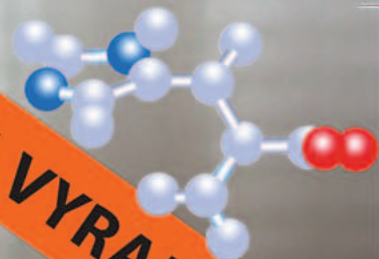
savo pagrindinių varžovų klaidomis. Mikko Hirvonenui, kuris liko trečias, sulūžo jo vairuojamo *Ford Focus* WRC vairo stiprintuvus, o Jari Matti Latvala iš lenktynių po avarijos pasitraukė jau pirmą dieną. Kitas pasaulio ralio čempionato etapas, Norvegijos ralis, vyks vasario 13–15 dienomis.

ABL inf.



2009 metų čempionatą S.Loebas pradėjo pergale

TIK VYRAMS



„PRELOX“: MYLĖKITĖS BET KURIUO METU

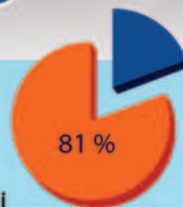


Gera kraujotaka yra gyvybiškai svarbi vyrams, norintiems pasiekti ir išlaikyti seksualinį pasitenkinimą bet kuriuo metu. Viską lemia sveikos kraujagyslės ir gera kraujo apytaka.

Pasirinkdami „Prelox“ jūs esate visiškai teisūs. Patentuotas piknogenolio ir L-arginino kompleksas bet kuriuo metu palaiko puikią kraujo apytaką.

Dabar jūs galite atgaivinti savo seksualinius santykius ir atkurti pasitikėjimą savimi – suteikdami sau ir savo partneriui malonumą ir pasitenkinimą.

Saugus pasirinkimas



- Klinikiniai* „Prelox“ tyrimai įrodė, kad 81% vartotojų buvo patenkinti produktu.
- „Prelox“ – tai Nobelio premija apdovanoto ir naujausia informacija apie vyrų seksualinę sveikatą paremtas tyrimo rezultatas.
- „Prelox“ – patentuotas produktas.

Daugiau informacijos www.prelox.com

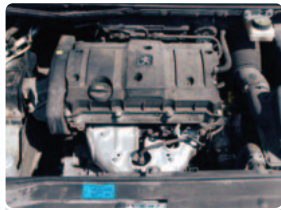
* Prelox for improvement of erectile function: A review European Bulletin of Drug Research, Volume 11, No. 3, 2003. Steven Lamm, Frank Schoenlau, Peter Rohdewald

PRELOX
TO MAKE LOVE LONGER BETTER

 **Pharma Nord**



daug elektroninių prietaisų, kurie, deja, linkę gesti

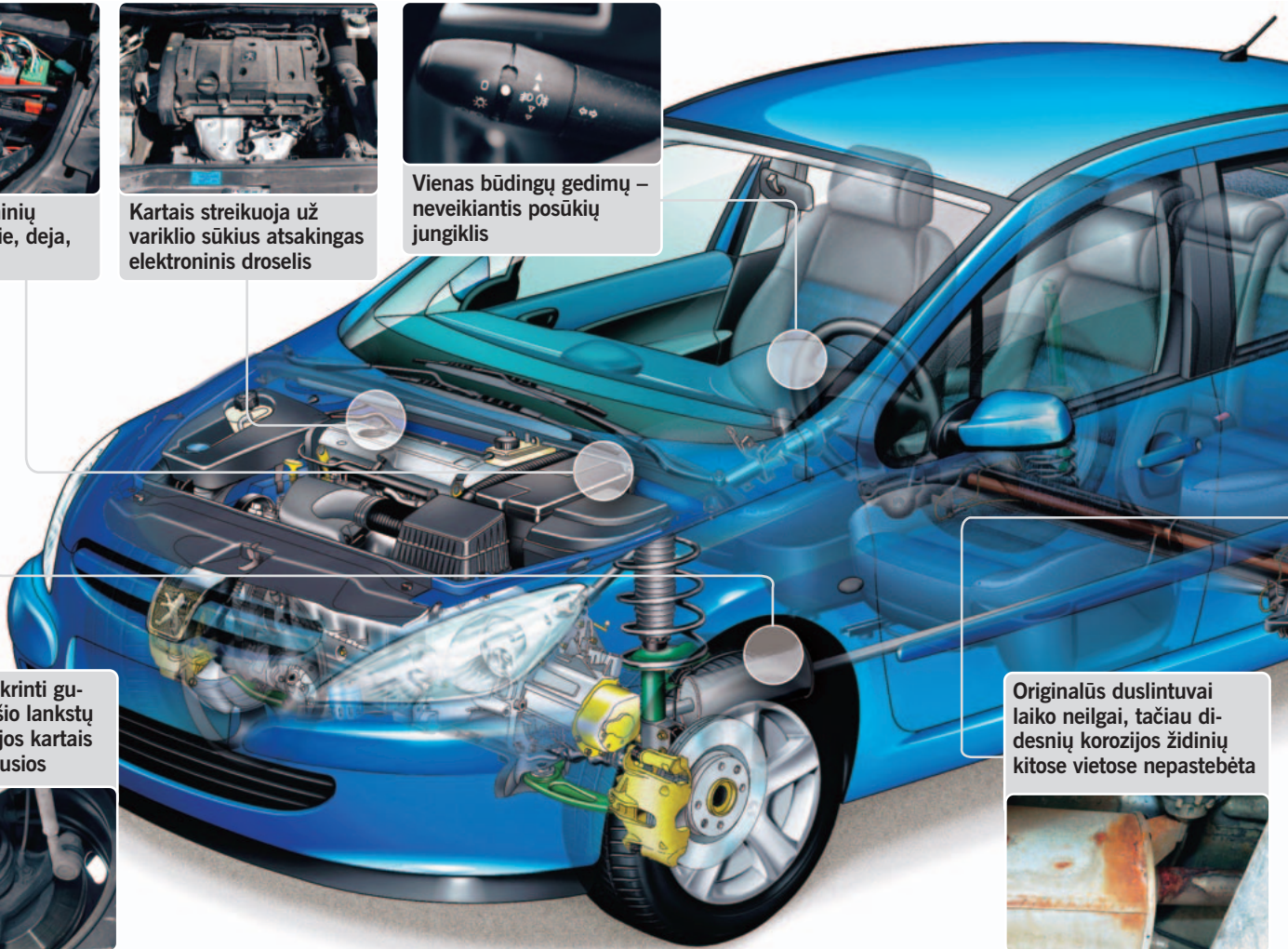


Kartais streikuoja už variklio sūkius atsakingas elektroninis droselis



Vienas būdingų gedimų – neveikiantis posūkių jungiklis

GEDIMAI



Reikėtų patikrinti gumines pusašio lankstų apsaugas – jos kartais būna suplyšusios

Originalūs duslintuvai laiko neilgai, tačiau didesnių korozijos židinių kitose vietose nepastebėti



Ne toks velnias ba

Apie *Peugeot 307* sklinda įvairiausių nemalonių istorijų. Dalis jų tiesa, bet nemažai yra ir stereotipų. Ne visos šio modelio versijos sukelia galvos skausmą, tad kiekvieną ir reikėtų vertinti atskirai.

■ Kai kurie *Peugeot 307* gerbėjai džiaugiasi: gerai, kad šis modelis turi prastą reputaciją – taip už nedidelę sumą pinigų galima nusipirkti neblogą mašiną. Čia yra šiek tiek tiesos, bet ne visi bus patenkinti automobilio eksploatacijos išlaidomis ir kylančiais rūpesčiais. *307* yra gražus, funkcionalus, komfortiškas automobilis, kuris tiks, deja, ne kiekvienam. Ir net ne dėl kainos, nes ji palyginti nedidelė, o dėl eksploatacijos bėdų. Mašiną galima rekomenduoti tik tiems, kurie jau turi šiek tiek techninių žinių apie automobilio priežiūrą, todėl esant reikalui sugebės rasti gerą specialistą ir, svarbiausia, nebrangininką. Iš karto reikėtų perspėti, kad tai nėra

taip paprasta, mat kelerių metų senumo mašinos remontas ir priežiūra firminiame servise kainuos tikrai nemažai.

Ne visi servais mokės suremontuoti 307

Nemažai *307* modelio valdymo kontroliuoja elektronika, tiksliau, automobilio kompiuterio BSI blokas. Tai jis atsakingas už mašinos atrakinimą, šviesų įjungimą, veidrodėlių suregulavimą, variklio darbą, oro kondicionavimą ir t.t. *Peugeot 307* priežiūrai reikia specialios įrangos, kurią turi tik specializuoti servais (paprastai bandomojo diagnostinio prietaiso nepakanka). Kai kurie gedimai pasirodo esą sudėtingi net ir oficia-

liams autorizuotiems servisams. Todėl dažniausiai, prieš apsilankydami servise, kuris galiausiai išspręs kilusius rūpesčius, prieš tai dar išleisime pinigų keliuose pigesniuose, kurie tik vaizduoja žinantys, ką daro.

Prastos nuomonės mašina nusielpnė sąžiningai. Vos pradėjus prekiauti šiuo automobiliu vis pasigirdavo istorijų, kaip mašina tiesiog savaime užsiliepsnodavo arba sustodavo kelyje dėl elektronikos klaidų. Savaiminio užsidegimo priežastys buvo pašalintos (techninės priežiūros centruose gamintojo sąskaita į elektrinį vairo stiprintuvą papildomai buvo įmontuoti davikliai), bet bėdos dėl elektronikos *307* modelį vargina ir toliau.

Vis dėlto šių problemų riziką galima sumažinti. Rinkdamiesi automobilį iš antrų rankų, pirmiausia venkime daužtų mašinų, antra – atsisakykime pagundos įsigyti versiją su gausia įranga. Daužti modeliai rizikingi ne tik todėl, kad ateityje kils bėdų dėl korozijos ar gali būti pažeista geometrija. Jų reikėtų vengti visų pirma dėl to, kad remontuojant tikriausiai buvo krapštytasi po elektros instaliaciją, o tai dažniausiai ir būna gedimų priežastis. O štai modeliai, prie kurių elektronikos nebuvo prikišta nagų, pavyzdžiui, nebuvo neprofesionaliai jungta signalizacija, genda rečiau, nei įprasta manyti.

Išvengti kai kurių specifinių



Labai dažnai sugenda bagažinės dangčio atidarymo rankenėlė



nisus...

Peugeot 307 gedimų galima ir renkant modelio versiją. Galime rekomenduoti automobilį su 1.6 16V/109 AG varikliu, kuris yra gana pajėgus ir reikalauja nedaug degalų (vidutiniškai apie 7 l/100 km). Šis motoras nesudėtingos konstrukcijos, o pasitaikantys gedimai (kartais streikuoja elektrinis droselis arba aukštosios įtampos uždegimo ritė, pasitaiko alyvos nutekėjimo atvejų) gali būti pašalinti už palyginti nedidelę pinigų sumelę.

Privalumai

- Maloni išvaizda
- Erdvus salonas
- Komfortiška važiuoklė

Trūkumai

- Nepatikima elektronika
- Brangi priežiūra
- Erzina gendančios smulkmenos

SALONAS

Garsinis signalas vėl įmontuotas ant vairo



Salonas jaukus, kokybiškos apdailos medžiagos, kurios ilgai išlieka lyg naujos. Peugeot 307 privalumas – gausi bazinė įranga



Gale keleivius džiugins patogios sėdynės ir gana daug vietos

Modelio istorija

2001 m. liepa. Peugeot 307 debiutas. Kėbulo tipas – triduris arba penkiaduris hečbekas. Varikliai: 75–136 AG benzininiai ir dyzeliniai.
2002 m. sausis. Pristatoma versija SW (universalas). Variklių gama papildoma dviem naujais dyzeliais:

1.4 HDI/68 AG ir 2.0 HDI/109 AG.
2005 m. vasara. Modelio modernizacija – stiliaus pakeitimai, geresnė įranga, naujas dyzelinis 1.6 HDI/109 AG variklis.
2007 m. rugsėjis. Įpėdinio – Peugeot 308 modelio debiutas Frankfurto automobilių parodoje. Pristatomi nauji varikliai.



Kuo pigesnė versija, tuo mažiau gedimų

Ši mašina ganėtinai komfortiška. Palyginti su šios klasės konkurentais, Peugeot 307 vidus erdvus, gera garso izoliacija, neblaga bazinė įranga ir, kas svarbiausia, salonas mielas akiai. Automobilio pakaba gerai slopina kelio nelygumus ir nereikalauja dažno remonto. Gale panaudota labai patvari torsioninė pakaba ir teleskopiniai amortizatoriai. Priekyje kartais tenka pakeisti stabilizatoriaus traukes, bet ši procedūra

atliekama greitai ir nebrangiai. Nėlabai patikimi originalūs stabdžių diskai, kurie linkę deformuotis, be to, gana greitai rūdija išmetamųjų dujų sistema.

Mechaninius gedimus šalinti nėra nei brangu, nei sudėtinga, nes atsarginių detalių kainos nedidelės (yra nemažas ir neoriginalių dalių pasirinkimas). Labiausiai reikėtų bijoti elektronikos gedimų, pavyzdžiui, sugedus vienam iš valdymo blokų, remontas bus brangus ir ne visada efektyvus.

Leonas Paplauskas

Išvada

■ Kalbant apie Peugeot 307 puikiai pasitvirtina posakis: kuo paprasčiau, tuo geriau. Dažniausia bėdų priežastis – pernelyg daug elektronikos, kurios gedimus šalinti beveik visada reikia specializuotame servise, o remontas kartais būna sudėtingas ir nemažai kainuoja.

Automobilio salonas gana erdvus, komfortiška pakaba gerai slopina kelio nelygumus, o jos priežiūra nebrangi. Galime rekomenduoti automobilius su benzininiu 1.6 varikliu – jie pakankamai galingi, mažai genda, o konstrukciniai sprendimai mechanikams nekelia panikos.

Techniniai PEUGEOT 307 1.6 16V (2003 m.) duomenys

Ilgis (mm)	4202
Plotis (mm)	1730
Aukštis (mm)	1510
Durų/vietų salone sk.	3(5)/5
Variklis	benzininis
Variklio darbinis tūris (cm ³)	1587
Variklio cilindų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	109/5750
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	147/3900
Pavarų dėžė	5 (mech.)
Maks. greitis (km/h)	190
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,7
Degalų bako talpa (l)	60
Bagažinės talpa (l) min./maks.	341/1328
Automobilio masė (kg)	1251
Padangos (priek., gal.)	195/65 R 15
Degalų sąnaudos (l/100 km): mieste, užmiestyje, vidutinės	9,5/5,8/7,2
Kaina (Lt)	16 500

PEUGEOT 307 1.6 16V (2003 m.) atsarginių detalių kainos

Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	240
Galiniai žibintai (vnt.)	190
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	100
Priek. stabdžių trinkelės (kompl.)	75
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	95
Gal. stabdžių trinkelės (kompl.)	45
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	140
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	110
Sankabos komplektas	540
Priekinis sparnas	110

Dideles apkrovas tveriantis 3.0
"Common-Rail" keturių cilindrų
turbodyzelinis variklis



Bene pats patikimiausias džipas

Pagaliau sulaukėme naudoto automobilio beveik be priekaištų: *Land Cruiser 120* – pavyzdinčiai subalansuotas ne tik pravažumo, keliavimo komforto, bet ir gedimų požiūriu.

■ *Land Cruiser 120* savininkai autoserviso tarnybos telefono atmintinai tikrai nepamena. Ir kam jiems to reikia, juk šio džipo vairuotojams beveik niekada neprireikia šios tarnybos paslaugų. Automobilis, užsitarnavęs tokį didelį patikimumo rodiklį, – tai kažkas ypatinga, netgi kalbant apie japoniškus modelius.

2002-aisiais buvo pristatytas vidutinės visureigių klasės *Land Cruiser 90* įpėdinis *120*, kuriam pavyko pašalinti senesnį modelį kamavusias bėdas dėl priekinės ašies ir šen bei ten vis išlįsdavusių ankstesnio dyzelinio variklio (dažniausiai cilindrų galvučių) defektus. Paskui *120* modelis iš karto tapo automobilizmo pramonės pavyzdžiu.

Net aprūpinimas specialia stacionaria variklio šildymo sistema nekelia rūpesčių, mat šiuolaikinėse transporto priemonėse, dažnai tu-

rinčiose jautrią elektroniką, dėl papildomo šildytuvo kentėdavo elektroninės sistemos. O stacionaria šildymo sistema aprūpinta maždaug viena trečioji šio modelio automobilių.

200 tūkst. km – be rimtų gedimų

Nuvažiavę 200 tūkst. km arba dar daugiau vairuotojai neturi pagrindo skųstis padidėjusiomis alyvos sąnaudomis, nė vienas neturi priekaištų dėl brangaus variklio arba turbinos gedimų, todėl šiandien, kai turbodieseliniai varikliai palyginti daug kainuoja, o jų remontas irgi labai brangus, šią savybę tikrai verta paminėti.

Keturių cilindrų variklis neatrodo temperamentingas, bet traukia labai gerai. Atliekant techninę apžiūrą reikėtų atkreipti dėmesį į du aspektus. Pirma, "Toyota" koncernas,

gamindamas *Land Cruiser*, dar ne iki galo išsprendė korozijos klausimą. Ir tai matyti tikrinant automobilio dugną – gana naujų mašinų korozija sudaro apie 8 proc. Tie, kurie nori, kad jų *Land Cruiser 120* tvirtų daugelį metų, turi pasirūpinti ir tuščias ertmes bei automobilio dugną padengti antikorozine danga. Antra, stabdžiai, tiksliau, diskinių stabdžių apkaba: keičiant stabdžių diskus reikia atnaujinti ir beveik pusės automobilių apkabas – tokia yra daugelio automobilių mechanikų nuomonė.

Nepaisant minėtų bėdų, *Toyota* gali džiaugtis labai gerais rezultatais. 94 proc. apklaustų šio modelio savininkų nurodė, kad jie automobiliu, už kurio paprastą techninę apžiūrą vidutiniškai reikia mokėti 1500 Lt, yra patenkinti.

Kad vairuotojai iš tiesų patenkin-

ti *Land Cruiser* modeliu, įrodo ir tai, jog 57 proc. šio automobilio savininkų turi po antrą "Toyota" koncerno visureigį, nė vienas jų kaip antrojo šeimos automobilio nepamėno nei *Volkswagen*, nei *Mercedes*.

55 proc. pripažįsta, kad jiems patinka *Toyota* markė – Tolimųjų Rytų gamintojams tai sensacingas rezultatas.

Kaip svarbiausią automobilio pirkimo priežastį 90 proc. nurodė jo patvarumą, išvaizdą (84 proc.), patikimumą važinėjant žiemą (78 proc.) ir puikų tinkamumą bekelei (65 proc.).

Land Cruiser kritikos sulaukė nedaug, dažniausiai dėl brangaus draudimo (26 proc.). Apklausa parodė, kad naudoti Toyota automobiliai taip pat labai paklausūs.

Jonas Okmanas



Nedidelė svirtelė bekelės reduktoriui, odinis salonas, siūlomas kartu su "Executive" įranga



Vietoje penkerių durų yra ir trumpesnė trejų durų versija. D-4D = dyzelis, keturi cilindrai, tiesioginis įpurškimas



Toyota tradicija: palyginti nedaug vietos keleivio keliams, užtat labai didelė bagažinė. Papildomos sėdynės – už atskirą mokesį, įrankių rinkinys – galinėse durelėse



Modelio istorija

2002 m. Land Cruiser 120 pristatymas (indeksas J 12); ilgis/plotis/aukštis 4,41 arba 4,85/1,88/1,91 m; 3.0 litrų keturių cilindrų turbodieselis ("Common-Rail", 163 AG, 343 Nm); penkių pakopų mechaninė pavarų dėžė arba keturių pakopų automatinė pavarų dėžė.

2003 m. pristatytas papildomas benzininis V6 formos 4.0 litrų (249 AG) ir su keturių pakopų automatinė pavarų dėžė modelis; tik penkerių durų.

2004 m. 3.0 D-4D su kintama turbina (166 AG, 410 Nm); šešių pakopų mechaninė pavarų dėžė arba penkių pakopų automatinė pavarų dėžė, "automatas" taip pat siūlomas su 4.0-V6 modifikacijos modeliais.

2006 m. 3.0 D-4D priderinamas prie "Euro 4" ekologinių normų: galia – 173 AG, maksimalus sukimo momentas 410 Nm.

Privalumai

- Praktiškai nėra tokių mašinų, kurios neužsivestų, nes originalus akumulatorius patikimas ir ilgaamžis
- Kelionėje gedimai – retenybė. Tai tik pavieniai atvejai

Trūkumai

- Stabdžiai, priklausomai nuo važiavimo stiliaus, išlaiko nuo 30 tūkst. iki 100 tūkst. km
- Dalis vairuotojų skundėsi dėl pradėjusio rūdyti automobilio dugno

Išvada

■ Naudotas Toyota Land Cruiser 120 – tai vienas tų retų automobilių, kurį galima pirkti net neapžiūrėjus. Tiesiog susitarus telefonu. Tereikia pasiteirauti, kada pastarąjį kartą buvo remontuoti stabdžiai. Geriausia, jeigu jie remontuoti neseniai. Tai padėtų sutaupyti pinigų, nes dažniausiai kartu su stabdžiais reikia keisti ir jų apkabas. Kadangi šis automobilis yra labai geras, net naudotos mašinos kaina siekia Mercedes ar net Porsche aukštumas.

Atsarginių

TOYOTA LAND CRUISER 120 (2002 m.) detalių kainos

Detalė	Kaina
Priekiniai žibintai (vnt.)	1049
Galiniai žibintai (vnt.)	807
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	381
Priek. stabdžių trinkelės (kompl.)	350
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	423
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	246
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	956
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	273
Priekinis sparnas	1195

Techniniai

TOYOTA LAND CRUISER 120 duomenys

Ilgis (mm)	4715
Plotis (mm)	1875,5
Aukštis (mm)	1905
Variškis	3.0 D-4D
Variškio galia (AG)	173
Maks. sukimo momentas (Nm)	410/1800–2600
Maks. greitis (km/h)	175
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,5
Automobilio masė (kg)	1950
Kaina (Lt)	137 556

Konkurentai



Mitsubishi Pajero DI-D: 20 proc. pigesnis



Nissan Patrol 3.0 Di: 25 proc. pigesnis



Mercedes 140 hp



Kelionė į praeitį

Sukakus šimtmečiui po įspūdingos vokiškų automobilių markių pergalės Prancūzijos automobilininkų klubo rengtose “Grand Prix” lenktynėse, anų laikų automobiliai nugalėtojai – *Mercedes* ir *Benz* – vėl išriedėjo į tą pačią trasą.

Automobilių lenktynių “Grand Prix” gimimo data ir vieta – 1906-ieji, Prancūzija. Dvejis metais vėliau geriausi vairuotojai ir vėl susitiko Prancūzijoje, Djepe. Lenktynių trasa ėjo vingiuotais Aukštutinės Normandijos regione esančio *Seine Maritime* departamanto keliais. Vairuotojai turėjo įveikti dešimt ratų, kurių vieno ilgis siekė 76,989 km. Favoritais ir pretendентаis į Prancūzijos automobilininkų klubo “Grand Prix” lenktynių pergalę pirmiausia buvo vietiniai vairuotojai ir gamintojai. Taip pat nemažai vilčių buvo siejama su italų “Fiat” komanda, kuriai atstovavo Vincenzo Lancia, o kai kurie sakė, kad laimės “Mercedes” ir “Benz”.



Henris Rudauxas savo plakate pademonstravo “Grand Prix” nugalėtoją, lekiantį palei tribūną

pagal Vilhelmo Maybacho projektą, maksimali galia siekė 135 AG esant 1400 aps./min. “Benz”, debiutavęs “Grand Prix” lenktynėse, varžybose Djepe parengė 120 hp modelį. Jį varė taip pat keturių cilindrų variklis, kurį sukonstravo Louisas de Groulartas. Šio motoro tūris buvo 12 076 cm³ ir galia siekė 120 AG esant 1500 aps./min.

1908-ųjų liepos 7 dieną 6 val. ryto prasidėjo pirmosios “Grand Prix” lenktynės. 48 vairuotojai startavo atskirai, vienas po kito. Akivaizdžiai 300 tūkst. žiūrovų dauguma tikėjosi kurio nors prancūzo pergalės. Tačiau po pirmo rato pirmavo

Otto Salzeris (*Mercedes*). Važiuojant antrą ratą į pirmą vietą išsiveržė Christianas Lautenschlageris (*Mercedes*). Trečio etapo lyderis buvo Paulas Bablotas (*Brasier*). Šioje vietoje jis išsilaikė iki lenktynių vidurio. Vėliau į lyderio poziciją ir vėl išsiveržė Ch.Lautenschlageris, kuris pirmavo iki pat lenktynių pabaigos. *Mercedes* vairuotojas beveik 770

km trasą įveikė per 6 val. 55 min. ir 43 sek.

Kitas prizines vietas iškovojo prancūzai Victoras Hemery ir Rene Hanriotas, tačiau jie vairavo vokiečių *Benz* automobilius.

Šimtmečiu vėliau – kelionė aplink Djepą

Šimtųjų Prancūzijos automobilininkų klubo “Grand Prix” lenk-

Prieš startą

Prancūzijos automobilininkų klubo “Grand Prix” lenktynėse prieš pajėgius prancūzų atstovus, važiavusius *Clement-Bayard* (“Brasier”), *Panhard-Levassor*, *Lorraine-Dietrich* (“Renault”) ir “Mors”) automobiliais, vokiečiai subūrė komandą, kurios sudėtis buvo tokia: *Mercedes* automobiliais važiavo Ch.Lautenschlageris (35), O.Salzeris (19) ir Willy Pöge’as (2), o *Benz* – prancūzai V.Hemery ir R.Hanriotas bei vokiečiai Fritzas Erle.

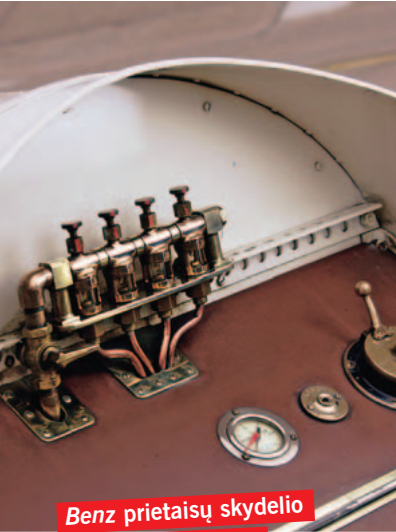


Benz 120 hp Djepe iškovojo antrą (V.Hemery) ir trečią (R.Hanriotas) vietas



Ch.Lautenschlageris – GP čempionas vokiečiai

“Mercedes-Benz” nuotr.



Benz prietaisų skydelio valdymas reikalavo nemažai vairuotojo dėmesio

TECHNINIS REGLAMENTAS

“Grand Prix 1908”

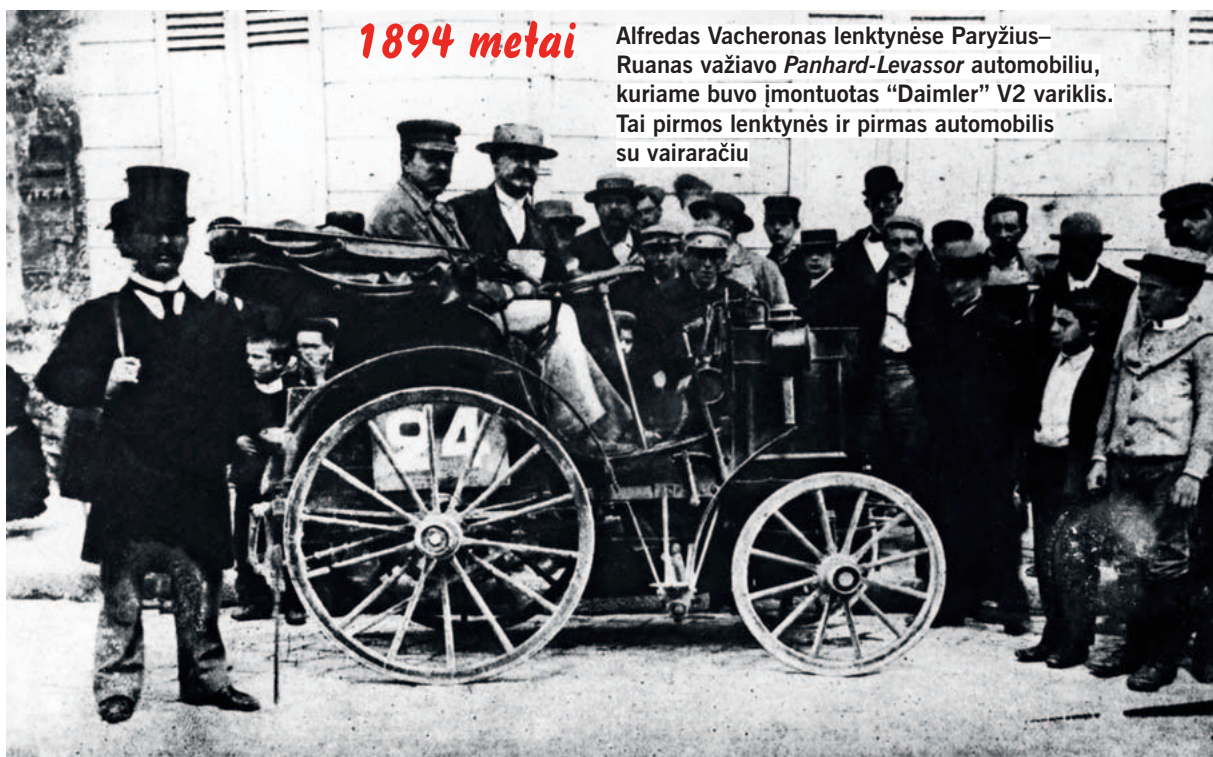
Palyginti su ankstesniu sezonu, nebuvo įvestas degalų sąnaudų limitas (1907-aisiais jis sudarė 30 l/100 km). Minimalus automobilio svoris – 1100 kg. Maksimalus cilindrų skersmuo (keturių cilindrų variklių) – 155 mm. Minimalus bendras vairuotojo ir mechaniko svoris – 120 kg (tik jie galėjo remontuoti mašiną jai sugedus).

tynių Djepe metinių proga į tą pačią trasą ir vėl išredėjo istorinės mašinos – *Mercedes 140 hp* ir *Benz 120 hp*. Nors šikart legendiniais automobiliais nugalėtojai važiuojo nepavyko pasiekti greičio, kuriuo važiuodamas pergalę iškovojo Ch.Lautenschlageris (111,117 km/h), abi mašinos šį atstumą distanciją įveikė be rimtesnių problemų. **Loreta Žilinskaitė**



Nugalėtojas

Nuo 1899-ųjų dirbo “Daimler Motoren Gesellschaft” mechaniku, po to buvo sporto skyriaus brigadininkas. Dėl dviejų pergalių 1908-aisiais ir 1914-aisiais “Grand Prix” lenktynėse jis tapo vienu įžymiausių vairuotojų per visą jų istoriją.



1894 metai

Alfredas Vacheronas lenktynėse Paryžius–Ruanas važiuo *Panhard-Levassor* automobiliu, kuriame buvo įmontuotas “Daimler” V2 variklis. Tai pirmos lenktynės ir pirmas automobilis su vairaračiu

Nuo pirmųjų lenktynių

Firmos “Daimler” sportinės veiklos istorija tokia pat ilga ir turtinga, kaip ir automobilių sporto.

■ Jau pirmose motorizuotų transporto priemonių istorijos lenktynėse, vykusiose 1894 metais trasoje Paryžius–Ruanas, puikiai pasirodė *Panhard-Levassor* mašinos, kuriose buvo įmontuotas pagal “Daimler” licenciją pagamintas variklis. 1901 metais pasirodė pirmas tikras *Mercedes*, kuris greitai pradėjo skinti pergalės automobilių sporte. Vėliau, 1908 ir 1912 metais, pelnytose pergalės “Grand Prix” lenktynėse. XX a. ketvirtajame, o vėliau šeštajame dešimtmetyje šiose lenktynėse pergalių siekė ir kiti *Mercedes* modeliai. Be to, įsimintinų laimėjimų pelnyta ne tik automobilių sporto, bet ir prototipų lenktynėse.

Šiuo metu “Mercedes” gamina variklius “Formulės-1” lyderių komandai “McLaren” bei sėkmingai dalyvauja DTM lenktynėse.

ABL inf.



1901 metai

Pirmasis lenktyninis *Mercedes* automobilis. Tokiu automobiliu su 5,9 l varikliu, kurio galia 35 AG, Wilhelmas Werneris nugalėjo lenktynėse Nica–Salonas–Nica



1903 metai

Airijoje kovą dėl “Gordon Bennet” taurės laimėjo belgas Camille’is Jenatzy (*Mercedes*). Dėl šios pergalės kitos lenktynės buvo surengtos Vokietijoje



1952 metai

Mercedes 300 SL 1952 metų sezoną debiutavo Le Mans 24 valandų lenktynėse. Tai buvo labai sėkmingas startas. Šiose lenktynėse užimta pirma ir antra vietos



1955 metai

1954–1955 metais Juanas Dangio buvo geriausias važiuodamas *Mercedes W196* automobiliu. Tai įrodė du “Formulės-1” čempiono titulais



1991 metai

XX a. dešimtojo dešimtmečio pradžioje pirmųjų pergalių *Mercedes C11* automobiliu siekė Michaelis Schumacheris. Vėliau jis pradėjo stebuklingą karjerą “Formulėje-1”

Rinka Lietuvoje smuko net 70 proc.

2009-ųjų sausį Lietuvoje naujų lengvųjų automobilių užregistruota 70 proc. mažiau nei 2008-ųjų sausį.

■ Tai patvirtina skeptikų prognozes, kad blogiausia dar priešakyje. Reikia atkreipti dėmesį, jog palyginimo bazė nedėkinga, t.y. labai geri praėjusių metų sausio rezultatai, bet, kita vertus, mažiau nei tūkstantis naujų automobilių Lietuvoje buvo užregistruota tik 2005-aisiais.

“Data Center” duomenimis, sausį Lietuvoje užregistruoti tik 848 nauji lengvieji automobiliai, t.y. net 70 proc. mažiau nei tuo pat laikotarpiu pernai (2783 vnt.). Asmeninės paskirties automobilių registravimas nukrito 69 proc. (iki

742 vnt.), o komercinės paskirties transporto priemonių rinka – 70 proc. (iki 106 vnt.). Pagal markes į pirmąją vietą šįmet pakilo *Mitsubishi* (111 vnt.). Antroje vietoje liko *Ford*, kurių užregistruota 92 vnt. Pastarųjų metų lyderis *Volkswagen* kol kas tenkinasi trečiaja vieta (87 vnt.). Tarp asmeninės paskirties automobilių sausį pirmą vietą užėmė *Mitsubishi* (83 vnt.), antrą – *Volkswagen* (81 vnt.), o trečia vieta atiteko *Škoda* markei (61 vnt.). Pagal modelius tarp asmeninės paskirties automobilių pirmoje vietoje puikavosi

Lietuvos naujų automobilių rinka 2009-ųjų sausį

Vieta	Markė	Parduota per 2009-ųjų sausį	Pokytis (proc.), palyginti su 2008-ųjų sausiu
1.	Mitsubishi	111	-4
2.	Ford	92	-30
3.	Volkswagen	87	-76
4.	Škoda	61	-73
5.	Toyota	54	-81

Šaltinis: “Data Center”

Mitsubishi Colt, šio modelio automobilių užregistruota 59 vnt. Antroje vietoje liko *Škoda Octavia* (47 vnt.), trečioje – *Subaru Forester* (26 vnt.). Tarp komercinių automobilių sausį populiariausias *Ford*

Transit (49 vnt.). Toliau rikiuojasi *Mitsubishi L200* (28 vnt.) ir *Volkswagen Caddy* (6 vnt.). Sausį užregistruoti pirmieji *Opel Insignia* modeliai Lietuvoje.

ABL inf.



Sausį pats perkamiausias naujas modelis buvo *Mitsubishi Colt*, nes šis neblogos komplektacijos modelis nekainavo nė 30 tūkst. Lt. Be to, sausį buvo parduoti pirmieji ką tik pasirodžiusio “Opel” koncerno flagmano *Insignia* modeliai



Kitame numeryje (šeštadienį, vasario 28 d.) skaitykite:

DIDYSIS TESTAS

VW Tiguan prieš *Subaru Forester*, *Renault Koleos*, *Mitsubishi Outlander*



Jų teritorija – miestas

PASAULINĖ PREMJERA

Citroen C3 Picasso



Sutrumpėjęs Picasso

IVAIRENYBĖS



Su savadarbe “formule” – į gatves

1/2008-2009

Computer

Naujas!!!

Tik
3⁹⁹
Lt

Bild

LIETUVA

www.computerbild.lt

EKSPERTAS

150 triukų ir patarimų



Rinkiniai 2009 m. pačių populiariausių, geriausių ir naudingiausių programų supertriukai



Windows XP/Vista

4–20 p.

- Nemokamai pagreitiname kompiuterį
- Atlaisviname vietos kietajame diske
- Sulietuviname "Vistą"
- Atsikratome erzinančių pranešimų
- Apsaugome užmigusį kompiuterį

Internetas

28–43 p.

- Blokuojame įtartinas svetaines
- Bendraujame balsu ir vaizdu
- Žiūrime "YouTube" filmukus su titrais
- Nemokamas kietasis diskas ir žodynas
- Planuojame kelionės maršrutą

Office

22–27 p.

- Keliame dainą į skaidrių pristatymą
- Greitai sukuriame kvietimą į šventinį vakarėlį
- Išvengiame klaidų "Excel" lentelėse
- Žaibiškai surenkame ilgą tekstą
- Patogiau peržiūrime dokumentus

Naudingos programos

44–49 p.

- Įrašome daugiau duomenų į CD diskus
- Įrašome dainas į CD diskus
- Kuriame saugų archyvą
- Išsaugome atskirus filmo kadrus
- Pasidarome atsarginę el. pašto programos adresų knygelės kopiją



LENGVESNIS KELIAS!

SIMPLY CLEVER



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



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

www.skoda.lt