

www.autobild.lt

Dvisavaitinis žurnalas

# Auto Bild

Tik  
**3<sup>99</sup>!**  
Lt!



Modelio pristatymas

Peugeot 3008

## Citroen C3 PICASSO Visiškai kitoks C3

**AUTO BILD  
TYRIMAS!**

### Kurie nauji modeliai nuvertėja mažiausiai



**Naudoti automobiliai**

**PASSAT VARIANT – VW gėda!**



*Ilgalaikis 100 tūkst. km testas  
atskleidė daugybę trūkumų*

## 4 SUV, kurių teritorija – miestas

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

**Didysis testas**



**Ivairenybės**



*Tikras F-1 bolidas,  
Vokietijos gatvėse*

**Mažasis testas**



**Mitsubishi Colt 1.3    Honda Jazz 1.2**

**Miesto mažylių dvikova**

**Naudingi patarimai**

**Tik mūsų žurnale!**



*BMW 730d  
Ford S-Max  
Lada 2170  
Nissan Qashqai  
Mercedes B170  
Mercedes 180 CDI*

*Renault Twingo  
C klasės Mercedes  
Mercedes 190  
Škoda Roomster  
VW Golf Variant*

## DIDYSIS ŠILDYMO ĮRANGOS TESTAS



ISSN 1827-282X

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!

Klimatas pasaulyje šyla. Visi norime automobilio su oro kondicionieriumi, tačiau šaltą žiemos rytą prisimename, kokia svarbi automobilio šildymo sistema. "Auto Bild" komanda testavo vienuolikos automobilių "pečiukus" ir rado tikrai intriguojančių naujienų, apie kurias skaitykite 34 p.

Kaip ir ankstesniais metais, pateikiame naudotų automobilių gedimų statistiką. Šiame numeryje rasite dvejų trejų metų senumo mažiausiai ir daugiausiai gendančius modelius (46 p.).

Naudingų patarimų rubrikoje rašome apie dažnai savo mirksėjimu mus nervinančias serviso lemputes ir būdus, kaip jas išjungti (32 p.). Sakoma, kad vairuotojas laimingas būna dukart – nusipirkęs automobilį ir jį pardavęs. Vienas svarbiausių kriterijų parduodant naudotą mašiną – likutinė jos vertė. Apie geriausiai ir blogiausiai išlaikančius savo vertę modelius skaitykite 12 p.

Kaip visuomet pristatome naujausius modelius, artimiausiu metu pasirodysiančius Lietuvoje. Šiame numeryje tai naujasis *Citroen C3 Picasso* (8 p.) ir *Peugeot 3008* (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](http://www.autobild.lt)



### 12 Kurie naujų automobilių modeliai mažiausiai nuvertėja per pirmuosius trejus eksploatacijos metus?



### 42 Populiariajam Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI (170 AG) ilgalaikio 100 tūkst. km testo išbandymas pasirodė esąs per sunkus

## i AUTOMOBILIAI MŪSŲ ŽURNALE

- |                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 19 Aston Martin V12 Vantage | 28 Mitsubishi Colt          |
| 33 Audi A3                  | 20 Mitsubishi Outlander     |
| 46 Audi A4                  | 46 Nissan Primera           |
| 18 Audi S5                  | 14 Nissan Qashqai           |
| 18 Bentley Continental GT   | 33 Opel Astra G             |
| 33 BMW 316i E36             | 19 Opel Insignia            |
| 35 BMW 730d                 | 46 Opel Meriva              |
| 18 Chevrolet Spark          | 33 Peugeot 206              |
| 26 Chrysler Crossfire       | 47 Peugeot 407              |
| 8 Citroen C3 Picasso        | 10 Peugeot 3008             |
| 40 Citroen C4               | 46 Porsche 911              |
| 47 Fiat Stilo               | 18 Renault Clio             |
| 13 Fiat 500                 | 33 Renault Clio II          |
| 16 Fiat 500 C               | 20 Renault Koleos           |
| 38 Ford Kuga                | 46 Renault Laguna           |
| 46 Ford Fusion              | 36 Renault Twingo           |
| 14, 35 Ford S-Max           | 19 Seat Altea               |
| 17 Honda Accord             | 17 Seat Exeo                |
| 10 Honda Civic              | 19 Seat Leon                |
| 28 Honda Jazz               | 20 Subaru Forester          |
| 47 Kia Carnival             | 13, 40 Škoda Fabia          |
| 35 Lada 2170 Priora         | 16 Škoda Yeti               |
| 17 Lexus RX 450h            | 37 Škoda Roomster           |
| 19 Maybach Zeppelin         | 14 Škoda Superb             |
| 16 Mazda MX-5               | 14, 46 Toyota Corolla Verso |
| 17, 46 Mazda 3              | 33 VW Golf III              |
| 37 Mercedes 190             | 46 VW Golf V                |
| 36 Mercedes B170            | 17 VW Golf VI               |
| 36 Mercedes B180            | 35 VW Golf Variant          |
| 37 Mercedes C180            | 13 VW Passat                |
| 33 Mercedes C200 W202       | 42 VW Passat Variant        |
| 47 E klasės Mercedes        | 33 VW Polo                  |
| 47 Mini                     | 20 VW Tiguan                |
| 19 Mini JCW Cabrio          |                             |


## Aktualijos

- 8 **Citroen C3 Picasso**  
Visiškai kitoks C3 
- 10 **Peugeot 3008**  
Nepaprastas prancūziškas automobilis įvairioms progoms
- 12 **Rinka**  
Automobilių nuvertėjimas: 65 skirtingų klasių modeliai
- 16 **Karštos "Auto Bild" naujienos**  
Ženevos automobilių parodos belaukiant
- 50 **Eismas**  
Pasikeitė automobilių priverstinio nutempimo ir važiuoklės užblokavimo tvarka



## Testai

- 20 **Mitsubishi Outlander, Renault Koleos, Subaru Forester ir VW Tiguan**  
Jų teritorija – miestas
- 28 **Honda Jazz prieš Mitsubishi Colt Ringe** – du miesto mažyliai 

## Naudingi patarimai

- 33 **Eksplotavimas**  
Kaip išjungti apie apsilykumą servise įspėjancias mirksinčias lemputes 
- 34 **Šildymo sistemų testas**  
11 automobilių modelių – kurie sušildo greičiausiai?

## Naudoti automobiliai

- 42 **VW Passat Variant 2.0 TDI**  
Vokiškos kokybės patikrinimas 100 tūkst. km ilgalaikio testo metu 
- 46 **2–3 metų automobilių gedimų statistika**  
Viršūnę užkariavo japonai ir vokiečiai 

## Įvairenybės

- 26 **Chrysler Crossfire**  
Gražus ir gerai traukia
- 48 **Antrasis F-1 bolido gyvenimas**  
Lenktyninis automobilis, "Formulės-1" trasas iškeitęs į miesto gatves 

## Kitos rubrikos

- 4 **Kronika**
- 6 **Laiškai**
- 32 **Laisvalaikis**
- 38 **Tiuningas**
- 40 **Sportas**
- 50 **Anonsai**

## Be diržo – neseksualu!

■ Dviprasmiškas vaizdelis: saugos diržas perjuosia krūtinę bei apjuosia klubus, kūnas stipriau priglundą prie sėdynės, išsiriečia. Bet kuris vyras norėtų būti šio diržo vietoje. Jau 50 metų ši tvirta medžiaginė juosta saugo žmonių gyvybes. Kiek jų išgelbėta? Niekas nežino. Neabejotinai milijonai. Vokietijos patentų tarnyba saugos diržą išrinko vienu iš aštuonių svarbiausių praėjusio šimtmečio išradimų. Šią gyvybę saugančią juostą netgi apdainavo grupė "Truck Stop" – vienoje jos dainoje skamba tokie žodžiai: "Moteris, prisidengusi vien tik saugos diržu..."

Saugos diržą 1903 m. užpatentavo prancūzas Gustave'as Desire'as. Jis jau tais laikais buvo įsitikinęs, kad prie sėdynės būtina kaip nors prisirišti. 1949 m. JAV įmonė "Nash" pristatė serijinius klubus apjuosiančius diržus. Tačiau populiarūs jie tapo tik po dešimtmečio. "Volvo" inžinierius Nilsas Bohlinas sukūrė pirmą serijinį trijuose taškuose tvirtinamą diržą, kuris buvo montuojamas į P 444 modelį, geriau žinomą kaip kuprotasis *Volvo*.

Prisegti diržą buvo labai nepatogu, be to, judėjimo laisvė tai padarius lygi nulliui, todėl ir seginčiųjų diržus buvo taip mažai. Buvo nuomonių, kad įvykus avarijai diržus segintys žmonės neturės galimybės išlipti iš automobilio ir sudėgs, bus pakarti, pasmaugti ar nuskęs. Tačiau laikui bėgant viskas susidėliojo į savo vietas.

Europos transporto saugumo tarybos duomenimis, saugos diržai Senajame žemyne kiekvienais metais padeda išsaugoti per 11 500 žmonių gyvybių. Tikimybė prisėgus diržą žūti eismo įvykio metu sumažėja 60 proc. Deja, segėti diržus patinka dar ne visiems. 2008 m. policijos pareigūnai Lietuvoje išaiškino 435 597 kelių eismo taisyklių pažeidimus, iš jų 52 632 – dėl neprisėgtų saugos diržų.

Tad nuo šiandien prisisekime saugos diržą kiekvienas, nes be diržo ne tik nesaugu, bet ir nemadinga bei neseksualu!



### Rusų turgavietėse nebeliko

■ Dar labiau sugriežtintos Rusijos rinkos apsaugos priemonės gerokai kirto vienam didžiausių Lietuvoje Marijampolės naudotų automobilių turgui. Nuo sausio vidurio pirkėjų iš Rusijos šioje turgavietėje sumažėjo 40 proc. Tuo tarpu Kauno naudotų automobilių turgus pripažįsta, kad šių metų pradžia jiems kur kas optimistiškesnė nei 2008-ųjų. Priežastis – sugrįžę kazachai, tadžikai, kirgizai. Rusijoje įsigaliojus naujiems muitams, stipriai sumažėjo prekyba būtent tai rinkai skirtais automobiliais. Siekiant labiau apsaugoti vietos gamintojus Rusijoje, įvežamų nenaujų automobilių muitas padidintas nuo 5 iki 30 proc., o nenaujais automobiliais vadinami tie, kurie pagaminti prieš daugiau nei penkerius metus. Iki šiol ši riba buvo septyneri metai.



ABL archyvo nuotr.

### Kiek atpinga superautomobiliai?

■ Britų automobilių katalogas "Parker's Car Price Guide" paskelbė, kiek atpingo šimtus tūkstančių eurų kainavę liukso klasės automobiliai. Paaiškėjo, kad per metus šie automobiliai atpinga labai smarkiai. Kainos kritimo lyderiu tapo *Maybach 62*, per metus atpigęs 142 500 eurų. *Rolls-Royce Phantom* pinga ne taip smarkiai, bet skaičiai įspūdingi – 86 900 eurų. *Bentley Arnage* per metus atpigo 70 tūkst. eurų. *Ferrari 612* po metų kainuoja 67 tūkst. eurų mažiau, metų senumo *Mercedes-Benz SL AMG* – 63 800 eurų pigiau, *Aston Martin DBS* atpigo 56 500 eurų, *Daimler Super Eight* – 53 tūkst. eurų, *Bentley Continental GT* – 47 700 eurų ir *Aston Martin DB9* – 44 600 eurų.

### AUDI – sėkmingiausias

■ Europos "Best Cars" rinkimų nugalėtoja pernai tapo kompanija "Audi". Senojo žemyno vairuotojai savo balsus atidavė *Audi* modeliams kaip geriausiems automobiliams trijose skirtingose kategorijose – *Audi A4*, *Audi A6* ir neseniai pristatytas *Audi Q5* tapo favoritais. Iškart trimis vienam vardui suteiktais apdovanojimais "Audi", kaip ir 2007-aisiais, tapo sėkmingiausių prekės ženklų pasaulio automobilių pramonėje.



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 Ponadiožis.

**Kalbos redaktorės:**

Inga Jarmalaitė, Violeta Kundrotienė,

Sonata Liekytė, Renata Radavičiūtė.

**Reklamos pardavimo vadovė**

Kristina Dumčienė.

**Administratorė** Miglė Aleksandravičienė.

**Platinimo vadybininkė** Giedrė Strazdienė.

**Redakcijos adresas:**

A.Goštauto g. 8, LT-01108 Vilnius.

**Telefonai:** (8-5) 264 94 26, 264 94 28.

**Reklama** (8-5) 264 94 20.

**Faksas** (8-5) 262 24 07.

**El. paštas:** info@autobild.lt,

autobild@veidas.lt

**Kaina su PVM** 3,99 Lt

**Spaudė** UAB "Spaudos kontūrai".

**Tiražas** audituojamas.

Nacionalinė žurnalų

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](mailto: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



## Geltonos artimosios šviesos – retenybė

*Kai kuriuose automobiliuose, ypač prancūziškuose, kadaise buvo montuojamos geltonos lemputės artimųjų šviesų žibintuose. Kam tokios lemputės buvo reikalingos? Ar yra jų dar pirkti ir apskritai ar galima jas naudoti?*

Zenonas iš Marijampolės

Vis dar nedraudžiama naudoti lempučių, skleidžiančių selektyvinės geltonos spalvos šviesą. Daugelis vairuotojų tvirtina, kad jos užtikrina geresnį matomumą esant rūkui arba lyjant. Be to, geltonos lemputės esą daug mažiau akina priešais važiuojančiuosius. Tačiau atlikti laboratoriniai tyrimai neįrodė geresnio matomumo jas naudojant, be to, geltonas filtrai sugeria nemažai šviesos. Matyt, todėl jų populiarumas smarkiai mažėja. Daugelis didelių automobilių šviesos technikos gamintojų nutraukė tokio tipo lempučių gamybą. Tačiau jei kas nori išlaikyti originalią klasikinę prancūziškos mašinos išvaizdą bei įvaizdį, gali naudoti, pavyzdžiui, "Bosma AllWeather" arba "Carlamp Aquatec Gold" lemputes, kurių reikėtų paieškoti platesnį asortimentą turinčiose specializuotose šviesos technikos parduotuvėse arba kreiptis į firminius prancūziškų automobilių servisus. **ABL**



## Kodėl gamintojas nepripažins garantijos?

*Turiu progą nusipirkti beveik dvejų metų automobilį, prieš tai naudotą vienoje didelėje firmoje. Teoriškai mašinai dar turėtų galioti apie 2 mėn. garantija, bet iš serviso knygutės matyti, kad ji neperėjo nė vienos apžiūros firminiame servise, visi aptarnavimai bei remontas buvo atliekami mažuose servisuose. Ar kilus kokių nors problemų per tuos du mėnesius galiu tikėtis to, kad gamintojas pripažins garantiją?*

Vidmantas iš Klaipėdos

Iš tikrųjų garantija yra gamintojo nustatytas dalykas, ji egzistuoja tik

tam tikromis sąlygomis, kurias diktuoja gamintojas bei automobilių importuotojas. Visiems automobiliams galioja reikalavimas remontuoti mašinas tik firminiuose autorizuotuose servisuose, kurie turi tiesiogines sutartis su gamintoju. Todėl skaitytojo pageidaujama automobiliui garantija, deja, nebegalioja. Stambių įmonių, turinčių labai didelius automobilių parkus, valdžia kartais nenori naudotis firminių servisų paslaugomis, nes eksploatacijos išlaidų skirtumai gali būti tokie dideli, kad tokia rizika tampa suprantama. **ABL**



Gamintojai ir importuotojai reikalauja, kad garantiniu laikotarpiu automobilis būtų remontuojamas tik firminiame servise

## "Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

<http://www.autobild.lt>

**Praėjusiame numeryje klausėme:**

[kokia jūsų nuomonė dėl pernai Lietuvoje sumažėjusio avaringumo su tragiškais pasekmėmis. Kam čia reikėtų priskirti didžiausius nuopelnus – Susisiekimo ministerijai ar policijai? O gal vairuotojai tapo sąmoningesni?](#)

**Mindoza.** Daugiausiai prie avaringumo sumažėjimo prisidėjo ne policija, kuri ėmė kyšius ir ima, bet, mano galva, kitos kelios priežastys. Visų pirma pastebėjau, kad sumažėjo "lakstukų", kurie miestuose nardydamo iš vienos eilės į kitą bei kitaip pavojingai manevruodavo, siaubingai viršydavo greitį. Gal tokių dauguma į Angliją išvažiavo?

**Saulius.** Manau, kad "lakstukai" su savo 30 metų BMW ne į Angliją išvažiavo, bet jiems baigėsi pinigai savo "grabų" remontui ir pseudo-tuningui. Pastebiu, kad bent Kauno kiemuose šią žiemą apsnigti stovi šimtai "bemsų" su pseudoksenono žibintais bei sportiniais duslintuvais. O gal dauguma jų vairuotojų tapo bedarbiais ir neturi už ką benzino įsipilti.

**Buomas.** Jei rimtai, tai prie avaringumo sumažėjimo prisidėjo kiti veiksniai: nemažai padidėjusios baudos už didelius kelių eismo taisyklių pažeidimus, per visuomenės informavimo priemones į galvas kalama šurpi reklama (manau, kad tam išleisti milijonai tikrai neuėjo veltui), nuolat Lietuvoje gerėjanti kelių infrastruktūra bei magistraliniuose keliuose atsiradę "inkilai", kurie tikrai priverčia mažinti greitį.

**BMW535.** Dar avaringumo sumažėjimo priežastimi laikyčiau nuolat jaunėjančių automobilių parką. Naujesniuose automobiliuose kur kas daugiau saugumo įrangos (ESP, geresnės šviesos, daugiau oro pagalvių ir kt.), be to, padidėjusios baudoms už diržų neprisigimą, pastebiu, kad prisigėnančiųjų padaugėjo daugiau nei dvigubai. Suprantama, kad ir socialinė propaganda padarė savo.

**Kitas ABL forumo klausimas: ar reikia automobilių specialiai ruošti pavasariui ir kaip jūs tai darote?**

## 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.



## Užšalantis aušinimo skystis

Po šaltos nakties pažiūrėjau į aušinimo skysčio bakelį. Skystis buvo drebučių pavidalo. Užvedus ir sušildžius variklį skystis vėl tapo skystas. Keista buvo, nes, pasak gamintojo, skystis turėjo neužšalti iki –35 °C. Tai buvo užpraeitą žiemą. Nuo to laiko vieną kartą skystis buvo papildytas (įpyliau apie du litrus skysčio, kuris užšalą irgi esant –35

°C temperatūrai). Drebučiai šiemet susidarė, kai temperatūra buvo –10 °C. Kaip tai galėjo atsitikti?

**Deimanas iš Utenos**

Skystį reikia keisti rečiausiai kas dujus metus. Skaitytojo aprašyti požymiai rodo, kad aušinimo skysčio parametrai yra daug blogesni, negu nurodo gamintojas. Jei skystis turi

užšalti esant –35 °C temperatūrai, jis neturėtų taip akivaizdžiai keisti savo pavidalo. Paklaida iš esmės turėtų būti ne didesnė kaip penki laipsniai. Tokio reiškinio gali būti dvi priežastys: arba naudojamo skysčio kokybė buvo labai bloga, arba skysčio charakteristikos pasikeitė dėl to, kad buvo sumaišyti dviejų skirtingų receptūrų skysčiai, – visada reikia naudoti tik to paties gamintojo aušinimo skystį.

**ABL**



## Kada reikia balansuoti ratus?

Internetė perskaičiau straipsnį, kuriame rekomenduojama balansuoti ratus iš karto sumontavus juos ant mašinos. Kai keičiau ratus į žieminius, paprašiau, kad servise man tai padarytų. Iš pradžių darbuotojas muistėsi ir pyko, kad nežino, apie ką aš kalbu, po to aiškino, jog Lietuvoje tokie įrenginiai beveik nenaudojami. Jie esą reikalingi tik tokioms ypatingoms mašinoms, kaip Porsche arba Ferrari, todėl servisai tokios įrangos ir nebeperka, nes ji niekada pas mus neatsipirks. Aš važinėju 1998 metų BMW 325i.

**Gintaras iš Vilniaus**

Turint automobilius, kurių techniniai rodikliai labai ypatingi, ratus reikia būtinai balansuoti ant pačios mašinos iš karto po sumontavimo. Kai kalbama apie įprastas mašinas, tai reikia daryti visų pirma tokiu atveju (nepaisant to, kad ratai buvo subalansuoti ant įprastinių staklių), jei “muša” vairą arba važiuodamas automobilis vibruoja. Balansuojant ratus ant pačios mašinos galima aptikti, pavyzdžiui, gamyklinius ratų stebulių, pusašių arba stabdžių diskų trūkumų.

**ABL**



Įprastų mašinų jau sumontuoti ratai balansuojami tik esant labai svarbiam reikalui – kai mašina vibruoja ar “mušamas” vairas

## Dygliuota padanga be dyglių

Gyvenu kaime, tenka važinėti žvyrkeliais, nuo kurių sniegas nėra valomas. Servise man pasiūlė nusipirkti “Pirelli Winter Carving” padangas. Jos skirtos dygliavimui, bet jas galima nusipirkti ir be dyglių. Ar tokias nesudygliuotas padangas, kai protektoriuje yra dyglių skylutės, galima normaliai eksploatuoti?

**Kęstutis iš Kaišiadorių**

Mūsų viešuosiuose keliuose dygliuotas padangas kol kas galima naudoti. Be to, dar neaišku, ar nuo 2012 metų, kaip yra patvirtinta, dygliai bus uždrausti, nes dabartinė valdžia linkusi leisti ir toliau naudoti tokias padangas. Mūsų atlikti bandymai rodo, kad skaitytojo minima padanga iš bėdos tinka ir be dyglių važinėti žiemą, kai kelias padengtas sniegu, o štai

važiuoti šlapiu arba sausu keliu reikėtų labai atsargiai. Bet jei nenorite dygliuotų padangų, rinkoje yra puikiausių modelių žieminių padangų, kurios nedygliuojamos. Jų mūsų testuose parodyti rezultatai ne ką prastesni nei dygliuotų padangų.

**ABL**



Padangas, skirtas važinėti su dygliais, tik iš bėdos galima naudoti ir be dyglių

Ar toks bus ir naujo C3 veidas?  
Tai sužinosime jau kovo mėnesį  
Ženevos parodoje



# Mažasis PICASSO

Kiekvienai klasei – po vienatūrį! Tokiu šūkiu, matyt, vadovaujasi *Citroen* gamintojai. Po *Xsara* ir *C4* “pikasizacijos” atėjo metas ir *C3*.

■ Naujasis *C3 Picasso* įgavo “Two Box Design” stilių ir grįžo prie 4 metrų ilgio vienatūrių, kuriuos jau buvome pamiršę. Automobilio vidaus dizainas nėra “kosminis”, tačiau *Citroen* gamintojai ir toliau lieka ištikimi savo sprendimams – spidometras įmontuotas centriniėje prietaisų skydelio dalyje virš konsolės.

Gera naujiena ir praktiškas sumanymas yra tai, kad galinę *C3 Picasso* sėdynę galima stumdyti pirmyn atgal net 15 cm. Dėl tokio sprendimo naujasis “prancūzas”

siūlo visai neblogas keliavimo sąlygas sėdintiesiems automobiliu gale. Sėdynės patogios, tik jų apatinės dalys truputį per trumpos ir per mažai išprofiluotos. Jas reguliuodami aukštesnio ūgio keleiviai gali paklausti: “Ką, daugiau neįmanoma?” O štai sportinio vairavimo stiliaus mėgėjai gali pasigesti geresnio šoninio sėdynių prilaikymo įveikiant staigius posūkius.

### Funkcionalumas

Visai kas kita bagažinė – vienu rankos judesiu nulenkus sėdynes

jos tūris nuo 385 l padidėja iki 1506 l. Šios klasės atstovai – tai išpūdinga erdvė. O jei mums reikia vežti ilgesnį krovinį, dar nulenkiame priekinio keleivio sėdynės atlošą ir be rūpesčių sutalpiname net 2,41 m ilgio baldų pakuotę.

Po testuoto modelio variklio dangčiu dūzgia 120 “arklių” benzininis 1,6 variklis. Jis visai maloniai gena *Picasso* pirmyn. Tiesa, jam labiau patinka didelės apskukos, o štai esant mažiems sūkiams motoras dirba vangokai.

Standartinės komplektacijos *Picasso* turi ESP ir keturias saugos oro pagalves.

Komfortas? Pakaba dirba visai neblogai net automobiliui “avint” 17 colių žemo profilio padangas. Šiek tiek nuvilia galinė ašis – ji nemėgsta ilgų skersinių asfalto įdubimų. Vokietijoje *C3 Picasso* kainuoja nuo 14,9 tūkst. eurų (beveik 51,5 tūkst. Lt). Kaina Lietuvoje dar nežinoma, o prekiauti naujuoju *Citroen* vienatūriu žadama nuo kovo pabaigos.

Vitoldas Milius

### Picasso šeima: sveiki atvykę į vienatūrių pasaulį!

■ Erdvės kūrimo meną “Citroen” pradėjo 1998 metais. Pirmasis buvo 4,28 m ilgio *Xsara Picasso*. 2007 metais asortimentą papildė penkiavietis ir septynvietis *C4 Picasso* (4,47/4,59 m). *C3 Picasso* yra 4,08 m ilgio.





Komerčinis automobilis? Ką jūs! Viduje iš *Berlingo* modelio nepamatsysite nieko. Viskas labai gerai apgalvota ir visai neblogai padaryta



Funkionali bagažinė turėtų patenkinti vidutinės šeimos poreikius, tuo labiau kad vienu rankos judesiu galima atlenkti galines sėdynes



### Privalumai

**Funktionalumas.** Vienas rankos judesys, ir galinė sėdynė dingsta. Atrodo, nesvarbu, bet kartais labai praverčia.



### Trūkumai

**Degalų sąnaudų taupymo technikos.** Modeliai su "Start&Stop" sistema pasirodys tik kitais metais. O gaila.



### Tai mus nustebino

**Galinės durelės.** Norint įlipti į galą, reikia truputį pasimankštinti, nes durelės atsidaro ne itin plačiai.

### Techniniai CITROEN C3 PICASSO duomenys

Variklis	benz. R4/16V
Variklio darbinis tūris (cm <sup>3</sup> )	1598
Variklio galia	
(AG esant aps./min.)	120/5660
Maks. sukimo momentas	
(Nm esant aps./min.)	160/4250
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,7
Maksimalus greitis (km/h)	188
Varantieji ratai	priekiniai
Pavarų dėžė	5/mech.
Degalų bako talpa (l)	50
<b>Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)</b>	<b>6,9</b>
Ilgis/aukštis (mm)	4078/1631
<b>Kaina (Lt)</b>	<b>nuo 49 900</b>

### Išvada

■ Nors *Citroen C3 Picasso* nėra meno šedevras, tačiau jo stilius malonus ir draugiškas. Modelis turi aibę funkcionalumą gerinančių sprendimų, labai praverčiančių kasdienės eksploatacijos metu. Gal tai ir nėra idealus automobilis, bet tikrai praktiškas. Vidutinei keturių asmenų šeimai tokio dydžio automobilio turėtų užtekti. Ar jam

pavyks pranokti kitą rinkos naują *Renault Modus*?



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



# GOLF PLUS iš Prancūzijos

Dar vienas *Peugeot 308* variantas: naujasis *3008* – tai vienatūrio ir SUV mišinys.

■ “Peugeot” koncernas du nulių modelio numeracijoje naudoja nepaprastai automobiliams įvardyti. Po mažojo vienatūrio *1007* ir SUV *4007* pasirodymo šių metų birželį dienos šviesą turi išvysti ir dar vienas specialus modelis – *3008*.

Skaičius 3 skirtas modeliui, turinčiam įkūnyti viską, kas yra geriausia trijuose pasauliuose. Kitaip tariant, visa tai, ką teigiamo turi lengvasis automobilis,

vienatūris ir SUV. To, ką padarė “Peugeot” specialistai, mes tikrai nesitikėjome – automobilis įsiterpia tarp kompaktiškojo *308* ir ilgesnio *308 SW* universalso.

Visiems transportavimo darbams naujasis *3008* yra puikiai paruoštas, jo bagažinę galima įvairiai transformuoti. Du galiniai dangčiai (apatinė dalis atsiverčia į apačią), trys bagažinės grindų lygiai, talpa nuo 432 l iki 1241 l. Naujasis *Peugeot* vargu ar dides-

nis už *308*, tačiau aukštesnis ir universalesnis.

Į *Peugeot 3008* montuojami benzininiai (120, 150 AG) ir dyzeliniai (110, 163 AG) varikliai. Jie mums jau pažįstami ir matyti kituose koncerno modeliuose. Naujas yra dyzelinis 2.0 HDI (150 AG) motoras, kuris ir buvo testuojamame automobilyje. Maksimalią galią šis dyzeliukas pasiekia tyliai ir harmoningai: jokių turboduobių, jokio besaikio

“sriaubimo”. Šešių bėgių greičių dėžė pasižymi nedideliais apskukų šuoliais, o tai padeda taupyti degalus (5,6 l/100 km).

Automobilis varomas priekiniais ratais. Jame sumontuota penkių pakopų traukos kontrolės sistema “Grip Control”.

Kokia bus specialaus “Peugeot” kūrinių kaina – kol kas dar nežinoma. O prekybos salonus Europoje naujasis *3008* pasieks birželį.

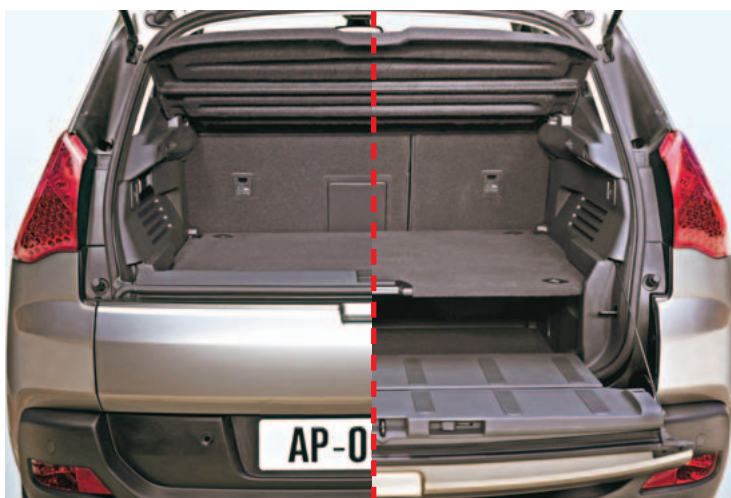
Vitoldas Milius

## 308 šeima didėja!

■ *Peugeot* iš *308* pagamino tris automobilius – kompaktinį modelį (maksimali bagažinės talpa – 1201 l), universalą *SW* (1736 l) ir *3008*. Septynviets vienatūris dar pasirodys.



“Auto Bild” nuotr.



Kam patinka lego, tam patiks ir ši bagažinė. Viską galima pertvarkyti, atversti, sulankstyti. Maksimaliai į 3008 telpa iki 1241 l bagažo



Techniniai PEUGEOT 3008 duomenys	
Variklis	HDI
Variklio darbinis tūris (cm <sup>3</sup> )	1997
Variklio galia (AG esant aps./min.)	150/3750
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	340/2000
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	9,7
Maksimalus greitis (km/h)	195
CO <sub>2</sub> emisija (g/km)	146
<b>Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)</b>	<b>5,6</b>
Ilgis	4365
Plotis	1910
aukštis (mm)	1639
Kaina (Lt)	n.d.

## Trumpai apie PEUGEOT 3008



### Privalumai

**Technikos naujovės:** sistema "Head-up-Display", 2011 m. pasirodysiantis hibridinis "Peugeot" variklis, kuris pirmiausia bus montuojamas į 3008 modelį.



### Trūkumai

**Didesnio dėmesio formoms.** Peugeot 3008, atrodo, bandys tapti geru automobiliu. Deja, jis nedaro gražaus automobilio įspūdžio. Nors grožis – labai subtilus kriterijus.



### Tai mus stebina

**Būsimasis Peugeot 3008 vienatūris.** Kiek dar yra nišų, kurias norima užpildyti? Kaip rodo Golf Plus pardavimai Lietuvoje – didelės sėkmės tikėtis sunku.

Aukštesnis, bet trumpesnis už universalą. 3008 ieško savo nišos rinkoje



## Išvada

■ Peugeot 3008 – tai vienatūrio, SUV ir lengvojo automobilio mišinys. Tenkindami krossoverio pirkėjų reikalavimus, prancūzai montuoja aukštos kokybės techniką.

Tai turėtų atsispindėti ir kainoje. Mes manome, kad jis kainuos apie 25 tūkst. eurų (per 86 tūkst. Lt). Jaunai šeimai tai tikrai nemaža pinigų suma.



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

### Prenumeratos kainos 2009 metams (Lt)

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

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

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

## PRENUMERUOKI!



## ARBA INTERNETU

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

<http://prenumerata.veidas.lt>

Leidykloje galima įsigyti prenumeratos dovanų kuponus



# Pasitikrink, kiek prarandi

Vienos mašinos nuvertėja daugiau, kitos mažiau. Todėl jei artimiausiu metu ketinate pirkti naują automobilį, pasitikrinkite, ar daug prarasite pinigų vėliau jį parduodami.

■ Šiuo metu beveik visi naujų mašinų pardavėjai siūlo galybę įvairiausių automobilių su iš koto verčiančiomis nuolaidomis. Tačiau ar neatsitiks taip, kad, atrodytų, pigiai įsigyta transporto priemonė, nusprendus ją po kelerių metų eksploatacijos parduoti, bus praradusi pusę ar net daugiau kainos? Todėl prieš pradėdami nagrinėti, kodėl automobiliai nuvertėja, pirmiausia trumpai apžvelkime, kokias mašinas mes atrinkome.

## Devynių skirtingų klasių atstovai

Turbūt jau pastebėjote, kad iš viso pristatome net devynių skirtingų klasių atstovus. Mūsų apžvalgoje surinkti automobiliai nuo A iki E klasės. Taip pat į nuvertėjimo reitingus įtraukėme ir mažus bei didelius vienatūrius bei SUV automobilius. Kartu atkreipkite dėmesį, kad apžvelgdami perkamiausių klasių atstovus pristatome jų dešimtukus, o vertindami mažiau populiarius

automobilius – tik penketukus. O dabar išsiaiškinkime, kas lemia skirtingą automobilių nuvertėjimą.

## Brangūs automobiliai nuvertėja labiau

Renkantis naują mašiną reikia žinoti, kad kuo ji brangesnė, tuo daugiau nuvertės, tai yra nusprendę automobilį po kelerių metų parduoti, prarasite tikrai nemažai pinigų. Puikus pavyzdys šiuo atveju galėtų būti prabangūs E klasės automobiliai. Juk naujų *Audi A6*, 5 serijos *BMW* ar E klasės *Mercedes* savininkai už savo keturračius draugus po trejų metų eksploatacijos vidutiniškai atgaus tik pusę buvusios kainos. Panašios kainos po trejų metų gali tikėtis ir didelių vienatūrių, pavyzdžiui, *Ford S-Max*, vairuotojai.

Perkant naują automobilį svarbu įvertinti ir tai, kada gamintojas numato išleisti atnaujintą ar net visiškai naują modelį. Tarkime, tarp D klasės automobilių *Opel Vectra*

nepateko į dešimtuką, nes šiuo metu jau galima įsigyti ir visiškai naują *Vectros* ipėdinį – *Opel Insignia*.

## Geriau sukomplektuotas automobilis labiau nuvertės

Dar vienas svarbus dalykas renkantis naują automobilį – jo komplektacija. Kuo jūsų pasirinktas variantas turės daugiau visokios prabangos įrangos (lengvojo lydinio diskai, dviejų zonų klimato kontrolė, automatiškai tamsėjantis galinio vaizdo veidrodelis, galybė garsiakalbių ar odinis salonas), tuo daugiau už jį teks pakloti.

Tačiau vėliau tokį automobilį parduodami tikrai neatgausite į jį sukištų pinigų. Jis bus vos keliais šimtais ar vienu kitu tūkstančiu litų brangesnis nei toks pat, tačiau kukliau įrengtas automobilis. Be ne vienintelis geriau įrengtos lengvosios transporto priemonės privalumas yra tas, kad parduodami tokią mašiną galite greičiau rasti pirkėją.

## Kuo didesnė rida, tuo automobilis pigesnis

Šią tiesą tikrai žino kiekvienas naudotą mašiną perkantis žmogus. Juk kuo daugiau bus nuvažiavęs jūsų automobilis, tuo pigiau jį teks parduoti. Tačiau čia derėtų atminti vieną dalyką – įmonių automobiliai dažnai kainuoja pigiau nei tokie patys, parduodami privačių asmenų. Juk įmonių mašinos būna gerokai labiau “išsunktos” todėl, kad jų rida didesnė, be to, jais dažnai važinėjo net keletas bendrovės darbuotojų.

Galiausiai įsigijus automobilį derėtų atminti ir tai, kad visiškai nauji labiausiai nuvertėja per pirmus eksploatacijos metus. Vėliau jų kaina krinta ne taip drastiškai. Žinoma, tam vis dėlto nemažai įtakos turi ir automobilio techninė būklė. Juk tikrai nedažnas pirkėjas skubės atsikratyti pinigines netuštinančio kelerių metų automobilio.

Mindaugas Malinauskas

Po trejų metų  
jis bus vertas  
**56,2 proc.**  
pradinės kainos

### Fiat 500



Po trejų metų  
jis bus vertas  
**57 proc.**  
pradinės kainos

### Škoda Fabia



## A klasė

Vieta	Modelis	Kaina nuo (Lt)	Likutinė vertė (proc./Lt)	Prarasta suma (Lt)*
1.	Fiat 500	37 990	56,2/21 350	16 640
2.	Opel Agila	38 000	54,2/20 596	17 404
3.	Hyundai i10	24 741**	52/12 865	11 876
4.	Toyota Aygo	32 725	51,6/16 886	15 839
5.	Peugeot 107	33 394	50,1/16 730	16 664
6.	Citroen C1	27 900	50,1/13 978	13 922
7.	Kia Picanto	24 990	49,3/12 320	12 670
8.	Fiat Panda	26 700	46,8/12 496	14 204
9.	Smart ForTwo	33 840**	46/15 566	18 274
10.	Chevrolet Spark	23 909	43,6/10 424	13 485

\* – per trejus metus prarasta suma, per metus nuvažiuojant 15 000 km; \*\* – pateikiama automobilio kaina Lenkijoje. Lietuvoje toks automobilis neparduodamas

» Atrodytų, neįtikėtina, tačiau tarp A klasės automobilių mažiausiai nuvertėja naujasis italų *Fiat 500*. Taip yra todėl, kad tai itin paklausus Vakarų Europoje automobilis. O ir mūsų šalyje jis nestokoja pirkėjų dėmesio.

## B klasė

Vieta	Modelis	Kaina nuo (Lt)	Likutinė vertė (proc./Lt)	Prarasta suma (Lt)*
1.	Škoda Fabia	33 460	57/19 072	14 388
2.	Toyota Yaris	38 312	55,7/21 340	16 972
3.	Renault Clio	37 289	55/20 509	16 780
4.	Opel Corsa	33 870	54,9/18 595	15 275
5.	VW Polo	29 660	50,9/15 097	14 563
6.	Citroen C3	30 750	50,5/15 529	15 221
7.	Peugeot 207	40 151	49,1/19 714	20 437
8.	Hyundai Getz	31 990	48,5/15 515	16 475
9.	Fiat Grande Punto	33 990	47/15 975	18 015
10.	Chevrolet Aveo	32 896	45,5/14 968	17 928

\* – per trejus metus prarasta suma, per metus nuvažiuojant 15 000 km

» *Fabia* sudorojo *Yaris* ir užėmė pirmą vietą. Atkreipkite dėmesį, kad *Polo* yra tik penktas. Taip nutiko todėl, kad tai jau senas, nuo 2001 m. gaminamas automobilis. Tuo tarpu laipteliu aukščiau stovinti *Corsa* – naujesnė.

Po trejų metų  
jis bus vertas  
**57,6 proc.**  
pradinės kainos

### Honda Civic



Po trejų metų  
jis bus vertas  
**51,4 proc.**  
pradinės kainos

### VW Passat



## C klasė

Vieta	Modelis	Kaina nuo (Lt)	Likutinė vertė (proc./Lt)	Prarasta suma (Lt)*
1.	Honda Civic	54 800	57,6/31 565	23 235
2.	VW Golf VI	47 214	55/25 968	21 246
3.	Toyota Corolla	50 452	54,5/27 496	22 956
4.	Toyota Auris	45 326	54/24 476	20 850
5.	Hyundai i30	43 990	52,3/23 007	20 983
6.	Kia Cee'd	38 990	51,7/20 158	18 832
7.	Peugeot 308	50 690	49,7/25 193	25 497
8.	Ford Focus	46 250	49,4/22 848	23 402
9.	Opel Astra	45 387	48,2/21 877	23 510
10.	Fiat Bravo	45 900	44,5/20 426	25 474

\* – per trejus metus prarasta suma, per metus nuvažiuojant 20 000 km

» Šioje klasėje taip pat nieko netikėta nenutiko. Patvarus, gerai testuose vertinamas *Honda Civic* užėmė pirmą vietą. Jam ant kulnų lipa naujasis *VW Golf VI* bei *Toyota Corolla* ir *Toyota Auris* modeliai.

## D klasė

Vieta	Modelis	Kaina nuo (Lt)	Likutinė vertė (proc./Lt)	Prarasta suma (Lt)*
1.	VW Passat	66 397	51,4/34 128	32 269
2.	Audi A4	95 297	50,6/48 220	47 077
3.	Honda Accord	77 700	50,5/39 239	38 461
4.	Toyota Avensis	62 990	49,5/31 180	31 810
5.	Opel Insignia	65 932	48/31 647	34 285
6.	Mazda 6	65 280	47,5/31 008	34 272
7.	Ford Mondeo	65 430	46,4/30 360	35 070
8.	Škoda Octavia	48 720	46/22 411	26 309
9.	Renault Laguna	62 744	43,2/27 105	35 639
10.	Peugeot 407	59 469	42/24 977	34 492

\* – per trejus metus prarasta suma, per metus nuvažiuojant 30 000 km

» *VW Passat* – tikrai geidžiamas automobilis Lietuvoje, todėl parduoti naudotą mašiną nebus sunku. Būtent dėl to *Passat* išlaiko gerą kainą. Jam ant kulnų lipa giminaitis *Audi A4* bei du japonai – *Honda Accord* ir *Toyota Avensis*.

Po trejų metų jis bus vertas  
**53,5 proc.**  
pradinės kainos

## Škoda Superb II



### E klasė

Vieta	Modelis	Kaina nuo (Lt)	Likutinė vertė (proc./Lt)	Prarasta suma (Lt)*
1.	Skoda Superb	72 150	53,5/38 600	33 550
2.	Audi A6	116 187	48/55 770	60 417
3.	Mercedes E klasė	123 740	45,1/55 807	67 933
4.	BMW 5 serija	124 527	43,5/54 169	70 358
5.	Volvo S80	97 132	42,1/40 893	56 239

\* – per trejus metus prarasta suma, per metus nuvažiuojant 30 000 km

» Dėl didelių automobilio gabaritų naujajį *Škoda Superb* nusprendėme priskirti prie E klasės automobilių, kur jis dėl gero kainos ir komplektacijos santykio tampa nugalėtoju. Jam ant kulnų lipa *Audi A6* ir E klasės *Mercedes*.

## Toyota Corolla Verso

Po trejų metų jis bus vertas  
**52,1 proc.**  
pradinės kainos



### Nedideli vienatūriai

Vieta	Modelis	Kaina nuo (Lt)	Likutinė vertė (proc./Lt)	Prarasta suma (Lt)*
1.	Toyota Corolla Verso	56 700	52,1/29 541	27 159
2.	Opel Zafira	60 104	51,3/30 833	29 271
3.	Mazda 5	63 700	51/32 487	31 213
4.	VW Touran	60 369	48,2/29 098	31 271
5.	Renault Scenic	57 299	46,5/26 644	30 655

\* – per trejus metus prarasta suma, per metus nuvažiuojant 20 000 km

» Tai ne tik mažiausiai Lietuvoje nuvertėjantis nedidelis vienatūris, bet ir naujausias TUV duomenimis, mažiausiai gendantis dvejų trejų metų senumo automobilis. Nedaug nuo jo atsilikio *Opel Zafira* ir *Mazda 5*.

## Ford S-Max

Po trejų metų jis bus vertas  
**48,4 proc.**  
pradinės kainos



### Dideli vienatūriai

Vieta	Modelis	Kaina nuo (Lt)	Likutinė vertė (proc./Lt)	Prarasta suma (Lt)*
1.	Ford S-Max	94 000	48,4/45 496	48 504
2.	Ford Galaxy	95 000	47,2/44 840	50 160
3.	Renault Espace	88 140	44,2/38 958	49 182
4.	Chrysler Grand Voyager	122 430	41,6/50 931	71 499
5.	Kia Carnival	65 090	38,6/25 125	39 965

\* – per trejus metus prarasta suma, per metus nuvažiuojant 20 000 km

» Dideli vienatūriai niekada nebuvo tarp mažiausiai nuvertėjančių automobilių. Net šios klasės nugalėtojas *S-Max* po trejų metų bus praradęs daugiau nei pusę savo pradinės kainos. Paskutinis – *Kia Carnival*.

Po trejų metų jis bus vertas  
**53,4 proc.**  
pradinės kainos

## Nissan Qashqai



### SUV automobiliai

Vieta	Modelis	Kaina nuo (Lt)	Likutinė vertė (proc./Lt)	Prarasta suma (Lt)*
1.	Nissan Qashqai	58 600	53,4/31 292	27 308
2.	Honda CR-V	79 900	49,9/39 870	40 030
3.	Toyota RAV4	70 492	49,4/34 823	35 669
4.	VW Tiguan	79 691	49/39 049	40 642
5.	Mitsubishi Outlander	72 990	46,4/33 867	39 123

\* – per trejus metus prarasta suma, per metus nuvažiuojant 20 000 km

» *Nissan Qashqai* nugalėtoju tampa todėl, kad tai itin paklausus Lietuvoje automobilis. Dar visai neseniai visiškai naujo automobilio reikėjo laukti ilgiau nei pusę metų. Jam ant kulnų lipa *Honda CR-V* ir *Toyota RAV4*.

Po trejų metų jis bus vertas  
**54,6 proc.**  
pradinės kainos

## Renault Kangoo



### Komerciniai automobiliai

Vieta	Modelis	Kaina nuo (Lt)	Likutinė vertė (proc./Lt)	Prarasta suma (Lt)*
1.	Renault Kangoo	42 326	54,6/23 110	19 216
2.	VW Caddy	43 025	53,4/22 975	20 050
3.	Peugeot Partner	35 074	53,4/18 730	16 344
4.	Citroen Berlingo	38 000	47,6/18 088	19 912
5.	Fiat Doblo	37 900	42,8/16 221	21 679

\* – per trejus metus prarasta suma, per metus nuvažiuojant 30 000 km

» Dėl pirmos vietos šioje klasėje grūmėsi trys automobiliai – *Peugeot Partner*, *VW Caddy* ir *Renault Kangoo*. Laimėjo pastarasis, kuris per trejus metus nuvertės šiek tiek mažiau nei jo konkurentas. Antrą ir trečią vietą užėmė automobiliai nuvertėja vienodai.

### Išvada

■ Perkant naują automobilį reikia įvertinti daugybę dalykų: ar tai patvarus, saugus, gerai valdomas, taupus ir nebrangus automobilis. Tačiau šiais ekonominio sunkmečio laikais itin svarbi ir automobilio išliekamoji vertė. Juk tos pačios klasės automobiliai salonuose kainuoja labai panašiai, tačiau juos parduodant po kelerių metų kainos gali gerokai skirtis. Todėl taupančiam

pinigus žmogui patariame rinktis mažiau nuvertėjančias mašinas. Tai padaryti nėra lengva, tačiau, kaip matyti iš aukščiau pateiktų lentelių, geriausia rinktis žinomų gamintojų modelius, turinčius patikimo automobilio vardą. Jų visada visiems reikės, tik vėla prisiminti, kad nebūtini papildomi priedai mašinos kaina kelia tik perkant, o ją parduodant – juos teks padovanoti.

**2009 m.  
PREMJEROS**

MASERATI QUATTROPORTE S



BENTLEY FLYING SPUR SPEED



ALFA MITO



BMW X1



Toyota Avensis III

*Labai patikimas ir dar  
komfortiškesnis***Daugiau nei 20 markių, 36 nauji modeliai**

7 serijos BMW



HYUNDAI i20



MITSUBISHI COLT



RENAULT MEGANE



VOLVO XC60



CHEVROLET EPICA



MERCEDES GLK



NISSAN MURANO



RENAULT LAGUNA COUPE

**Prieš  
pirkdamas  
naują mašiną  
būtinai  
paskaityk!****Nauji modeliai Lietuvoje 2009 metais**

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



FORD FIESTA



FORD KA



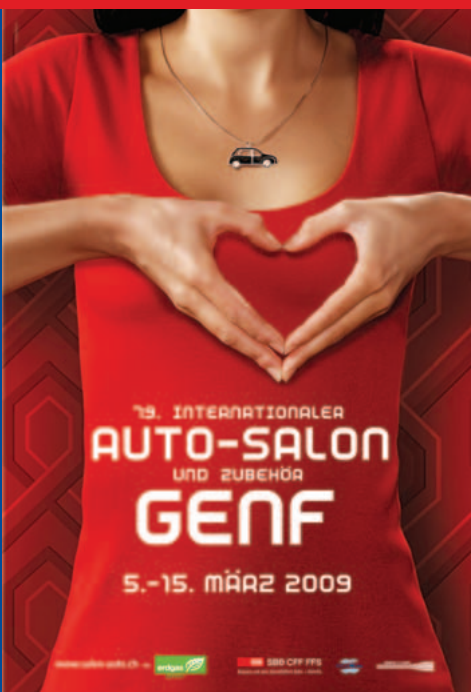
HONDA JAZZ

**Audi A6***Šešis kartus geresnis***Opel Insignia***Nusikratė Opel įvaizdžio***Škoda Superb***Nestokoja prabangos ir prestižo***VW Golf***Svarbiausios  
naujovės – viduje*

9 772029 145000

0571-6202-1450

**KARŠČIAUSIOS MŪSŲ RINKA****Jau  
prekyboje**



**ŽENEVOS  
AUTOMOBILIŲ PARODA** –  
tai pirmoji didžiausia šių metų  
automobilių naujovių paroda  
Europoje, jau 79-ą kartą  
rengiama Šveicarijos sostinėje.  
Ji vyks kovo 5–15 dienomis.

## Naujas 500-ukas su sulankstomu stogu

■ “Fiat” koncernas kelia saulės link pasirinko teisingai. Net jei 500 C nėra visavertis kabrioletas, jis dėl savo šaunaus ir nebrangaus sulankstomo stogo turėtų tapti tikru liaudies kabrioletu – kaip ir prieš 50 metų. Kaip ir prieš pusę amžiaus, prasidedant vasarai italai pristatys savo Fiat 500 sulankstomu stogu. Puoselėdamas tradicijas “Fiat” koncernas ant naujojo kabrioletu sumontavo lygiai tokį patį sulankstomą stogą, koks 1957 m. buvo uždėtas ant pirmojo 500 modelio originalo. Nepaisant tvirtų šoninių sienelių ši nepasikeitusių matmenų “blusytė” jos vairuotojui leis mėgautis saule ir patirti jausmą, tarsi būtum atvira ore. Iš specialios tekstilės išaustą stogą sulanksto elektrinis variklis, taip pat įdomiai su-

lankstomas ir galinis stiklinis langas, turintis trečiąjį stabdžių žibintą. Tuomet jau niekas nebetrukdo mėgautis grynu oru. Galima rinktis iš trijų stogo spalvų: dramblio kaulo, raudonos ir juodos. Specialiai šiam kabrioletui buvo įmaišytos dvi papildomos kėbulo išorės spalvos: briliantinė raudona ir šilto atspalvio pilka. Varikliai liko nepakitę: du benzininiai (1.2/69 AG, 1.4/100 AG) ir vienas dyzelinis (1.3/75 AG). Belpa tikėtis, kad italų 500 C kaina bus gana patraukli – ne daugiau kaip 12 tūkst. eurų (nuo 41 400 Lt).

**Apvali forma išliko, o sulankstomas medžiaginis stogas paverčia 500 C tarsi riedančia paplūdimio kėde**



FIAT 500 C



## MAZDA MX-5 atnaujinimas



## Įdomiai pakeistas rodsteris

■ Jau šią vasarą Lietuvos “Mazda” salonuose pasirodys naujausia rodsterio MX-5 versija. Jau trečioje šio modelio versijoje iš esmės pakeistas kėbulas ir vidus: nauja variklio dangčio forma, priekiniai ir galiniai žibintai, grotelės ir buferis. Viduje pakeistas visas prietaisų skydelis, salono apdaila panaudotos kokybiškesnės medžiagos bei sukur-

ta kur kas geresnė variklio garso izoliacija. Siūlomi benzininiai 1.8/126 AG ir 2.0/160 AG varikliai. Pavarams perjungti ir galiai perduoti į

galinę ašį naudojama penkių pavarų mechaninė greičių dėžė. Kaip papildomą įrangą galingsesnėse versijose bus galima užsisakyti ir šešių pavarų dėžę.



Mazda rodsteris galės būti kupė ir kabrioletu kėbulu

## ŠKODA SUV



## Nebrangus čekiškas džipukas

■ Kompaktiškųjų SUV gamybos mada dar nesibaigė ir šios progos “Škoda” koncernas tikrai nesiruošia pramiegoti. Priešingai – “Škoda” netrukus pasirodysiančiu naujuoju Yeti džipu tikisi nulenkti tokių SUV kainų sraigą žemyn. Montuojant šį priekinius ratus varomą mažą visureigį buvo atsisakyta brangių priedų, panaudota nemažai Fabia ir Roomster sprendimų bei detalių. Nedidelis variklių darbinis tūris (1.2 105 AG bei 1.4 160 AG) turėtų ne tik suteikti važiavimo malonumą, bet ir garantuoti nedideles sąnaudas. Yeti kaina, tikėtina, irgi nebus didelė.



Jau 1957 m. savo sulankstomu stogu *Cinquecento* viliojo norinčius įdegti ant asfalto



**MAZDA 3**

## Dvi naujos versijos

■ Ženevos automobilių parodoje "Mazda" pristatys ekologinę modelio *Mazda 3* versiją su "i-stop" sistema ir taupiu 2.0 DISI varikliu. Šios komplektacijos automobilis mieste sunaudos apie 12 proc. mažiau degalų, negu šiuo metu Europoje siūlomas įprastinis "trečiuko" modelis. *Mazda 3 MPS* modifikacija skirta sportinio charakterio žmonėms. Automobilį varys benzininis MZR 2.3 DISI turbininis variklis. Jo galia kol kas nežinoma. Ankstesnis modelis turėjo 260 AG variklį, teigiama, kad nauja *MPS* "trečiuko" versija neturėtų būti silpnesnė.



"Mazda" Ženevos automobilių saloniui parengė dvi naujoves – ekonominę ir sportinę "trečiuko" versiją

## VOLKSWAGEN Golf VI GTI

### Jau ir sportinė versija

■ Pernykštėje Paryžiaus parodoje "Volkswagen" pristatė studijinę *Golf VI GTI* versiją, o Ženevoje vokiečiai pristatys tikrą gamylinę *GTI* modifikaciją, kuri nuo koncepcinės skirsis tik kitokiais žibintais bei juodu priekiniu vadinamuoju spoileriu. 210 AG *GTI* turbininis variklis leis automobiliui nuo 0 iki 100 km/h įsibėgėti per 6,9 s ir pasiekti 240 km/h maksimalų greitį. Koncernas tvirtina, kad *GTI* sunaudos vidutiniškai 7,5 l/100 km.



## LEXUS RX 450h



### Naujas prabangus hibridas

■ Naujojo *Lexus 450h* "muzika" po variklio dangčių pasirūpins V6 benzininis ir du elektriniai varikliai – tikras dainingasis trio. Gegužę *Lexus* pagaliau pasirodys prekybos salonuose. Antrosios kartos SUV bus galingesnis – 299 AG (prieš tai buvo 296 AG). Didžiausia naujovė – galimybė rinktis iš trijų važiavimo programų (elektrinės, taupiosios ir žieminės). Gamintojai teigia, kad vidutinės degalų sąnaudos turėtų būti apie 6,5 litro benzino 100 km kelio.

## SEAT Exeo universalas



Vasarą prekybos salonuose pasirodys univesalas



*Exeo* sedanas – pavasarį

# Vis mažiau paslapčių

■ Ispanų "Seat" koncernas pamažu atskleidžia detales apie būsimąjį *Exeo* kombi modelį. Iš pradžių internete pasirodė reklaminis filmukas, po to – pirmosios nuotraukos. *Exeo* kombi universalas pažymėtas simboliu *ST* (*Sport Tourer*). Šis automobilis, kaip ir sedano versija, sukurtas remiantis ankstesne *Audi A4* modifikacija. *Exeo* debiutas numatytas Ženevos parodoje. *Exeo ST* yra 4666 mm ilgio. Baga-

žinės talpa – 442 litrai. Bazinis *Exeo ST* variklis bus 1.6/102 AG. Be to, kartu bus siūlomi dar ir 1.8/150 ir 2.0/200 AG benzininiai varikliai. Bus galima įsigyti ir du dyzelius – 2 l darbinio tūrio, kurių galia 143 arba 173 AG, su smulkiųjų dalelių filtru. Visi varikliai turės šešių pavarų mechaninę greičių dėžę. Jie atitinka degalų išmetimo į aplinką normą "Euro 5", kuri įsigalios po dvejų metų.

*Exeo ST* bus siūlomas trijų įrangos versijų, visose bus septynios oro pagalvės, ABS su ESP ir kondicionierius. Papildomos įrangos sąrašas yra "parkavimo" davikliai, ksenono žibintai, "Bluetooth" sistema ir daug kitos įrangos. Prekybos salonuose *Seat* universalas pasirodys vasarą, apie kainas kol kas nieko nežinoma, o keliais mėnesiais anksčiau debiutuos *Exeo* sedanas.

## HONDA Accord



### Pavasarij – 180 AG variklis

■ Ženevos automobilių parodoje bus pristatytas *Honda Accord* su nauju 2.2 darbinio tūrio 180 AG varikliu – tai 30 AG daugiau nei dabartinio *Accord* dyzelio. Maksimalus sukimo momentas padidėjo 30 Nm (iki 380 Nm esant 2000 aps./min.). Galingesnis variklis bus montuojamas naujoje *Type-S Accord* versijoje, kuri, be to, išsiskirs priekiniu buferiu su vadinamuoju spoileriu, 18 colių aliumininiais ratlankiais, platesniais slenkščiais bei skaidriais žibintų plafonais.

Galingesnis **AUDI**

## “Abt” patobulino S5

■ Taip atrodo klasikinis tiuningas: sportinio modelio bazė, paryškintos išorinės detalės, galingesnis variklis. Šiuo pavyzdžiu pasekė garsi tiuningo ateljė “Abt”, sportinį *Audi S5* pavertusi 510 AG turinčiu automobiliu, nuo kurio sunku ati-

traukti akis. Neapsieita ir be tokių aistras žadinančių detalių, kaip ventiliacijos angos ant priekinių sparnų. Ir taip galingo motoro sukimo momentas padidėjo nuo 440 iki 620 Nm, o degalų sąnaudos, anot perdirbėjų, nepasikeitė.



Grynavėslis eržilas – patobulintas S5 su V8 kompresoriumi

**RENAULT** atnaujintas Clio



“Carminat” navigacijos sistema – naujovė atnaujinto Clio įrangos sąraše

## Labiau išoriniai pakeitimai

■ Po trejų gamybos metų “Renault” koncernas keičia trečiosios kartos *Clio*. Susipažinti su atnaujintu “prancūzu” galima Ženevos automobilių salone. Svarbiausi pakeitimai susiję su mažojo *Renault* išvaizda. Ypač pasikeitė kėbulo priekis, akivaizdžiai primenantis naują *Megane* modelį: didesni žibintai, buferis bei oro grotelės suteikia dinamiškumo. Pasikeitė ir apatinių žibintų forma. Naujovė – sportinė *GT* versija, išsiskirianti dar agresyvesne stilistika (sportiniai

vadinamieji spoileriai, slenksčiai, chromuotas duslintuvas, *GT* ženklukas ant kėbulo ir sėdynių, vidaus apdailos elementai iš aliuminio) ir sportine pakaba. Vidus ne itin pakeistas. Be naujo stiliaus salono apipavidalinimo, papildomos įrangos sąraše pasirodys ir integruota navigacijos sistema “Carminat TomTom GPS” su spalvotu 5,8 colio įstrižainės ekranu. Daugiau informacijos apie atnaujintą *Clio* prancūzų koncernas pateiks kovo mėnesį.

**CHEVROLET** naujasis Spark



Agresyvesnio *Spark* debiutas numatytas Ženevoje

## Agresyvi kibirkštėlė

■ Ženevos parodoje *Chevrolet* pristatys naują savo mažiausio modelio *Spark* (angl. “kibirkštis”) versiją. Pagal koncepcinį *Beat* modelį sukurtas automobilis išsiskiria agresyvia penkerių durų hečbeko kėbulo stilistika. Mažasis *Chevro-*

*let* turės ekonomiškus benzininius 1,0 ir 1,2 l darbinio tūrio variklius. Tačiau besidomintieji šiuo mažu miesto automobiliu turi apsišarvuoti kantrybe, nes prekybos salonuose *Chevrolet Spark* pasirodys tik kitais metais.

**BENTLEY** Continental GT



## Pirmas automobilis, “maitinamas” biokuru

■ “Bentley” kompanija Ženevos automobilių parodoje pristatys *Continental GT* modelį, kurio motoras galės būti varomas biokuru. Tai turėtų būti greičiausias ir galingiausias *Bentley* per visą kompanijos istoriją. Jau yra

gamybinė *Bentley* versija, taigi galima tikėtis, kad prekybos salonuose jis pasirodys šiais metais. Pagal “Bentley” planą visi šios kompanijos automobiliai iki 2012 m. privalės turėti biokurui pritaikytus variklius.

# INSIGNIA universalas išgražėjo

■ Vos tik *Insignia* universalas pasirodė prekybos salonuose, tuoj buvo surasta, ką dar būtų galima patobulinti. *Opel* modelio dizaineriai iš "Irmischer" tiuningo dirbtuvių ėmėsi šio automobilio ir pirmiausia patobulino jo išorę. Priekyje "Irmischer" dizaineriai sumontavo akytąsias radiatoriaus groteles bei vadinamuosius spoilerius, o automobilio galą papuošė keturių vamzdžių dujų išmetimo sistema. Privalomai buvo perdaryti slenkščiai ir uždėti 20 colių lengvojo metalo ratlankiai "Turbo-Star", kurie puikiai užpildo ratų arkas.



Dailiojo universalso motoro dujas pučia keturi išmetamieji vamzdžiai

"Irmischer" nepamiršo naujojo **OPEL**

## DAUGIAU ŽENEVOS AUTOMOBILIŲ SALONO NAUJIENŲ



**MAYBACH ZEPPELIN:** liukso klasės laineris už papildomą mokestį gali turėti mygtuko paspaudimu reguliuojamą salono oro gaiviklį



**SEAT ALTEA:** atlikta įvairių smulkių išorės pakeitimų



**SEAT LEON:** naujas veidas, naujas dyzelinis variklis

■ Ženevos automobilių parodoje "Mercedes" tikisi pristatyti aukščiausios liukso klasės automobilį pasaulyje *Maybach Zeppelin*. Jo kaina bus nuo 483 150 eurų (1 666 867 Lt). Viena įdomesnių funkcijų – mygtuko paspaudimu reguliuojamas salono oro gaiviklis, kuris kainuos papildomai.

Ženevoje bus pradėta prekyba ir *Mini John Cooper Works Cabrio*. *Cabrio* su 211 AG pasiekiančiu varikliu bus galima įsigyti už 31 350 eurų (108 157 Lt).

"Seat" šiek tiek pagražino *Leon* ir *Altea* modelių išorę, o dyzeliniams varikliams įdiegta "Common-Rail" įpurškimo sistema.



**MINI JCW CABRIO**

"Kia" pademonstruos dar neturinčią pavadinimo mažo vienatūrio koncepciją, "Aston Martin" – V12 *Vantage* su dvylika cilindrų ir 517 AG, kurio maksimalus greitis 305 km/h). "Saab" koncernas parodoje dalyvaus su visureigiu 9-3X.



**KIA:** korėjiečiai pristato koncepcinį vienatūrį. Tiesa, kol kas be pavadinimo



**ASTON MARTIN V12 VANTAGE:** galios rinkinys su 517 AG motoru

Subaru Forester 2.0 D



# Jų teritorija – miestas

■ Pastaruoju metu viskas apsi-vertė aukštyn kojomis. Gerą pusmetį dyzelinas buvo maždaug 30 centų brangesnis už benziną, tačiau jau kelias savaites vėl brangiau kainuoja benzinai. Todėl

ieškantys gana nedidelio, visais keturiais ratais varomo SUV automobilio, varomo taupiu dyzeline varikliu, turėtų atkreipti dėmesį į vieną iš keturių šio mūsų testo dalyvių.

## **Forester su pirmuoju pasaulyje opoziciniu dyzeline varikliu**

Bene geriausia naujiena Lietuvos pirkėjui yra ta, kad pagaliau SUV automobilį su dyzeline varikliu turi ir *Subaru*. Gaminto-

jai į visiškai naują *Subaru Forester* montuoja pirmą pasaulyje opozicinį 2.0/147 AG turbodieselinių motorą.

Ko vertas naujasis japonų darbas, padės išsiaiškinti trys jo



Tai trečioji *Subaru Forester* karta, bet pirmą kartą su dyzeline varikliu



*VW Tiguan* – pirmasis VW koncerno nedidelis SUV automobilis

Keturi SUV su dyzeliniais motorais. Kol kas priekyje važiuoja Forester ir Tiguan. Bet ar jie geriausi?



K-PR 7661

**Renault Koleos 2.0 dCi**

**VW Tiguan 2.0 TDI**

**Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D**

Keturi varomieji ratai ir galingi turbodyzeliniai motorai. Tokie automobiliai be didesnio vargo įveiks užpustytus užmiesčio kelius ir nuveš jus iki atokiau esančios sodybos. Vis dėlto šie SUV iš tiesų skirti miestui. Kuris jų geriausias ir taps nugalėtoju.

konkurentai – *Mitsubishi Outlander*, *VW Tiguan* ir *Renault Koleos*. Beje, derėtų pastebėti, kad *Koleos* yra pirmasis prancūzų didesnio pravažumo, arba SUV, automobilis. Tačiau pran-

cūzai per daug galvų nelaužė – kurdami *Koleos* jie į pagalbą pasitelkė kolegas iš “Nissan” koncerno. Trumpiau tariant, *Renault Koleos* gali pasigirti visų keturių ratų pavara, kuri jau se-

niausiai išbandyta *Nissan* automobiliuose.

Kaip jau supratote, šį kartą testuosime keturis automobilius su dyzeliniais varikliais, kurių galia siekia nuo 140 iki 156 AG.

Visi jie varomi keturiais ratais bei komplektuojami su šešių bėgių mechaninėmis greičių dėžėmis. Kuriam jų atiteks SUV nugalėtojo laurais?

**Mindaugas Malinauskas**



*Renault Koleos* – taip pat pirmasis prancūzų SUV klasės atstovas



*Mitsubishi Outlander* – didžiausias, į jį gali tilpti net septyni žmonės

4

## Ankštasis RENAULT

Renault Koleos 2.0 dCi 330 taškų



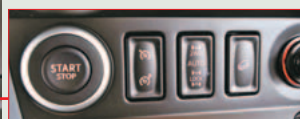
Gale ankšta. Aukštesni žmonės čia sunkiai tilps



Vairuotojui ir priekiniam keleiviui patiks ir skoninga salono apdaila su maloniomis liesti medžiagomis

Kaip ir dera prancūzams, *Koleos* pasižymi gera įranga, bet salone vietos mažoka.

■ *Koleos* yra pirmas *Renault* SUV automobilis. Sukurti jį prancūzams padėjo kolegos iš japonų "Nissan" bei korėjiečių "Samsung" bendrovių. Beje, būtent Pietų Korėjoje *Renault Koleos* ir surenkamas. *Koleos* automobilį kūrusius konstruktorius būtų galima pagirti, jei ne salono erdvė. Gale sėdinčiųjų galvos



Renault Koleos užvedamas paspaudus mygtuką. Dešiniau yra jungiklis, kuriuo valdoma 4x4 ratų sistema

liečia lubas, o kojos – priekinių sėdynių atlošus. Taigi šis prancūzų SUV automobilis iš tiesų ankštokas. Kal-

bant apie važiavimo dinamiskumą, *Koleos* taip pat turi trūkumų. Urzgiantis dyzelinis variklis traukia gana tolygiai, jam padeda šešios trumpa eiga pasižyminčios pavaros. Tačiau norėdamas suvaldyti didelį, beveik 1,8 tonos siekiantį automobilio svorį 2.0/150 AG dyzelinis motoras turi padirbėti iš peties. Apie tai byloja ir didžiausias tarp testo dalyvių degalų sąnaudos, kurių vidurkis – 8,1 l/100 km. Nekokį įspūdį palieka ir netikslī vairo sistema, nerangus valdymas bei silpni stabdžiai. Taigi *Renault Koleos* iš esmės turėtų rinktis ramaus būdo vairuotojas, kuriam patiks ir gana komfortiška pakaba. Tiesa, automobilio kaina didoka.

3

## Greitasis SUBARU

Subaru Forester 2.0 D 343 taškai



Kelionė bus maloni – vietos užtektinai, sėdynės patogios



Subaru Forester vairuotojo darbo vieta – be jokių įmantrybių. Kairėje pusėje įtaisytas užvedimo mygtukas

Naujasis *Subaru* dyzelinis variklis tiesiog puikus, tačiau automobilio valdymas – bejausmis.

■ Erdvus salonas ir geras matomumas paverčia *Subaru* puikiu kasdieniu automobiliu. Nereikia pamiršti ir patogių sėdynių, tiesa, jos galėtų būti šiek tiek didesnės ir turėti geresnį šoninį prilaikymą. Vis dėlto geriausią įspūdį palieka puikus turbodieselinis motoras. Jis taupus, pasižymi gera trauka ir beveik nevibruoja. Varikliui pasiekus 1800 aps./min., susidaro įspūdis, lyg šis trumpam būtų prisnūdęs, bet akimirksniu atkunta ir be didesnių pastangų aplenkia 160–188 kg sunkesnius konkurentus. Taigi naujasis *Subaru* SUV automobilis pirmas pasiekia 100 km/h greitį – per 9,7 s. Bet jei prieš akis vingiuotas kelias, *Forester* atsilieka nuo sunkesnių savo varžovų. Taip



Puiku: naujasis "Boxer" dyzelinis variklis dirba beveik nevibruodamas

yra todėl, kad japonų SUV automobilis pasižymi tingiu, bejausmiu valdymu. Neperdėsime pasakę, kad *Subaru Forester* tampa panašus į nokdauną patyrusį boksininką – šlitinėja tarsi apsvaigęs. Tačiau važiuojant tiesiu keliu japonų visureigis nekrečia jokių išdaigų. Taigi apmaudu, kad puikaus dyzelinio motoro įspūdį šiek tiek sugadina bejausmis automobilio valdymas.

2

## Milžiniškas MITSUBISHI

Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D 360 taškų



Kojoms vietos per akis, bet galvoms šiek tiek ankštoka



Apdailos medžiagos – ne pačios kokybiškiausios, bet visi valdymo prietaisai įtaisyti tiksliai po ranka

Erdvus, net septynis keleivius galintis vežti automobilis – toks yra *Mitsubishi Outlander*.

■ Japonų *Mitsubishi Outlander* galima vadinti automobiliu donoru, mat ant jo platformos gaminami du prancūziški visureigiai – *Citroen C-Crosser* ir *Peugeot 4007*. Šie mainai japonams taip pat išėjo į naudą. Jie į savąjį visureigį montuoja prancūzų kilmės 2.2/156 AG

km/h greitį pasiekia per 10,3 s, nors yra sunkiausias tarp testo dalyvių. Taigi jis tik nestipriai nusileidžia geriausiai šioje rungtyje pasirodžiusiam kraštiečiui *Subaru Forester* (9,7 s). Puiku ir tai, kad vienintelis *Outlander* gali važiuoti net 200 km/h maksimaliu greičiu. Gerų žodžių nusipelno ir *Mitsubishi SUV* valdymas, nes vingiuotą kelią japonų automobilis įveikia be didesnio vargo. Jei vairuotojas persistengtų, automobilį suvaldyti padeda ir puikiai suderinta ESP sistema. Tačiau sugebėję sukurti puikiai valdomą SUV klasės atstovą japonai pamiršo apie pakabos komfortą. Ji galėtų būti bent truputį minkštesnė. Kita vertus, pagirtina tai, kad į *Mitsubishi Outlander* telpa net septyni žmonės.



Ratuku valdoma 4x4 pavara. Galima pasirinkti, kad varomieji ratai būtų tik priekiniai

turbodyzelinį motorą (tiesa, visureigis su šiuo varikliu Lietuvoje neparduodamas.). *Mitsubishi Outlander* be didesnio vargo šauna į priekį ir 100

1

## Mūsų testo LAIMĖTOJAS

VW Tiguan 2.0 TDI 383 taškai



*Tiguan* dizainas nėra ypatingas. Tai tipiškas VW atstovas



Ant galinių sėdynių labai patogiu ir vietos per akis



Prietaisų skydelis tvarkingas, bet daugiau dailumo nepakenktų. Valdymo prietaisais naudotis patogiu

*VW Tiguan* užtikrintai laimi, nes turi daugiausiai pranašumų ir mažiausiai trūkumų.

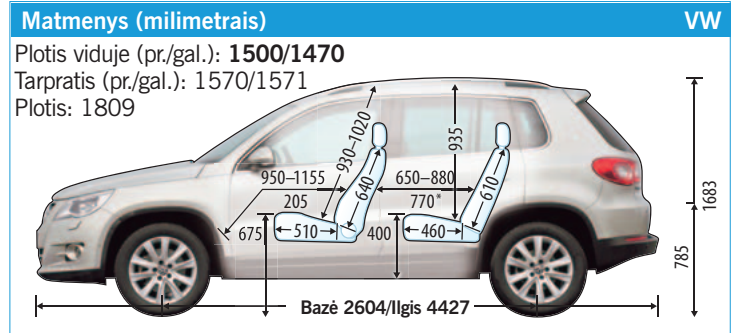
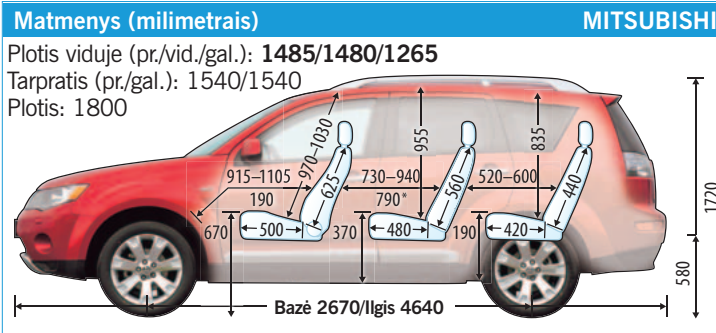
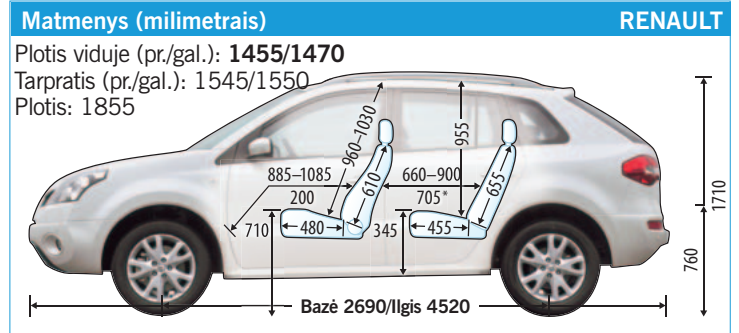
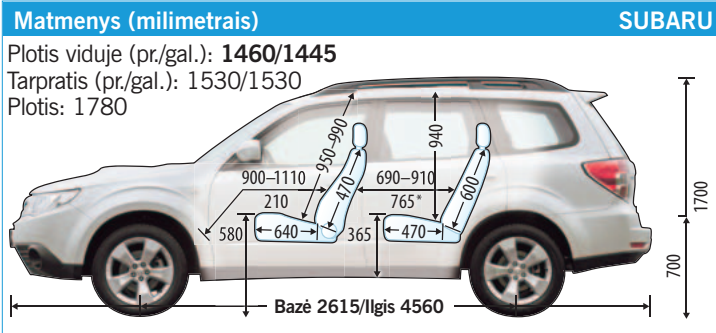
■ Geriausiai tarp keturių šio testo SUV automobilių pasirodė *Tiguan*. Jis konkurentus įveikia nemenka taškų persvara. Taigi pasižūrėkime, kuo ypatingas šis vokiečių visureigis. Pirmiausia gerų žodžių nusipelno automobilio valdymas ir pakaba. Gaminotojai sukūrė ne tik itin užtikrintai posūkius piešiantį SUV atstovą, bet ir automobilį, kuris rieda labai komfortiškai. Atrodo, tarsi *Tiguan* pakabai visai nesvarbu, ar važiuojama lygiu asfaltu, ar grublėtu keliu – jis bet kokį paviršių įveikia labai komfortiškai. Be to, nepriekaištingi stabdžiai, jautri vairo bei dėmesinga ESP sistema jį paverčia dinamiško važiavimo karaliumi. Prie viso to reikia paminėti itin patogias priekines bei galines sėdynes. Nepatogumų sėdintie-

siems gale nesukelia net ir ilgos kelionės – kojoms vietos tikrai daug. Taip pat *Tiguan* labai tylus. Vis dėlto yra ir kritikuotinų dalykų. *Tiguan* svoris per didelis (beveik 1,8 tonos), be to, galėtų pasižymėti geresniu matomumu, o dėl didelio prietaisų skydelio atrodo, tarsi salonas būtų ankštas. Kad ir kaip ten būtų, nugalėtojai neteisiami.



Priekinės *VW Tiguan* sėdynės taip pat labai patogios

# DIDYSIS TESTAS KETURI SUV AUTOMOBILIAI



Techniniai gamintojo duomenys	MITSUBISHI	RENAULT	SUBARU	VW
Durų/vietų salone sk.	5/7	5/5	5/5	5/5
Variklis	turbodyzelinis	turbodyzelinis	turbodyzelinis	turbodyzelinis
Variklio darbinis tūris (cm <sup>3</sup> )	2179	1995	1998	1968
Galia (AG esant aps./min.)	156/4000	150/4000	147/3600	140/4200
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	380/2000	320/2000	350/1800	320/1750
Maks. greitis (km/h)	200	182	186	186
Pavarų dėžė	6/mech.	6/mech.	6/mech.	6/mech.
Varomieji ratai	4x4	4x4	4x4	4x4
Padangos	225/55 R18	225/60 R17	225/55 R17	235/55 R17
Degalų bako talpa (l)	60	65	64	64
Bagazinės talpa (l) min./maks.	541-1691	450-1380	450-1610	470-1510
<b>Degalų sąnaudos (l)*</b>	<b>9,6/6,0/7,3</b>	<b>9,1/6,3/7,3</b>	<b>7,4/5,9/6,4</b>	<b>8,8/5,8/6,9</b>

\* – mieste/užmiestyje/vidutinės

Testuota	MITSUBISHI	RENAULT	SUBARU	VW
Stabdymo kelias (100 km/h, m) atvėsusiais/ikaitusiais stabdžiais	37,9/38,1	40,5/40,3	38,5/39,7	37,6/37,7
Įsibėgėjimas (s) 0–50/0–100 km/h	3,3/10,3	3,5/10,9	3,0/9,7	3,1/11,0
Įsibėgėjimas (s) 60–100/80–120 km/h*	7,2/13,4	7,6/15,3	7,6/12,8	7,3/13,4
<b>Vid. degalų sąn. testuojant (l/100 km)</b>	<b>8,0</b>	<b>8,1</b>	<b>7,2</b>	<b>7,2</b>
Nuvažiuotas atstumas pilnu baku (km)	750	800	880	880
Triukšmingumas (dB) 50/100/130 km/h	61/69/72	59/67/71	60/69/73	59/64/68
Automobilio masė/kraulumas (kg)	1800/610	1772/528	1612/438	1774/466

\* pirmas skaičius – 4 pavarą, antras – 6 pavarą

Kainos/įranga	MITSUBISHI	RENAULT	SUBARU	VW
Modifikacija	Outlander Invite*	Koles Dynamique	Forester BR	Tiguan Trend&Fun
Oro pagalvių skaičius	6	6	6	6
ABS/ESP (Lt)	S/S	S/1446	S/S	S/S
Oro kondicionierius/klimato kontrolė (Lt)	–/S	–/S	–/S	S/1322
Automatinis pavarų perjungimas (Lt)	N	5530	N	7216
El. langų kėlikliai priekyje/gale	S/S	S/S	S/S	S/S
El. valdomi lauko veidrodėliai/CD grotuvas	S/S	S/S	S/S	S/S
Ksenono žibintai (Lt)	P	P	P	3912
Lengvojo lydinio diskai (Lt)	3276	S	S	1281
“Metalic” dažai (Lt)	S	1680	S	1115
<b>Bazinė kaina (Lt)</b>	<b>83 900</b>	<b>91 883</b>	<b>80 200</b>	<b>94 068</b>

S – serijinė, N – nekomplektuojama, P – aukštesnė komplektacija, \* – Outlander su 2.2/156 AG dyzeliniu motoru Lietuvoje neparduodamas. Čia pateikiama automobilio, varomo 2.0/140 AG varikliu, kaina.

Eksploataciniai duomenys	MITSUBISHI	RENAULT	SUBARU	VW
Techinė prižiūra nuvažiavus (km)	20 000	20 000	15 000	30 000
Rem. išlaidos (Lt) nuvaž. 120 000 km	5827	6770	7295	3297
Garantija (m./ridos apribojimas (km))	3/100 000	3/150 000	3/100 000	2/be aprib.
Prarūdimio garantija (m.)	12	12	12	12
Draud. įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis*	4023/3	3713/3	3394/3	4512/3

\* – “Lietuvos draudimo” duomenys



Subaru Forester bagazinės tūris siekia nuo 450 iki 1610 litrų. Kraulumas – 438 kg



Renault Koleos bagazinės tūris siekia nuo 450 iki 1380 litrų. Kraulumas – 528 kg



Mitsubishi Outlander bagazinės tūris siekia nuo 541 iki 1691 litro. Kraulumas – 610 kg



VW Tiguan bagazinės tūris siekia nuo 470 iki 1510 litrų. Kraulumas – 466 kg

## Taip SUV važiuoja bekele

Smėlį testo dalyviai įveikia gana neblogoji dėl puikiai veikiančios visų keturių ratų pavaros. Tačiau geriausiai šioje testo rungtyje pasirodė tik du automobiliai – *Subaru Forester* ir *VW Tiguan*. Pirmasis dėl puikios visų ratų pavaros nuvažiuo toliausiai.



**Forester** privalumas – nuolatinė visų keturių ratų pvara. Jis bekelėje – geriausias



Japonų *Mitsubishi Outlander* visureigio pravažumas bekelėje galėtų būti geresnis

Nedaug atsiliko ir *VW Tiguan*. Tuo tarpu *Renault Koleos* bei *Mitsubishi Outlander* šią rungčių baigė paskutiniai. Jiems nepavyko įveikti akivaizdžiai geriau bekele važiuojančių konkurentų – *Subaru Forester* ir *VW Tiguan*. Visgi bekelėje geriausias *Forester*.



Prancūzų *Renault Koleos* rūpesčių kelia per mažą prošvaisa, kuri siekia 19 cm



Vokiečių *VW Tiguan* bekelėje nusileido tik *Subaru Forester* automobiliui



## Auto Bild VERTINIMAS

	TĄŠKAI (maks.)	VW	MITSUBISHI	SUBARU	RENAULT
<b>Salonas/bagažinė</b>					
Erdvumas priekyje	15	14	12	11	11
Erdvumas gale	10	8	9	6	4
Erdvumo pojūtis	5	4	5	4	3
Bagažinės tūris	15	10	12	9	8
Kraulumas	5	3	5	3	4
Funkcionalumas	5	4	5	4	5
Buksruojamas svoris	5	5	4	4	4
Matomumas	5	3	4	4	3
Medžiagų kokybė	15	12	10	10	11
Saugumo įranga	20	7	11	9	10
<b>Tarpinis rezultatas</b>	<b>100</b>	<b>70</b>	<b>77</b>	<b>64</b>	<b>63</b>
<b>Variklis/pavarų dėžė</b>					
Įsibėgėjimas	10	7	7	8	7
Maksimalus greitis	5	3	4	3	3
Variklio elastingumas	15	13	13	13	12
Pojūtis važiuojant	10	9	9	10	8
Sukimo momentas	5	4	5	4	3
Pavarų dėžė	10	9	9	8	8
Degalų sąnaudos testuojant	25	24	21	24	21
Nuvaž. atstumas pilnu baku	5	5	4	5	4
Aplinkos tarša	15	7	6	11	8
<b>Tarpinis rezultatas</b>	<b>100</b>	<b>81</b>	<b>78</b>	<b>86</b>	<b>74</b>
<b>Važiavimas/ komfortas</b>					
Pakaba	20	19	12	14	14
Priekinės sėdynės	15	12	11	10	9
Galinės sėdynės	10	9	8	9	5
Triukšmingumas	5	4	2	2	3
Subjektyvus triukšmingumo vertinimas	10	9	5	7	6
Komforto įranga	15	8	8	9	10
Papildoma įranga	5	2	2	1	2
Valdymo įranga	10	8	7	8	8
Kaip veikia oro kondicionierius	10	3	5	5	6
<b>Tarpinis rezultatas</b>	<b>100</b>	<b>74</b>	<b>60</b>	<b>65</b>	<b>63</b>
<b>Važiavimo savybės</b>					
Važiavimo užtikrintumas	20	18	16	10	13
Elektroninė pagalba vairuojant	10	9	7	3	6
Važiavimas tiesiąja	5	5	5	4	5
Važiavimas įveikiant posūkius	15	14	11	6	9
Vairo sistema	15	13	8	6	9
Stabdžiai	20	12	12	9	7
Trauka	10	8	9	7	10
Apsisukimo spindulys	5	2	3	3	1
<b>Tarpinis rezultatas</b>	<b>100</b>	<b>82</b>	<b>69</b>	<b>51</b>	<b>58</b>
<b>Testo metu Vokietijoje gautų duomenų įvertinimas</b>					
<b>Tarpinis rezultatas</b>	<b>400</b>	<b>307</b>	<b>284</b>	<b>266</b>	<b>258</b>
<b>Eksploatacinės išlaidos Lietuvoje</b>					
Bazinė kaina	50	36	40	41	37
Nuvertėjimas	20	15	13	14	12
Techninis aptarnavimas	10	10	7	5	5
Garantija	10	7	8	8	9
Draudimas	10	8	8	9	9
<b>Tarpinis rezultatas</b>	<b>100</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>72</b>
<b>Galutinis įvertinimas</b>	<b>500</b>	<b>383</b>	<b>360</b>	<b>343</b>	<b>330</b>
<b>VIETA</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas</b>					



## Linksmasis skyrelis

	VW	Mitsubishi	Subaru	Renault
Dizainas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Charakteris	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Valdymas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Komfortas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Įvaizdis	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>Galutinis įvertinimas</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>

Šiame skyrelyje aptariama tai, kas nebuvo įvertinta taškais.

Nė vieno šių automobilių dizaino negalima pavadinti tobulu. Nors *VW* ir *Mitsubishi* atrodo įspūdingiausiai, galėtų būti ir stilingesni. Kita vertus, abu japonų automobiliai pasižymi savičiausiu charakteriu. *Subaru Forester* labiau patiks ramiems, užtikrintą valdymą pripažįstantiems vairuotojams, o *Mitsubishi Outlander* – nuotykių ieškotojams. Vertinant

valdymą pirmuoju smuiku griežia *VW Tiguan*. Kita vertus, geriausiu įvaizdžiu pasižymi *VW Tiguan* ir *Subaru Forester*. Beje, pastarasis automobilis turi tikrai daug gerbėjų tarp visureigininkų tiek Lietuvoje, tiek kitose šalyse. O *Renault Koleos* dėl įvaizdžio dar reikės pakovoti. **O ką jūs manote?**

Rašykite mums [info@autobild.lt](mailto:info@autobild.lt)

## Išvada

Įtikinama taškų persvara testo nugalėtoju tampa *VW Tiguan*. Tai komfortiškas, puikiai valdomas ir nedaug degalų sunaudojantis SUV automobilis. Tiesa, jo kaina didžiausia. Bet tai yra automobilis, kuris turi daugiau privalumų nei trūkumų, todėl ir laimi. Antroje vietoje liko *Mitsubishi Outlander*, kuris taip pat pasižymi neprastu valdymu, galin-

gu motoru bei labai erdviu salonu. Trečia vieta atiteko *Subaru Forester*, kurio variklis iš tiesų puikus, tačiau japonams visgi dar reikėtų padirbėti prie automobilio valdymo. Tuo tarpu naujasis *Renault Koleos* turi tenkintis paskutine vieta. Jo trūkumai – ankštas salonas, daug degalų reikalaujantis motoras ir silpni stabdžiai.



# Gražus ir gerai traukia

Taip apie *Chrysler Crossfire* automobilį sako jo savininkė – televizijos laidos “Skylė sienoje” vedėja Aistė Paškevičiūtė.

■ 2004 m. laidos kupė *Chrysler Crossfire*, kurio galinius ratus suka 3.2/215 AG benzininis motoras, Aistė įsigijo prieš metus. Mergina neslepia: keturratį draugą rinkosi tokį, kuris gerai atrodytų, būtų gana galingas, patogus ir gerai valdomas. “Man keista, kai mašina graži, bet visai nevažiuoja. Pavyzdžiui, *Mini Cooper* su 120 AG varikliu man pasirodė per lėtas, o sportiškas *Mini Cooper S* – per kietas”, – pasakoja Aistė.

Todėl pasirinkusi *Chrysler Crossfire*, kuris į Lietuvą atkeliavo iš JAV, laidos vedėja sako tikrai neapsirikusi. Be minėtų privalumų – gražus, gana patogus, gerai valdomas ir galingas, *Chrysler Crossfire*, pasak Aistės, vis dėlto turi ir keletą trūkumų. Pirmas – gana didelės apie 12–13 litrų (100 km kelio) mieste siekiančios benzino sąnaudos. Mergina sako nelikusi itin sužavėta ir salono dizainu, kuriam trūksta prabangos ir solidumo.

Štai ir visi sportiškojo kupė trūkumai. Tiesa, truputį pagalvojusi Aistė priduria, kad aukštesniems jos pakeleviams šiek tiek trūksta vietos. Bet ji pati dviviečiame kupė sako įsitaisanti be jokio vargo.

## **Chrysler Crossfire – tikrai patikimas automobilis**

Neapvyklė Aistės ir automobilio patikimumas, mat per pirmuosius eksploatacijos metus niekas nesugedo. Tiesa, teko pakeisti vairo traukę, tačiau, pasak Aistės, taip nutiko todėl, kad automobilis anksčiau galėjo būti daužtas.

Kadangi tai gana reta mūsų šalies keliuose mašina, mergina sako labiau bijanti ne galimų gedimų, o ilgapirščių. “Teko matyti tokį patį *Chrysler Crossfire* išdaužtu langu. Akimirksnį pamaniau, kad vagys gali bandyti apvogti ir mano mašiną, bet kol kas ramu”, – pasakoja Aistė.

Ji taip pat užtikrina, kad jei artimiausiu metu tektų rinktis



Aistė sako, kad jei tektų rinktis kitą mašiną, tai vėl būtų *Crossfire*

kitą automobilį, tai vėlgi būtų *Chrysler Crossfire*. Tačiau minutėlę pagalvojusi priduria, kad galbūt prieš tai dar išbandytų *Mercedes SLK* ir *Nissan Micra C+C*. “Žinoma, aš neatsisakyčiau turėti kelias mašinas. Pavyzdžiui, visureigį *BMW X6* ir dar kokį vieną ar kitą sportinį automobilį. Tačiau juos išlaikyti būtų per brangu”, – sako Aistė ir po minutėlės priduria, kad renkantis automobilį jai svarbu ne tik jo grožis, bet ir, žinoma, jo kaina.

Mindaugas Malinauskas

Techniniai CHRYSLER CROSSFIRE duomenys	
Ilgis (mm)	4059
Plotis (mm)	1766
Aukštis (mm)	1305
Durų/vietų sk.	2/2
Variklis	V6 benzininis
Variklio darbinis tūris (cm <sup>3</sup> )	3199
Variklio galia (AG esant aps./min.)	215/5700
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	310/3000
Varomieji ratai	galiniai
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	6,8
Maksimalus greitis (km/h)	215
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	10,4



Volkswagen recommends Castrol



SUKURTAS SPECIALIAI AUTOMOBILIUI.  
IR JO VAIRUOTOJUI.



Specially co-engineered with VW, Castrol SLX Professional Powerflow Longlife III is formulated to help your engine perform at maximum efficiency and provide outstanding protection.

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.



Professional



MITSUBISHI COLT

Madingas *Mitsubishi* mažylis prieš muzikalų *Honda* modelį. Abu automobiliai priklauso mažų miesto automobilių, arba vadinamajai B, klasei. Tačiau jų charakteriai labai skirtingi. Kuris naujokas geresnis?

■ Mūsų dvikovos varžovai rinkoje pasirodė praėjusį rudenį. Tai pernai atnaujinti du europietiška japoniški miesto mažyliai – *Honda Jazz* ir *Mitsubishi Colt*. Į šį mažąjį testą pateko 90 AG *Jazz* ir 95 AG *Colt*. Abu su benzininiais varikliais.

Naujasis *Colt* veidas tapo panašesnis į didesniojo brolio *Lancer* – didelės radiatoriaus grotelės jam suteikia agresyvumo. Visiškai priešingai atrodo žaismingai besišypsantis *Jazz*.

Abiejų automobilių viduje – juodas ir kietas plastikas. Laimė, dizaineriai pasistengė pašviesinti bent jau prietaisų skydelius ir tam panaudojo metalo imitacijos detales. *Honda* du-relėse yra tokios pat spalvos medžia-

gos elementų kaip ir sėdynėse, o *Mitsubishi* be papildomos priemokos siūlo odinį vairą.

Vertinant erdvę sėdintiems priekyje, abu automobiliai panašūs. Tai reiškia, kad juose yra daug vietos virš galvų ir pakankamai kojoms. O štai erdvumu gale *Colt* akivaizdžiai nusileidžia *Jazz* mažyliui. Be to, įlipti ir patogiai įsitaisyti ant *Honda* galinių sėdynių lengviau, nes durelės atsidaro plačiau. Tačiau abiem automobiliais keliauti penkiese bus sunku, nes viduje siauroka.

Didelis *Jazz* pranašumas išryškėja vertinant automobilių praktiškumą. Pasirodo, jauni tėvai su vienu vaiku visai neprivalo pirkti didelio univer-

salos. Šio miesto mažiaus bagažinėje nesunkiai tilps vaikiškas vežimėlis, o slėptuvėse, įrengtose po dvigubomis grindimis, galima vežti smulkmenas, be kurių neapsieisi kelionėje. Išvykstate atostogų? Ir tai ne problema. Magiškos sėdynės – taip “*Honda*” vadina galinių sėdynių sulankstymo sistemą – leidžia į kelionę pasiimti tikrai didelį bagažą. Sėdynes galima atlenkti paspaudus klavišą atloše: sėdimoji dalis nusileidžia žemyn, tuomet nusilenkia atlošas ir susidaro lygios grindys. Galima padaryti ir kitaip. Atlošas lieka nepakitęs, o pakeliama ir vertikaliai fiksuojama tik sėdimoji dalis. Tuomet didelių gabaritų daiktus galime vežti salone

ir dar turėti laisvą bagažinės erdvę nenumatytiems daiktams.

*Colt* transportavimo galimybės nėra tokios pasakiškos. Bagažinės talpa daug mažesnė nei *Jazz* modelio. Norint įdėti vaiko vežimėlį, reikia nulenkinti bent dalį galinių sėdynių. Laimė, sulanksčius sėdynes bagažinės grindys yra lygios. *Colt* privalumas – į priekį nulenkiamas priekinės sėdynės atlošas. Tai padarius ir dar nulenkus galinę sėdynę galima vežti itin ilgus daiktus.

Testuojamų automobilių variklių galios panašios – 90 ir 95 AG. Tai nemaža tokios klasės mašinų galia. Tačiau net ir 5 AG skirtumas turi reikšmės.

► nukelta į 30 p.



## HONDA JAZZ

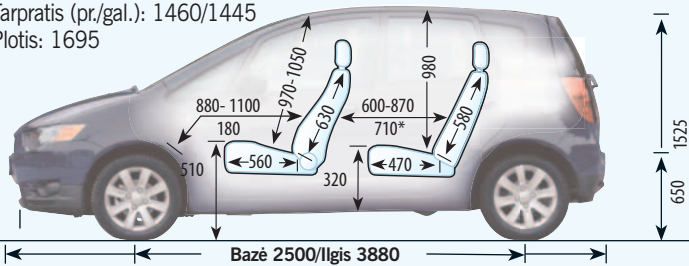
Abiejų modelių kėbulo formos panašios. Abu jie atrodo tarsi nedideli vienvietiniai. Erdvė viduje jie irgi panašūs, tik *Hondos* salonas praktiškescnis



### Matmenys (milimetrais)

### MITSUBISHI COLT

Plotis viduje (pr./gal.): 1430/1430  
 Tarpratis (pr./gal.): 1460/1445  
 Plotis: 1695



## MITSUBISHI COLT



Odinis vairas reguliuojamas tik aukštyn ir žemyn. Ant jo yra radijo grotuvo ir pastovaus greičio palaikymo kontrolės valdymo mygtukai. Kairėje pusėje, šalia vairo, yra veidrodėlių valdymo mygtukas



Ilgos sėdimosios sėdynių dalys gerai prilaiko šlaunis. Tačiau šoninis kūno prilaikymas labai prastas – tai blogina važiavimo komfortą įveikiant posūkius



Daiktadėžė, deja, labai maža. Joje netilps net žemėlapis



Priekinės sėdynės atlošą galima nulenkti į priekį, todėl sulankčius dar ir galinę sėdynę galima vežti itin ilgus daiktus

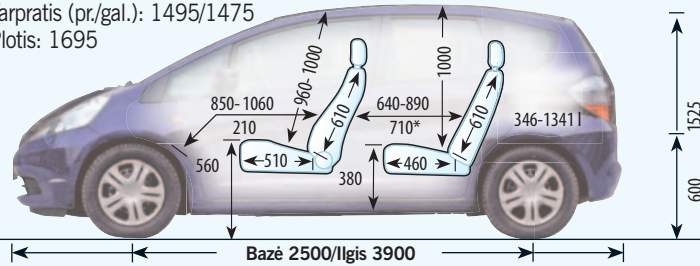


Bagažinės talpa nešokiuoja. Po grindimis gali tilpti papildomi 50 l bagažo

### Matmenys (milimetrais)

### HONDA JAZZ

Plotis viduje (pr./gal.): 1440/1430  
 Tarpratis (pr./gal.): 1495/1475  
 Plotis: 1695



## HONDA JAZZ



Kadangi vairas reguliuojamas keturiomis kryptimis, vairuotojas nesunkiai ras patogią padėtį prie vairo. Visi valdymo prietaisai lengvai pasiekiami. Durelės aprauktos tokiais pat apmušalais kaip ir sėdynės



Bagažinės erdvė tokioje mažoje mašinoje palyginti didelė. Grindyse yra papildomos vietos smulkiems daiktams sudėti. Nulenkus sėdynes bagažinės grindys lieka lygios



Sėdynių sėdimosios dalys trumpesnės nei konkurento. Galinę sėdynę galima nulenkėti vienu rankos judesiu arba tiesiog pakelti sėdimąją jos dalį



Tai aiškiai matyti iš įsibėgėjimo iki 100 km/h rezultatų. Galingesnis ir lengvesnis *Colt* šimtuką pasiekia 1,5 s greičiau negu konkurentas (*Colt* – 11,1 s, *Jazz* – 12,6 s). Šis skirtumas labiausiai pastebimas mieste, kur šie mažyliai praleidžia daugiausiai laiko.

Užtai *Jazz*, palyginti su *Colt*, stebina degalų sąnaudomis – jos vidutiniškai 0,5 l mažesnės negu *Colt*.

*Jazz* užkariavo palankumą geriau veikiančia pavarų dėže. Pavaros jungiasi preciziškai, o pavarų svirties eiga yra sportiškai trumpa. *Colt* pavaros įsijungia lyg priešindamosi – tai

ypač trukdo greitai jas perjungiant.

Komforto atžvilgiu geresnis *Jazz* konkurentas, kurio elastinga važiuoklė geriau slopina nelygumus. *Colt* posūkius įveikia neblogai, tačiau tai darydamas nevažiuoja taip greitai kaip mažoji *Honda*. *Mitsubishi* mažylio kėbulas linkęs labiau kryptuoti. Vairo sistema irgi ne tokia preciziška kaip *Jazz* modelio.

Lyginamų mažylių kainos siekia per 40 tūkst. Lt. Tai nėra mažai, tačiau jau standartinės įrangos užtenka saugiai ir komfortiškai keliauti.

Linas Ščepkauskas

### Išvada

■ *Colt* neturi šansų laimėti dvikovos prieš *Jazz*. Tiesa, tai nėra bloga mašina, o tiesiog eilinis paprastas miesto automobilukas. O štai *Jazz* – mašina, turinti mažo automobiluko bruožų, bet jauna šeima juo bus labai patenkinta. Nelabai dinamiškai įsibėgėja?

Nieko tokio, su šeima nėra ko lakstyti. Aišku, aktyviam jaunuoliui patiks *Colt* – jis geriau įsibėgėja. Be to, važinėjant blogais keliais jo pakaba komfortiškesnė. Taip, jis neturi ganėtinai didelės bagažinės, bet jeigu vežiojate daug bagažo, pirkite universalą.



Techniniai gamintojo duomenys	Honda	Mitsubishi
Modelis	Jazz 1.2 Trend	Colt 1.3 Invite
Durų/vietų salone sk.	5/5	5/5
Variklio darbinis tūris (cm³)	1198	1332
Galia (AG esant aps./min.)	90/6000	95/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	114/4900	125/4000
Maks. greitis (km/h)	177	178
Pavarų dėžė	5/mech.	5/mech.
Varantieji ratai	priekiniai	priekiniai
Padangos	175/65 R15	195/50 R15
Degalų bako talpa (l)	42	47
Masė (kg)	1086	970
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	12,6	11,1
<b>Degalų sąnaudos (l/100 km) mieste/užmiestyje/vidutinės</b>	<b>6,5/4,5/5,3</b>	<b>7,4/4,8/5,8</b>
Apsisukimo spindulys (m)	10,1	10,8

Kainos/įranga	Honda	Mitsubishi
Modifikacija	1.2 Trend	1.3 Invite
Oro pagalvė (vairuotojo/keleivio)	S/S	S/S
Šon. oro pagal. (vairuotojo/keleivio)	S/S	S/S
ABS/ESP	S/S	S/???
Oro kondicion./klimato kontrolė (Lt)	S/N	S/???
Automat. pavarų perjungimas (Lt)	N*	2762**
El. langų kėlikliai (priekyje/gale)	S/N	S/N
CD grotuvas	S	S
“Parkavimo” asistentas priekyje/gale	1200/1200	1300
<b>Bazinė kaina (Lt)</b>	<b>46 900</b>	<b>42 815</b>

S – serijinė, P – kita komplektacija, N – negalima  
\* Su tokiu varikliu negalima \*\*

Eksploataciniai duomenys	Honda	Mitsubishi
Techninė apžiūra nuvažiavus (km)	20 000	20 000
Rem. išlaidos (Lt) nuvaž. 120 000 km	iki 3500	apie 2000
Garantija (m.)/ridos apribojimas (km)	3/100 000	3/100 000
Prarūdimio garantija (m.)	12	12
Draudimo įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis	1172	1070

## Auto Bild VERTINIMAS

	TĄŠKAI (maks.)	HONDA	MITSUBISHI
Salono erdvumas priekyje	40	30	31
Salono erdvumas gale	30	29	27
Bagažinė	25	18	11
Kraulumas	15	10	13
Matomumas	20	18	17
Sėdynės ir ergonomika	30	26	26
Valdymo įranga	20	16	18
Medžiagų kokybė	20	17	16
<b>Tarpiniai rezultatai</b>	<b>200</b>	<b>164</b>	<b>159</b>
<b>Variklis/važiuoklė</b>			
Įsibėgėjimas	25	14	17
Maksimalus greitis	10	8	8
Pavarų dėžė	15	14	13
Važdavimo savybės	30	26	24
Komfortas	30	24	26
Vairo sistema	15	14	13
Apsisukimo spindulys	5	4	2
<b>Tarpiniai rezultatai</b>	<b>130</b>	<b>104</b>	<b>103</b>
<b>Eksploatacinės išlaidos</b>			
Kaina	50	35	34
Degalų sąnaudos	30	28	26
Komforto įranga	30	17	18
Saugumo įranga	30	14	14
Draudimas	20	17	17
Garantija	20	20	20
Techninis aptarnavimas	20	10	12
<b>Tarpiniai rezultatai</b>	<b>200</b>	<b>141</b>	<b>141</b>
<b>Galutinis įvertinimas</b>	<b>530</b>	<b>411</b>	<b>403</b>

### VIETA

1

2

Kainos ir kokybės santykio laimėtojas



# PIRK!

# SKAITYK!

# ŽAISK!

*Kaina  
su DVD  
tik 9,90 Lt*



**4** pilnos versijos

- Eco Warriors – Episode I: The Necrobots invasion
- Alien Arena 2008
- Drift City
- Warzone 2100

- 18 žaidimų filmų
- kompiuterio galingumą tikrinanti programa
- programos ir tvarkyklės

**6** demo versijos

- F.E.A.R. 2: Project Origin
- Nikopol
- Drakensang: The Dark Eye
- JUTLAND
- A Vampyre Story
- FIFA Manager 09





# Naudingi **Auto Bild** patarimai

Kaip išjungti automobilio serviso intervalus žyminčias lemputes

## Mirksėjimui – STOP!

Mano draugas Rokas yra tikras šykštuolis – atrodo, lyg būtų atkeliavęs iš komiksų apie Skrudžą Makdaką knygelės puslapių. Šildymo namie jis niekada neįjungia anksčiau kaip gruodžio pradžioje, alų renkasi pagal prekybos centruose vykstančias akcijas, indaplovę ir skalbimo mašiną jungia tik vėlyvą vakarą, kai elektra pigesnė, o jo sportiniai bateliai netrukus pradės skaičiuoti antrą tamystės dešimtmetį. Visai neseniai jis išigijo “naują” automobilį – septyniolikos metų *BMW 316i*. Jo techninės apžiūros talonas galioja dar visus metus, o ir pats automobilis, pasak Roko, kainavo labai nedaug. Tiesa, kiek, jis taip ir nepasigyrė. Tačiau šiek tiek vėliau mano draugo džiaugsmas išgaravo. Jis prisipažino, kad visos tos be perstojo prietaisų skydelyje mirksinčios lemputės jį kada nors pribaiigs.

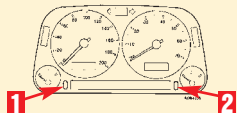
Ką Rokas turi omeny? Pasirodo, jo *BMW* “trečiukas” prašosi į servisą atlikti techninės apžiūros. Be to, ryškiai oranžinė šviesa plieskia ir aplink tachometrą bei spidometrą. “Su šituo vežimu tikrai nevažiuosiu į servisą, – aimanuoja Rokas. – Tai man kainuos brangiau, nei vertas šis automobilis”. Taigi mano draugas tiesiog pasiskolino diagnostinį prietaisą ir pats išjungė visas tas mirksinčias lemputes.

Jei kalbėtume apie kitus automobilius, daugeliui jų tokios lempučių išjungimo procedūros prireikia ne kartą. “Auto Bild Lietuva” paaiškins, kaip patiems savo automobilyje išjungti išžiėbusius “indikatorius”, primenančius, jog atėjo laikas apsilankyti servise. Tiesa, tai padaryti pavyks tuomet, jei automobilių techninės apžiūros servise intervalus galima reguliuoti. Vis dėlto servisų mechanikai perspėja: net jei prietaisų skydelyje niekas nemirksi, automobilis vis tiek trokšta, kad juo būtų tinkamai rūpinamasi. **Mantas Rutkauskas**

Gausybė kvailiojančių elektronikos prietaisų jau išstampė paskutinius nervus? “Auto Bild Lietuva” paaiškins, kaip patiems išjungti be perstojo mirksinčias lemputes, rodančias, kad metas apsilankyti servise.

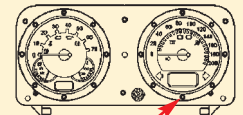
### VW Golf III 1.8 (1991–1997)

IN01 – patikrinimas: užvesti variklį, paspausti 1, laikyti nuspaudus. Išjungti variklį, atleisti 1. Vėl paspausti 1, atleisti, tada prietaisų skydelio ekrane atsiranda užrašas IN01. Paspausti 2, kol atsiras ---, paspausti 1, tuomet atsiras užrašas OEL, paspausti 2, tuomet atsiras ---. Užvesti variklį ir palaukti, kol pasirodys užrašas IN00.



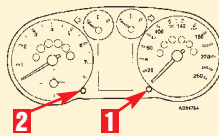
### VW Polo 1.6 (1998–2000)

INSP – patikrinimas: paspausti 1 ir laikyti nuspaudus. Užvesti variklį ir nuspaudus 1 laikyti, kol ekrane pasirodo ---. Atleisti 1. Išjungti variklį. Jei ekrane pasirodo užrašas OIL, jį ištrinti taip pat, kaip ir ką tik aprašytąjį.



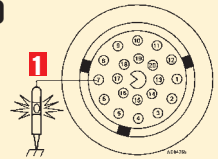
### Audi A3 1.6 (1996–2003)

Automobilio patikros intervalų ekrane paspausti 1 ir laikyti nuspaudus. Užvesti variklį ir atleisti 1. Pasirodo užrašas “Service” arba “Service in xxx km”. Paspausti 2 ir nuspaudus laikyti, kol dingis užrašas. Pasirodo pranešimas “Service in 15 000 km”. Išjungti variklį.



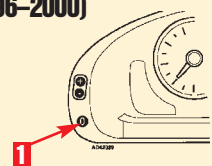
### BMW 316i E36 (1990–1999)

Užvesti variklį. Automobilio patikros lempuotę (kainuoja apie 20 Lt) prijungti prie variklio diagnostinio prietaiso septinto gnybto. Diagnostinis prietaisas turėtų būti variklio skyriuje. Po dvylikos sekundžių užsidega penkios žalios kontrolinės lemputės. Išjungti variklį.



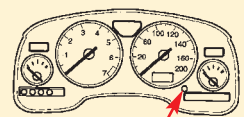
### Mercedes C 200 W 202 (1996–2000)

Užvesti variklį ir automobilio patikros intervalų ekrane du kartus paspausti 1. Išjungti variklį. Paspausti 1, laikyti nuspaudus ir užvesti variklį. Po dešimties sekundžių kartu su gariniu signalu ekrane pasirodo naujas intervalas. Atleisti 1, išjungti variklį.



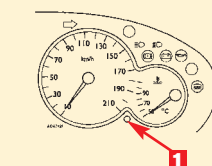
### Opel Astra G 1.8 (2000–2006)

Paspausti 1 ir laikyti nuspaudus. Užvesti variklį. Po dviejų sekundžių ekrane pasirodo raidės INSP. Nuspaudus 1 laikyti, kol ekrane pasirodys ---. Atleisti 1, išjungti variklį.



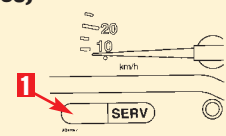
### Peugeot 206 1.6 (1998–2002)

Išjungti variklį, paspausti 1 ir laikyti nuspaudus. Užvesti variklį ir nuspaudus 1 laikyti dar dešimt sekundžių. Ekrane pasirodo ženklas =0 ir dingsta raktų simbolis.



### Renault Clio II 1.6 (1998–2003)

Automobilio patikros intervalų ekrane esanti lempuotę praneša apie variklio gedimus. Jei ši lempuotę dega, vadinasi, gedimas rimtas ir tuoj pat reikia ruoštis į servisą. Pranešimas “Oil” dingsta automatiškai, kai alyvos kiekis automobilyje yra pakankamas.





Bandymų metu kiekvienas automobilis važiavo 9,5 km atstumą 36 km/h greičiu



❄️ ❄️ ❄️ ❄️ ❄️ ❄️ ❄️ 11 AUTOMOBILIŲ MODELIŲ ❄️ ❄️ ❄️ ❄️ ❄️ ❄️

# Kurie sušildo greičiausiai?

## Taip testavome šildymo sistemas

■ Į kiekvieną automobilį buvo įdėti termometrai, kurie matavo temperatūrą prie keleivio kojų (termometras pažymėtas **B** raide) bei virš keleivių galvų (**A**). Per pirmas penkias minutes nuo važiavimo pradžios šilto oro srovė buvo nukreipta tik į priekinį stiklą, po to nustatėme šildymą taip, kad šiltas oras vienu metu būtų pu-

čiamas ir į priekinį stiklą, ir į kojas. Modeliuose su automatiniu oro kondicionieriumi po penkių minučių rinkomės automatinį režimą. Matavimus atlikome po penkių, dešimties ir penkiolikos minučių. Šildymo sistemų testo metu važiuojamas atstumas buvo 9,5 km, kurį įveikėme vidutiniu 36 km/h greičiu.



Esant šaltam orui “Auto Bild” be didesnių emocijų patikrino, kaip veikia vienuolikos automobilių modelių šildymo sistemos.

■ Vairuotojo gyvenime būna tokių akimirų, kai variklio galia ar automobilio išvaizda nėra esminiai dalykai. Nors ir sunku tuo patikėti, bet būna akimirų, kai maloniau sėdėti *Ladoje* negu gražiam sportiniame italų automobilyje. Kai lauke dar pusiau tamsu, po ratais girgžda purus sniegas ir į darbą reikia važiuoti itin anksti, kai kurių automobilių keliamų teigiamų emocijų ir važiavimo malonumo per maža, kad sušiltų iki kaulų smegenų sušalęs vairuotojas. Tuomet svarbiausia tampa ne prestižas, o geras šildymas.

Šiam testui pasirinkome vienuolikos automobilių su standartinėmis šildymo sistemomis – be autonominės šildymo sistemos ir be šildomo vairo. Visus automobilius išbandėme vienu metu ir identiškomis sąlygomis ADAC saugaus važiavimo centro teritorijoje Liuneburge (Vokietija). Norėjome patikrinti, kuriame automobilyje galima greičiausiai sušilti ir ar benzininius variklius turinčių mašinų šildymo įranga efektyvesnė nei dyzelinių.

Po atliktų testų kai kuriems vairuotojams reikėjo gerokai pasišildyti. Taigi siūlome susipažinti su mūsų bandymų rezultatais.

Parengta pagal “Auto Bild”



## Mercedes B170

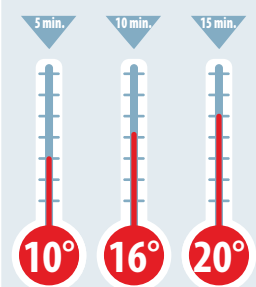
■ Palyginti su dyzeline versija, B klasės Mercedes su benzininiu varikliu akivaizdžiai pralaimi šildymo efektyvumo kategorijoje. Pirmas penkias minutes abu automobiliai yra lygiaverčiai, bet vėliau dyzelis tampa pranašesnis. Žemiausia temperatūra ties keleivių galvomis nulėmė priešpaskutinę vietą.



Mercedes gali būti "cool" – deja, šiuo atveju konstruktoriai tai interpretavo pernelyg tiesiogiai

Pernelyg optimistiškai nuteikianti šildymo regulatoriaus skalė – 28 °C temperatūros teks palaukti iki vasaros

**VIDAUS TEMPERATŪRA**  
po penkių, dešimties ir penkiolikos minučių (°C)



## Mercedes B180 CDI

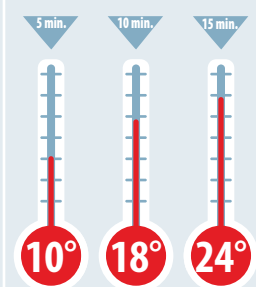
■ Kadangi dyzeliniai varikliai yra preciziškesni, šiuos motorus turintys automobiliai daug metų buvo laikomi šaltais. Tačiau dviejų B klasės versijų palyginimas rodo, kad nebūtinai taip ir turi būti. Beje, šiuo atveju didelis šildymo efektyvumas – tai papildomo elektrinio šildytuvo nuopelnas.



Šį modelį galima drąsiai rekomenduoti nemėgstantiems šalčio

Ta pati skalė kaip benzininio automobilio versijoje, bet šį kartą 28 °C temperatūra yra reali

**VIDAUS TEMPERATŪRA**  
po penkių, dešimties ir penkiolikos minučių (°C)



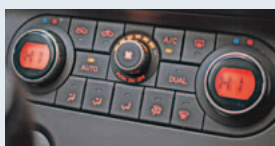
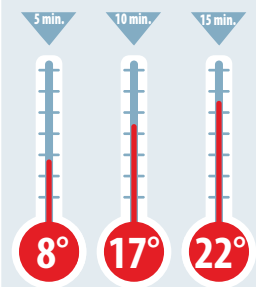
## Nissan Qashqai 2.0

■ Automobilio pavadinimas pasiskolintas iš Pietryčių Irano dykumos kalnuose gyvenančios klajoklių genties. Galbūt esant šios šalies klimatui Nissan susidorotų su šalčiu, bet Vidurio Europos žiemos sąlygos jam per sudėtingos. Po dešimties minučių ties vairuotojo galva temperatūra siekia vos 16 °C. Tiek per mažai norint normaliai sušilti.



Šaltis nervais besivadovaujančių buhalterių apskaita? Ne itin švelnią europietišką žiemą šio SUV šildymo efektyvumas per mažas

**VIDAUS TEMPERATŪRA**  
po penkių, dešimties ir penkiolikos minučių (°C)



Naujoviškas dviejų lygių kondicionieriaus valdymo skydelis nepadaeda teste pasiekti gerų rezultatų

## Renault Twingo 1.2

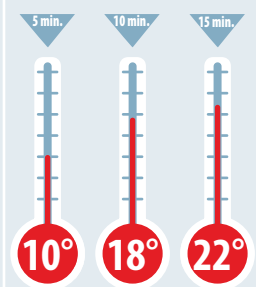
■ Mažasis Twingo – tai tikras greito šildymo čempionas. Gaila, kad entuziazmo jam užtenka tik trumpai pradžiai. Vėliau padėtis gerokai suprastėja, taigi Renault mažiui telieka tenkintis aštunta vieta. Ties keleivių galvomis jame šilta, bet kojos lieka sušalusios. Nusiimame kepures, ant kojų užsimau name vilnones kojines ir pirmyn.



Prancūziškas variantas: šaltos kojos, karštos smegenys. Šio automobilio trūkumas – netolygiai pasiskirstanti šiluma salone

Nelabai originalūs, bet paprastai valdomi kondicionieriaus, šildymo ir orapučių regulatoriai

**VIDAUS TEMPERATŪRA**  
po penkių, dešimties ir penkiolikos minučių (°C)



## 11 AUTOMOBILIŲ MODELIŲ

### Laipsnis po laipsnio – šildymo sistemų testo rezultatai

Markė	BMW			MERCEDES			FORD			MERCEDES			MERCEDES			LADA			VW			RENAULT			NISSAN			MERCEDES			ŠKODA					
Modelis	730d			190			S-Max 2.0 TDCi			B 180 CDI			C 180 K			2170 Priora			Golf 1.4 TSI Var.			Twingo 1.2			Qashqai 2.0			B 170			Roomster 1.9 TDI					
LAIKAS (min.)	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15
Pėdos (priekyje)	2	24	29	4	18	24	0	26	31	6	23	28	4	15	19	12	24	30	1	19	25	5	15	16	3	29	30	7	16	21	0	18	11			
Galva (priekyje)	21	24	28	18	29	31	18	19	23	13	18	23	12	23	27	15	17	22	10	20	26	16	26	31	13	16	24	13	19	23	13	15	21			
Pėdos (gale)	5	24	30	11	19	24	5	29	34	6	13	19	5	15	26	10	11	21	1	12	23	5	8	11	5	7	11	8	13	18	2	11	16			
Galva (gale)	18	25	29	15	26	30	17	18	20	13	19	25	11	22	25	10	16	20	9	17	23	15	24	28	12	16	21	12	15	19	12	16	20			
VIDUTINĖ	12	24	29	12	23	27	10	23	27	10	18	24	8	19	24	12	17	23	5	17	24	10	18	22	8	17	22	10	16	20	6	15	17			
VIETA	1.	1.	1.	1.	2.	2.	4.	2.	2.	4.	5.	4.	8.	4.	4.	1.	7.	7.	11.	7.	4.	4.	5.	8.	8.	7.	8.	4.	10.	10.	10.	11.	11.			
GALUTINIS VERTINIMAS	1.			2.			3.			4.			5.			6.			7.			8.			9.			10.			11.					



## Mercedes C180 K



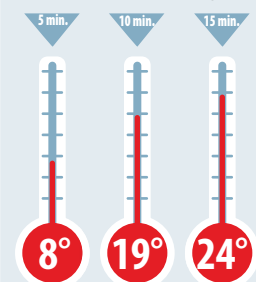
■ Bandant šį teste dalyvavusį automobilį mums susidarė įspūdis, kad šiltas oras niekaip negali apsispręsti, į kurią pusę jam pūsti. Vairuotojui gali šalti kojos, kai galvai jau šilta. O gale sėdintys keleiviai jausis visiškai kitaip: jiems bus šilta kojoms, bet galvoms – ne.



Vidutinių platumų klimatas – šioje mašinoje nei sušalsi, nei sukaisi. Vis dėlto galėtų būti šiek tiek geriau

Kondicionieriaus valdymo skydelis vairuotojui žada gerokai daugiau, nei geba išspausti šildymo sistema

**VIDAUS TEMPERATŪRA**  
po penkių, dešimties  
ir penkiolikos minučių (°C)



## Mercedes 190



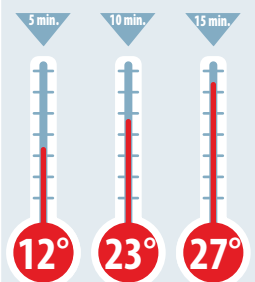
■ Testo senjoras – 1983 m. Mercedes – įrodo, kad anksčiau konstruktoriai labiau rūpinosi šildymo sistemomis. Be to, ir žiemos buvo šaltesnės. Po penkių minučių net BMW 730d salono šildymas nėra geresnis. Tai vienintelė mašina, kuria važiuodami į testo pabaigą norėjome kiek sumažinti šilumą.



Sniego baltuma šiuo atveju tik maskuojanti spalva. Seno Mercedes modelio viduje karšta kaip tropikuose

Kartais paprasti sprendimai yra efektyviausi: asketiški šildymo ir orapūčių reguliatoriai

**VIDAUS TEMPERATŪRA**  
po penkių, dešimties  
ir penkiolikos minučių (°C)



## Škoda Roomster 1.9 TDI

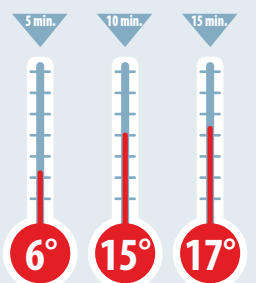


■ Vien tik ugninės raudonos Škoda spalvos per mažai, kad salonas sušiltų. Erdvus automobilio vidus šaltas, o bagažinėje galima vežti sniego senį. Neįtikėtina: po keleivių kojomis testo metu temperatūra iš pradžių (po dešimties minučių važavimo) pakilo iki 18 °C, o po to staigiai nukrito iki 11 °C.



Šis ugningas raudonas automobilis idealiai tinka ledams vežti – net netyčia įjungus šildymą jie greitai neištirps

**VIDAUS TEMPERATŪRA**  
po penkių, dešimties  
ir penkiolikos minučių (°C)



Regulatoriai rodo, kad mašinoje įjungtas šildymas, bet keleiviai šiuo klausimu gali būti kitokios nuomonės



## VW Golf 1.4 TSI Variant



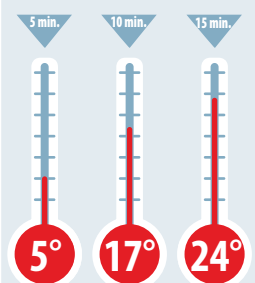
■ Šiame automobilyje nėra ko tikėtis greitai sušilti. Po penkių minučių šildymo vokiečių universalio salone vis dar nemaloniai šalta, gyvsidabrio stulpelis pradeda kilti tik vėliau. O jau po penkiolikos minučių Golf Variant pasiekia visai neblogą rezultatą (ketvirtas tarp visų testuotų automobilių).



Variant tinkamiausias važiuoti ilgesnius atstumus. Volkswagen universalio salonas įšyla labai lėtai, bet efektyviai

Patogi kombinacija – sukamaisiais reguliatoriais ir mygtukais lengva valdyti kondicionierius ir šildymą

**VIDAUS TEMPERATŪRA**  
po penkių, dešimties  
ir penkiolikos minučių (°C)



**LAUKO TEMPERATŪRA -4 °C**



**ŠALČIO TESTAS**



## Išvada



## Roomster rekomenduojame tik vasarą

■ Kai aplinkui siautėja gripo epidemija, be reikalo šalti nėra itin gera idėja. Gaila, tačiau šiuo metų laiku Škoda Roomster tikrai rizikingas pasirinkimas – gerai sukonstruotas automobilis žiemą, deja, virsta šaldymo kamera. Konstruktoriai, žinoma, gali gintis, kad tokį erdvų vidų sunku sušildyti ir kad dyzelinė jo versija duoda mažai šilumos. Tačiau

dyzeliniai Ford S-Max ir Mercedes B180 CDI įrodo, kad techninių nesklendimų galima išvengti. Galbūt "Škoda" konstruktorių laisvę riboja buhalteriai – tuo gal ir galėtume patikėti. Tačiau pateisinti Nissan Quashqai ir Mercedes B170 rezultatų niekam nepavyks. Šios kainos kategorijos automobiliai keleivius turėtų šildyti geriau.

**Optinis  
tiuningas**

# Kitoks



Vien jau savo išore naujasis *Ford Kuga* labiau patinka sportinių keturiais ratais varomų automobilių mėgėjams. Tiuninguotų šio miesto visureigio versijų nereikėjo ilgai laukti. Pirmieji jas pasiūlė meistrai iš “Cobra” ir “Delta” firmų.

### **KUGA – pagal “COBRA”**

*Kuga Cobra SOR*. Svarbiausias šio tiuningo akcentas – nerūdijančio plieno lankstai. Norint be jokios raukšlės sulenkti storus 40 arba 60 mm skersmens nerūdijančio plieno vamzdžius, reikia nemažai specialių žinių ir patirties. Naujojo *Ford*

*Kuga* lankai jau beveik baigti. Chromuotas priekinis lankas kainuoja 1980 Lt, jis nesuderintas su priekine “parkavimosi” sistema. Žvelgiant į lanką atrodo, tarsi jis galėtų nuo greitkelio didelį briedį nušluoti, bet iš tiesų jis visai netvirtas. Jo funkcija – avarijos atveju sumažinti pėsčiųjų sužalojimo riziką. Automo-

bilis be tokio lanko pėsčiąjį sužalotų daug labiau. Šis lankas pagamintas atsižvelgiant į naujausias ES pėsčiųjų apsaugos direktyvas ir yra visiškai teisėtas.

“Cobra” meistrų perdarytame *Kuga* automobilyje taip pat galima pamatyti: “Sahara” padangas, kurių matmenys 8,5 x 20 colių (vieneto kaina 1700 Lt), papildomus modernius ilgųjų šviesų žibintus (350 Lt, žibintų laikikliai – 125 Lt), buferio groteles iš nerūdijančio plieno (710 Lt), 80 mm skersmens slenksčio vamzdį ir laiptelį iš nerūdijančio plieno (komplekto kaina – 2630 Lt), šonines apsaugines juostas (komplekto kaina – 200 Lt).

Tiems, kuriems 20 colių ratai atrodo per dideli, galbūt patiks penkių stipinių “Grenada” aliumininiai ratlankiai, kurių matmenys – 7,5 x 16 colių, o vieneto kaina – 510 Lt.

### **KUGA – pagal “DELTA”**

Garsi Vokietijos tiuningo ateljė “Delta 4x4” taip pat ėmėsi kompaktiškojo SUV *Ford Kuga* dizaino. Tačiau dizaineriai šį džipą tobulina savaip ir mieliau automobilius paaukština nei pažemina, o tai verčia prisiminti Dakare nutikusį nuotykią. *Ford Kuga* netapo išimtimi: 55 mm didesnę prošvaisą suteikia speciali paaukštinimo įranga (2030 Lt), 18 colių ratlankiai su “Pirelli Scorpion” padangomis (viso komplekto kaina – 8075 Lt), 5 mm aliumininė galinė apsauga (1200 Lt), pėsčiuosius apsaugantis priekinis lankas (2200 Lt), papildomos 26 AG, papildomi 60 variklio Nm (4105 Lt) ir dar daug kitų naujovių.

**Tomas Alksnis**



# FORD KUGA

FORD KUGA DELTA 4X4



1

1. "Delta 4x4" labiau mėgsta aukštinti tiuninguojamus džipus nei juos žeminti. Toks sprendimas irgi turi savų privalumų



2

2. Tipiškas "Delta 4x4" dizainas – dėl paaukštinimo (55 mm) ir specialios apačios apsaugos jis dar labiau pritaikytas važiuoti sunkiai įveikiamais keliais

3. Tiems, kurie nori važinėti Kuga "laikraščiu", kompanija suteikia ir tokią galimybę



3

## Naujasis AVENSIS. Charakterio jėga.



Patikėkite galia, paremta greičiu, ekonomija ir kontrole. Pasikliaukite elegantišku, nepriekaištingu ir praktišku dizainu, kuris užtikrina pasitikėjimą vairuotojui ir daro automobilį vertą susižavėjimo.

AVENSIS pristato naujas technologijas TOYOTA OPTIMAL DRIVE, kurios pritaikytos visuose naujuose benzininiuose bei dyzeliniuose varikliuose ir transmisijose. Šios technologijos padidina galią iki 20 proc., o degalų sąnaudas padaro mažesnes iki 15 proc. bei sumažina emisiją. Jums nereikės ieškoti kompromiso.

Registruokitės bandomajam važiavimui ir visapusiškai įvertinkite naujojo AVENSIS charakterį.

\* Automobilis nuotraukoje pavaizduotas su papildoma įranga.

**UAB „Tokvila“**  
Žalgirio g. 122  
09300 Vilnius  
Tel. (8 5) 210 3200  
www.tokvila.lt

**UAB „Mototoja“**  
Ukmergės g. 425  
12107 Vilnius  
Tel. (8 5) 235 6440  
www.mototoja.lt

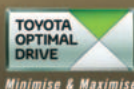
**UAB „Autotoja“**  
Savanorių pr. 447A  
49185 Kaunas  
Tel. (8 37) 40 80 34  
www.autotoja.lt

**UAB „Solorina“**  
Tilžės g. 62  
91108 Klaipėda  
Tel. (8 46) 39 71 40  
www.solorina.lt

**UAB „Tokvila Šiauliai“**  
Pramonės g. 19A  
78136 Šiauliai  
Tel. (8 41) 52 24 72  
www.tokvilasiauliai.lt

Today  
Tomorrow  
Toyota

www.toyota.lt



„Toyota Avensis Wagon 1,8 l valvematic Multidrive S“ degalų sąnaudos – 5,6–8,6 l/100 km. Vidutinis CO<sub>2</sub> emisijos lygis – 158 g/km.



# Čempionas greičiausias ir ant sniego



Norvegijoje varžovų naudotą taktiką prancūzas S.Loebas sudaužė į šipulius ir pirmas kirto finišo liniją

WRC čempiono meistriškumas kol kas nepasiduoda jokiems varžovų taktiniams manevrams.

■ Vasario viduryje Norvegijoje vykusį antrąjį pasaulio ralio čempionato etapą ir vėl laimėjo Sebastianas Loebas ("Citroen"). Antrą vietą iškovoją pagrindinis jo konkurentas suomis Mikko Hirvonenas ("Ford"). Beje, suomis Norvegijos ralį galėjo ir laimėti, tačiau tapo savo paties gudrios taktikos auka.

Šeštadienį M.Hirvonenas važiuodamas paskutinį greičio ruožą

specialiai sumažino greitį ir praleido S.Loebą į priekį, nenorėdamas kitą dieną važiuoti pirmas. Viskas atrodė logiška – pirmas lenktynininkas valo sniegą nuo kelio likusiems ralio dalyviams ir "paišo" teisingas trajektorijas. Tačiau S.Loebas net ir važiuodamas pirmas sugebėjo išlaikyti tinkamą tempą. O štai M.Hirvonenos pasirinkta taktika nepasiteisino. Nors,

kaip sakė pats suomis, visą laiką važiuo maksimaliu greičiu ir smarkiau lėkti buvo tiesiog neįmanoma, aplenkti čempiono jam vis dėlto nepavyko.

Taigi S.Loebas sunkiai, bet užtikrintai laimėjo. Trečias Norvegijoje finišavo kitas "Ford" komandos narys Jaris Mattis Latvala.

## Staigmena P-WRC klasėje

Netikėtumo Norvegijos ralyje sulaukėme P-WRC klasėje. Šioje kategorijoje ralį pirmą kartą laimėjo Škoda Fabia S2000 automobilis, kurį vairavo švedas Patrikas Sandellas. Tai pirmas kartas po daugelio metų pertraukos, kai P-WRC klasės nugalėtojai važiuoja ne Mitsubishi ar Subaru automobiliu.

"Škoda" ekipa puikiai pasirodė jau šių metų pradžioje Monte Karlo ralyje. Kai kuriuose greičio ruožuose šios komandos lenktynininkų vairuojami automobiliai buvo greičiausi, tačiau nugalėti nepavyko dėl sportininkų klaidų ir techninių gedimų. O štai Norvegijoje čekų ko-

mandai šypsososi sėkmė.

Kitais metais, kai pasaulio ralio čempionate nebeliks dabartinių WRC klasės automobilių, čekų Škoda gali tapti vienu greičiausių automobilių.

## Naujos padangos

Nuo 2009-ųjų FIA (Tarptautinė automobilių sporto federacija) uždraudė naudoti iki šiol žiemą lenktynininkų eksploatuotas siauras dygliuotas padangas. WRC čempionate nuo šiol naudojamos normalaus pločio dygliuotos padangos.

Sportininkai baiminasi, kad šios padangos gerokai sulėtins automobilius, tačiau taip neatsitiko. "Pirelli" į Norvegiją atvežė normalaus pločio dygliuotas žieminės padangas, turinčias apie 400 dyglių. Kaip rodo rezultatai, automobiliai nė kiek nesulėtėjo.

ABL inf.

Kitas pasaulio ralio čempionato etapas vyks kovo 13–15 d. Kipre

## Škoda



Škoda Fabia S2000 debiutavo šių metų pradžioje Monte Karlo ralyje, o pergalę šventė antrame WRC etape Norvegijoje

# STIPRIEMS ŽMONIEMS

2008 žiema Nr. 4 (9) | Kaina 5 Lt

**Auto Bild 4x4**

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

ISSN 1822-8810  
9 771822 581008

Žieminės padangos  
**KURIOS GERIAUSIOS?**  
255/55 R18

**Jau Lietuvoje**



**Audi Q5** mažesnis Q7 brolis

**NAUJAUSI DŽIPAI IŠ PARYŽIAUS AUTOSALONO**

<b>Hyundai</b>  ix55	<b>BMW</b>  X1	<b>Mini</b>  Crossover	<b>Toyota</b>  Urban Cruiser
---	---	--	---

**RIMTŲ VISUREIGIŲ TESTAS**

 Jeep Wrangler	 Mercedes Gelandenwagen	 Land Rover Defender
--	---	---

**DVIEM VIETOMIS DAUGIAU**

 Nissan Qashqai
---

**Naujas!**



## Remontas

**24 368 km**

**GARANTIJA**

Pakeistas oro srauto matuoklis ir degalų siurblys (dėl sumažėjusios variklio galios)

**27 275 km**

**GARANTIJA**

Po remonto, atlikto nuvažiavus 24 368 km, automobilio būklė nepagerėjo. Teko keisti degalų purkštukus

**40 297 km**

**GARANTIJA**

Įprastas garantinis remontas. Pašalintas priekinės keleivio saugos oro pagalvės gedimas

**40 297 km**

**548 Lt.**

Pakeistos priekinės stabdžių trinkelės. Stabdžių diskų būklė gera

**69 599 km**

**GARANTIJA**

Atnaujinta variklio kompiuterio programinė įranga

**96 713 km**

**GARANTIJA**

Po to, kai kelis kartus buvo dingusi variklio galia, profilaktiškai pakeistas išmetamųjų dujų temperatūros daviklis

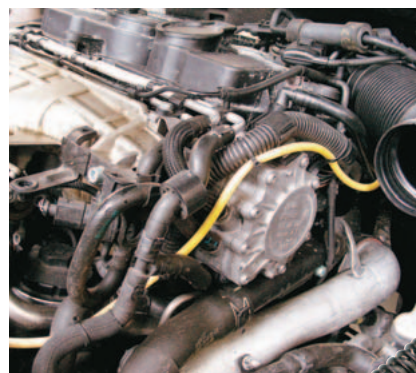
**96 997 km**

**GARANTIJA**

Ankstesnės priemonės nedavė rezultatų. Dar kartą pakeisti degalų purkštukai



Laboratoriniuose testuose, atliekant ekonomiškumo matavimus pagal visas privalomas normas, automobilis sunaudojo 0,01 litro mažiau degalų, negu nurodo gamintojas



Geltonas laidas – tai netradicinis problemos sprendimas, dėl kurio automobiliu buvo galima važiuoti toliau



Paskutinį kartą Passat apsilankė. Tada antrą kartą buvo pakeisti

# Amžinas ligonis

Smulkių įgimtų trūkumų, blogo galutinio įvertinimo bei serviso klaidų užteko, kad populiariojo *Volkswagen Passat* reputacija būtų visiškai sugadinta.



*Passat Variant* su galingu TDI varikliu turi labai gerą reputaciją. Deja, testuotas egzempliorius jos nepateisino. Pacientą teko dažnai "operuoti"



servise, kai skaitiklis rodė 96 997 km. degalų purkštukai (kairėje)

■ Jei būtų galima lotynų kalba pavadinti ligą, kuri kamavo *Passat* viso ilgalaikio testo metu, ji vadintųsi "influenza electronica". Verčiant į lietuvių, tai chroniškas skausmingas variklio valdymo elektronikos uždegimas. Mūsų pacientas turėjo labai ryškių šios ligos simptomų. Dar blogiau buvo tai, kad serviso specialistai jį gydydami darė rimtų klaidų. Bet pradėkime viską nuo pradžių.

## Talpus, praktiškas universalas su VW ženkliuku

Pažintis su automobiliu, kuris jau daug metų užima ypatingą vietą daugelio europiečių širdyse, prasidėjo dar 2006 m. gegužės mėnesį. Vokiškojo "Auto Bild" redakcijos aikštelėje išdygo naujutėlis *Passat Variant*, pasirengęs įveikti 100 tūkst. km.

Po jo variklio dangčiu – galingas kaip bulius 170 AG, 2.0 TDI turbodieselinis motoras, maitinamas tiesioginio įpurškimo sistemos purkštukų. Be to, "Comfortline" versija ir ilgas papildomos įrangos sąrašas, į kurį įeina net navigacijos sistema su spalvotu skystųjų kristalų ekranu, odinis salonas ir šiuolaikinė DSG pavarų dėžė su dviguba sankaba. Beveik idealus variantas! Apie tokios komplektacijos mašiną svajoja daugelis vairuotojų.

Taigi niekas neturėtų nustepti, kad iš šio vokiško universalso tikėjimės labai daug. Tai tiesiog "Exclusivwagen", o ne "Volkswagen" – taip komentavo vienas automobilį testuojančių vairuotojų. Arktinės žydrynės spalvos *Variant* nuo pat pradžios buvo pasmerktas sunkiems darbams redakcijoje. Jo užduotys buvo: vežti keliautojus, taisyti sunkias priekabas, fotografuoti ir matavimo įrangą.

Reikia pripažinti, kad iš pradžių *Passat* puikiai vykdė šias pareigas. Testavimo dienoraštyje greitai susikaupė daug pagyrimų. "Maloni, di-

namiška mašina, tinkama kelionei, efektyvūs stabdžiai, pasakiškai mažos degalų sąnaudos", – tai tik kai kurie jų.

Vairavusieji *Passat* gyrė ir kitus jo privalumus: "Nulenkus priekinio keleivio sėdynę ir galinės sėdynės atlošus, automobilis galėtų tapti mažą krovininę mašiną". Tačiau net ir nulenkus sėdynių jo bagažinė atitiks ne vieno vairuotojo poreikius – 603 l talpa yra viena didžiausių tarp šios klasės atstovų.

Dinamikos testo, surengto šio ilgalaikio išbandymo pradžioje (esant 4396 km ridai), rezultatai buvo puikūs. Įsibėgėjimas nuo 0 iki 100 km/h – per 8,5 s, tai 0,3 s geriau, negu nurodo gamintojas. Stabdymo kelias važiuojant 100 km/h – apie 37 m, o vidutinės degalų sąnaudos – 7,6 l/100 km. Reikia pripažinti, kad automobilis testo pradžioje teikė saugumo jausmą. Visus nustebino ir didelis komfortas, puikios sėdynės, švelniai ir kartu nepaprastai greitai veikianti DSG pavarų dėžė. Beveik visi vairuotojai sutiko, kad šis universalas yra vertas didelių pinigų.

## Greitas kaip žaibas, bet jautrus temperatūros skirtumams

Taip buvo iki to laiko, kol mašina pasiekė 10 tūkst. km ridą. Tuomet ilgalaikio testo dienoraštyje atsirado pirmosios pastabos. Jos buvo skirtos kvailioti pradėjusiai pavarų dėžei. Pajudant iš vietos ar manevruojant aikštelėje pavaros ėmė persijunginėti be jokios logikos, tiesiog atsitiktinai – streikavo elektronika. Net atnaujinus programinę įrangą pavarų dėžės darbas nepagerėjo. Padėtį blogino tai, kad kartais, esant minusinei temperatūrai, įkalbėti automobilį pajudėti atgal pavykdavo tik po kelių bandymų. Vieną šaltą rytą "Auto Bild" redakcijos darbuotojui sunkiai pavyko išva-

žiuoti iš požeminio garažo. Blogai veikiančios DSG pavarų dėžės sukeltus nepatogumus priskyrėme prie "sezoninio komforto sumažėjimo". Kaip ir kondicionieriaus darbą, kuris nepajėgė efektyviai vėsinoti salono per didelius karščius.

Deja, kiti netobulumai, atliekant ilgalaikį testą, nervino ištikus metus. Pavyzdžiui, kai odometras rodė 18 380 km ridą, turbodieselinis variklis "kosteležo" ir neteko galios. Avariniu režimu veikiančiu varikliu nuvažiuojame nuo greitkelio ir artimiausią servisą iki šiol buvęs testo numylėtinis pasiekė ant techninės pagalbos automobilio.

## Devynios "širdies" operacijos

Variklio "kosulys" ir galios dingimas tapo testuojamo *Passato* lėtine liga. Taigi prasidėjo vizitai į servisus. Po kiekvieno apsilankymo buvo sulaukiama tik trumpalaikio pagerėjimo. Pradedant pakeistu oro srauto matuokliu, du kartus teko keisti degalų siurbį, dar keletą laidų ir elektronikos bloką. "Volkswagen" mechanikai iš viso atliko net devynias "širdies" operacijas.

Deja, dauguma operacijų dėl neteisingai nustatytos diagnozės nedavė jokio rezultato. Tik paskutinė parodė, kad gedimo priežastis buvo blogas temperatūros daviklis, esantis šalia turbinos. Beje, tai ne vienintelis toks VW dvilietrių turbokompresorinių variklių gedimo atvejis. Tai, kad trūkumo negalėjo diagnozuoti autorizuoto serviso kompiuteris, negalima laikyti pasiteisinimu.

Negalime nepaminti prasto serviso darbuotojų aptarnavimo lygio. Kaip gali būti, kad profesionalūs mechanikai tiesiog pamiršo pritvirtinti akumuliatorių arba per privalomą garantinę patikrą pražiopsojo visiškai nudilusias galinių ratų stabdžių trinkeles? Juk toks neatidumas kelia pavojų kelyje, tuo la-

Taip sako VW...

... dėl variklio galios dingimo

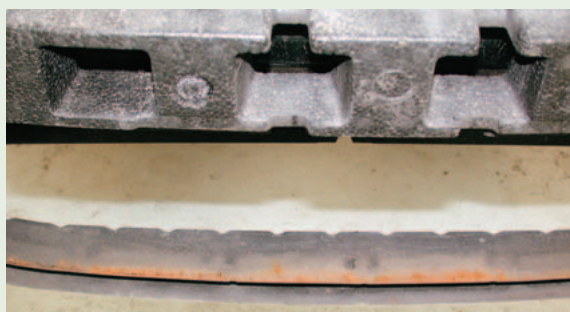
Deja, labai ilgai ieškojome gedimo. Problemų priežastis buvo daviklis (T3). Rasti geresnį šios detalės tiekėją nebuvo lengva. Todėl testuojamame automobilyje per pirmąjį remontą buvo įmontuotas toks pats elementas. Deja, ir šis daviklis sugedo. Nuo 2007 m. gaminamuose modeliuose šios problemos nebėra.

... dėl degalų purkštukų keitimo du kartus

Išsamiai ištyrus pirmą kartą pakeistus elementus paaiškėjo, kad ši operacija atlikta be reikalo. Gedimo priežastis buvo jau minėtas daviklis (T3). Antras keitimas buvo pagrįstas, nes purkštukai užsikimšo. Dabar siūlome klientams valyti juos ultragarsu.



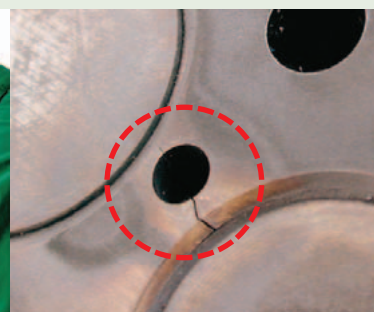
Dėl to mums buvo neramu



**1.** Apatinė priekinio buferio dalis labai silpnai apsaugota nuo purvo. Smėlis ir akmenukai veikia kaip švitrinis popierius. Rezultatas? Plonas dažų sluoksnis jau nusitrynė, dėl to atsirado nedidelis korozijos židynys.



**3.** VW dviejų litrų TDI variklio galvučių įbrėžimai, atsirandantys šalia uždegimo žvakių lizdų, – ne naujiena. Inžinieriams iš Volsburgo nepavyko pašalinti šios problemos, nors ji labai dažna. Be to, ekspertas atrado ant antro cilindro įskilimą tarp įėjimo vožtuvų lizdų.



**2.** Dantukai, laikantys garso izoliaciją ant variklio dangčio, akivaizdžiai per trumpi ir iškrinta iš jiems skirtų angų.



**4.** Dviejų sankabų pavarų dėžė nesunkiai išlaikė daugybę pavarų perjungimų per dvejus metus. Šis automobilis buvo labai intensyviai eksploatuojamas.



**5.** Pavojinga serviso darbuotojo klaidos pasekmė. Galinių stabdžių trinkelė plokštelės buvo beveik visai susidėvėjusios. Kniedės jau trynėsi į stabdžių diską.



**6.** Pasak "Volkswagen", būtent temperatūros daviklis (T3) kaltas dėl daugelio nemalonių nervingančių situacijų, pvz., dingusios variklio galios, netikslaus pavarų perjungimo esant žemai temperatūrai ar sugedusios pastovaus greičio palaikymo sistemos. Jos blogo darbo priežastis – nekokybiškas keraminis sluoksnis ant daviklio. Šalia guli naujas daviklis.

biau kad *Passat* modelių prietaisų skydelyje nėra kontrolinės lemputės, perspėjančios apie trinkelėlių susidėvimą.

Užtai yra kitų signalinių lempučių. Eksploatuojant mašiną beveik nuolat mirksėjo priekinio keleivio saugos oro pagalvės, pastovaus greičio palaikymo kontrolės ir išmetamųjų dujų kontrolės sistemos lemputės, informuodamos, kad bū-

tina važiuoti į servisą.

Jei kalbėsime apie saugos oro pagalvę, tai buvo tiesiog blogas elektros kontaktas, pastovaus greičio palaikymo sistemos lemputė paprastai užgesdavo iš naujo užvedus variklį, o degančio išmetamųjų dujų kontrolės indikatorius priežastis – blogas elektros kontaktas oro padavimo sistemoje (trūkumas buvo pašalintas 2007 m. birželį).

**Passat "vaikystė" nebuvo lengva**

Per trejų metų šeštos kartos *Passat* istoriją "Volkswagen" skelbė net kelias modelio remonto kampanijas. Dažniausiai jos buvo susijusios su TDI versija: trūkusi alyvos aušintuvo atrama, galinti sukelti alyvos nutekėjimą, valytuvų variklio gedimas ir galimas stabdžių sistemos gedimas, pastebėjus, kad

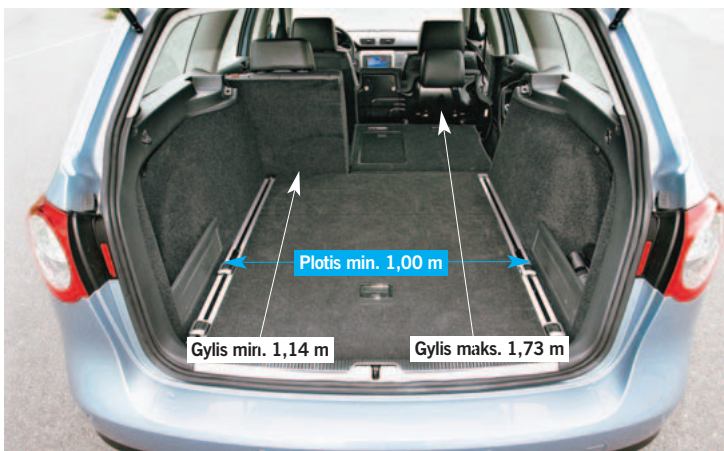
sulenkimo vietoje gali nutrūkti vamzdelis, dėl kurio sutrinka stabdžių stiprintuvo darbas.

Išvardyti gedimai daugiausia pastebėti automobiliuose, gamintuose nuo 2005 m. kovo iki 2006 m. rugpjūčio. Gamintojas kai kuriuos *Passatus* remontavo ir dar dėl dviejų priežasčių: atsikusios vairo sistemos veržlės bei savaiminio sankabos sistemos užsidėgimo grėsmės

# VW PASSAT 2.0 TDI COMFORTLINE VARIANT



Prabangu, bet nepaprastai brangu. *Passat Variant* "Comfortline" versija su papildomai kainavusiais priedais: daugiafunkciu vairu, radiju su DVD grotuvu ir navigacija bei dviejų sankabų DSG pavarų dėžė



Didžiulės universalos bagažinės talpa – 603 l. Nulenkus galinę sėdynę erdvė padidėja iki 1731 litro! *Variant* bagažinės dangtis didelis ir pasikelia aukštai – sunkumų kraudami bagažą nepatirs net aukštaūgiai

## Sveikas variklis, puiki pavarų dėžė

■ Kiekvienas lūgonis tikisi rūpestingos priežiūros ir teigiamų gydymo rezultatų. Tai gi pradėkime nuo gerų žinių. Visiškai išardžius variklį paaiškėjo, kad jo techninė būklė – ideali. Ir cilindrai, ir stūmokliai yra tinkamų matmenų, užtikrinančių gerą variklio darbą. Mažiau pasitikėjimo kelia įtrūkimai, atsiradę dėl testuoto automobilio turbodizelinio motoro galvutės perkaitimo. "Volkswagen" technikų tai visai nenustebino. Pasak jų, šie įtrūkimai neturi įtakos variklio darbui, be to, jam įsilus jie užsilygina. Be komentarų. Daug geresni reikalai, kai kalbama apie dviejų sankabų DSG pavarų dėžės elementus. Krumpliaračiai, sankabos diskai ir kiti elementai atrodo kaip nauji.

## Antikorozinė apsauga gera, serviso aptarnavimas – blogas

■ Beveik neturėjome pastabų dėl antikorozinės apsaugos. *Passat* gerai apsaugotas nuo rūdžių ir iš išorės, ir iš vidaus. Paprastai silpnosios elektros instaliacijos vietos – kištukai ir lizdai, įžeminimo sujungimai, saugiklių dėžės ir valdymo elementai – *Passat* modelyje švarios, sausas ir gerai izoliuotos. Blogesni reikalai laukia apsilankius servisuose – darbuotojai su "pacientu" elgiasi neatsakingai. Nusivylėme nerūpestingu, per silpnu garso izoliacijos ant variklio dangčio tvirtinimu, atsipalaidavusiais tابلuojančiais laidais bei dangčiais ir visiškai apšnerkštu variklio skyriumi. Automobilis, aptarnaujamas autorizuotame servise, taip atrodyti neturėtų.

(dėl to, kad vienas diskas trinasi į pavarų dėžės korpusą). Pastarasis trūkumas pastebėtas automobiliuose, gamintuose nuo 2004 m. rugsėjo iki 2005 m. birželio. Žinoma, VW koncernas vertas pagarbos už tai, kad prisipažino padaręs klaidų ir šalino jas nemokamai. Tačiau tokių gedimų iš viso neturėjo būti.

Šiaip ar taip, iki pat ilgalaikio testo pabaigos važinėta baiminantis,

kad kas nors suges. Galutinai problemos dėl testuoto universalos baigėsi tik išardžius jį dalimis. Įdomu tai, kad skrodimas parodė, jog *Variant* vidiniai "organai" buvo labai geros būklės. Per didelio susidėvėjimo ar rūdžių požymių nebuvo matyti. Testuoto *Passato* būtų laukęs ilgas gyvenimas. Žinoma, jei jo nebūtų iškusi eilinė "influenza electronica".

Linus Ščepkauskas



*Passat* su taupiu dizelinu 2.0 TDI varikliu – vienas populiariausių modelių. Dažniausiai pirkėjai renkasi silpnesnę 140 AG versiją

VW PASSAT VARIANT 2.0 TDI DSG COMFORTLINE (2005 m.) atsarginių detalių kainos	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	1600
Galiniai žibintai (vnt.)	512
Priek. stabdžių diskai (vnt.)	417
Gal. stabdžių diskai (vnt.)	232
Priek. stabdžių trinkelės (kompl.)	442
Gal. stabdžių trinkelės (kompl.)	239
Priek. amortizatoriai (vnt.)	530
Gal. amortizatoriai (vnt.)	483
Sankabos komplektas	1563
Priekinis sparnas	771

Techniniai VW PASSAT VARIANT 2.0 TDI DSG COMFORTLINE (2005 m.) duomenys*	
Ilgis (mm)	4774
Plotis (mm)	1820
Aukštis (mm)	1517
Durų/vietų salone sk.	5/5
Variklis	dizelinis su turbina
Variklio darbinis tūris (cm³)	1968
Variklio cilindų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	170/4200
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	350/1800
Pavarų dėžė	DSG 6/autom. su dviguba sankaba
Maks. greitis (km/h)	217
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8,8
Bagaž. talpa (l) min./maks.	603/1731
Automobilio masė (kg)	1670
Padangos	205/50 R17
Degalų bako talpa (l)	70
<b>Degalų sąnaudos (l/100 km):</b>	
<b>mieste</b>	
<b>užmiestyje</b>	
<b>vidutinės</b>	<b>8,0/5,2/6,2</b>
<b>Kaina (Lt) naujo</b>	<b>103 373</b>

\* gamintojo duomenys

Testuota rida (km)	4396	101 304
Įsibėgėjimas (s): 0–50 km/h	3,2	2,9
0–100 km/h	8,5	8,7
0–130 km/h	13,8	14,5
60–100 km/h (4 pav.)	4,5	4,9
80–120 km/h (6 pav.)	5,9	6,4
Stabdymo kelias (m) važiuojant 100 km/h (atvėsusiais/įkaitusiais stabdžiais)	37,4/37,0	38,3/38,6
<b>Vidutinės degalų sąnaudos testo metu (l/100 km)</b>	<b>7,6</b>	<b>7,9</b>
Triukšmingumas (dB) važiuojant 50/100/130 km/h greičiu	59/65/69	60/67/70

## Privalumai

- Galingas variklis
- Talpus
- Gausi komplektacija

## Trūkumai

- Brangus
- Prastas serviso darbas
- Kapringa variklio elektronika

## Išvada

■ Nepaprastai praktiškas kėbulas, solidi mechanika, puikios važiavimo savybės, greita ir patikima DSG pavarų dėžė. Argi VW *Passat* nėra ideali vidutinės klasės mašina? Deja, ne.

Prasta elektronika gaidina gerą maratono bėgiko iš Vofsburgo (Vokietija) įvaizdį. Jei pridėsime kvailas serviso meistrų klaidas bei "vaikiškas ligas", be kurių šis modelis ilgalaikio testo metu neapsiėjo, tai gausime tik vidutinį vidutinės klasės automobilio įvertinimą.

Po *Polo* ir *Touran* tai

jau trečias *Volkswagen* modelis, kuris mus smarkiai nuvylė. Šio ilgalaikio testo rezultatas turėtų priversti inžinierius iš Vofsburgo gerokai susimąstyti.



Per kelionę į Švarcvaldą *Passat* retai kėlė problemų

# Viršūnę užkariavo



# japonai ir vokiečiai

Pirmame dvejų ir trejų metų senumo automobilių TUV sąrašo dvidešimtuose atsidūrė tik japonų ir vokiečių automobiliai. Blogiau buvo įvertinti prancūzų ir italų modeliai.

## 1 vieta

### Toyota Corolla Verso

■ Šių metų debiutantas iš karto laimi. Pasirodo, *Toyota Corolla Verso* pirmą privalomąją TUV techninę apžiūrą perėjo be vargo. Puiki antikorozinė automobilio apsauga.



## 3 vieta

### Porsche 911

■ Vis dar užima pirmaujančias pozicijas. Automobilis iš Zuffenhauseno jau daugelį metų yra tarp TUV ataskaitos geriausiųjų. Taip nutiko ir šį kartą. Geriausiai įvertintas 911 modelis. *Boxster* irgi užėmė gerą – septintą vietą.



## 3 vieta

### Ford Fusion

■ *Fusion* jau metus laikosi pirmajame trejetuke. Nepaisant užkliuvusių priekinių žibintų, visi kiti tikrinti “užaugusio *Fiesta*” elementai buvo labai geros būklės.



## 5 vieta

### Mazda 3

■ Gamintojas iš Hirosimos (Japonija) turi kuo didžiuotis. Pirmajame dešimtuose yra du populiariausi jo modeliai – *Mazda 2* ir *Mazda 3*, kuriems skirta atitinkamai antra ir penkta vieta.



## 20 vieta

### VW Golf

■ *Volkswagen* kompaktas užima 20 TUV ataskaitos vietą. Automobilis renka tik puikius mechanikų atsiliepimus, be to, labai gero įvertinimo nusipelnė ir “*Auto Bild*” atlikto ilgalaikio 200 tūkst. km. testo metu.



## 22 vieta

### Audi A4

■ Neprikaištinga antikorozinė apsauga, puiki varančiųjų pusašių ir stabdžių būklė. Daugiausiai pastabų TUV ekspertai adresuoja galiniams žibintams – dažnai perdega lemputės.



## Dvejų ir trejų metų automobiliai

Vieta	Modelis	Automobiliai, turintys rimtų trūkumų (proc.)*	Patikimumas
1.	Toyota Corolla Verso	2	
2.	Mazda 2	2,1	
3.	Porsche 911	2,2	
	Ford Fusion	2,2	
5.	Mazda 3	2,7	
	Ford Fiesta	2,7	
7.	Porsche Boxster	2,8	
	Subaru Forester	2,8	
9.	Toyota Avensis	2,9	
	Toyota Yaris	2,9	
	Honda Jazz	2,9	
12.	VW Fox	3	
	Mazda MX-5	3	
14.	Honda CR-V	3,1	
	Toyota Corolla	3,1	
16.	3 serijos BMW	3,2	
	Opel Meriva	3,2	
	Toyota RAV4	3,2	
	Ford C-Max	3,2	
20.	VW Golf	3,3	
21.	Mazda 6	3,4	
22.	Audi A4	3,5	
	Audi A6	3,5	
24.	1 serijos BMW	3,6	
25.	Audi A3	3,7	
	Seat Altea	3,7	
27.	Mercedes SLK	3,8	
	A klasės Mercedes	3,8	
	B klasės Mercedes	3,8	
30.	BMW X3	3,9	
	Mazda Premacy	3,9	
32.	7 serijos BMW	4	
	VW Passat	4	
	Mitsubishi Space Wagon	4	
	Audi TT	4	
	Ford Focus	4	
	Saab 9-3	4	
	Mitsubishi Colt	4	
39.	Opel Tigra TwinTop	4,1	
	Audi A8	4,1	
	Nissan Micra	4,1	
42.	Audi A2	4,2	
	Mercedes SL	4,2	
	Nissan Almera	4,2	
	Hyundai Tucson	4,2	
46.	VW Touareg	4,3	
	VW Touran	4,3	
48.	Opel Astra	4,4	
	VW New Beetle	4,4	
	Ford Galaxy	4,4	
51.	Honda Civic	4,5	
52.	Suzuki Grand Vitara	4,6	
	Seat Alhambra	4,6	
	Ford Mondeo	4,6	
	Nissan X-Trail	4,6	
56.	Seat Ibiza/Cordoba	4,7	
	Hyundai Getz	4,7	
	Smart Fortwo	4,7	
59.	5 serijos BMW	4,8	
	Renault Modus	4,8	
	Škoda Fabia	4,8	
	Škoda Octavia	4,8	

Tradicškai techninės kontrolės bendrija TUV kiekvienais metais skelbia patikimiausių ir nepatikimiausių automobilių sąrašą. Atsakaita parengiama pagal duomenis, sukauptus atliekant privalomą techninę apžiūrą Vokietijoje. Ji padeda įvertinti naudotus automobilius prieš juos įsigyjant. Privalomų techninių apžiūrų metu Vokietijoje tikrinama: pagrindinių pakabos ele-

mentų atsparumas korozijai, važiuoklės ir variklio būklė, vairo, pavaru perjungimo ir išmetamųjų dujų sistemos bei stabdžiai ir elektros įranga.

Iš visų TUV ekspertų per metus tikrintų automobilių elementų ir detalių dažniausiai nepatikima buvo elektros sistema (daugiausiai apšvietimo), o mažiausiai bėdų kėlė stabdžiai bei pagrindiniai paka-

bos elementai.

Panašiai kaip ir prieš metus, jauniausioje amžiaus grupėje pirmauja japonų ir vokiečių gamintojų automobiliai. Itin gerai vertinami *Toyota*, *Mazda*, *Subaru*, *Honda*, *Porsche*, taip pat kai kurie *Ford*, *Volkswagen* ir *BMW* modeliai. Sąrašo viduryje atsидūrė Lietuvoje populiarūs *Škoda* ir *Opel* automobiliai. Apatinę sąrašo dalį okupuoja *Fiat*, *Peugeot* ir

*Renault* markės, kurioms kompanija palaiko ir garsių gamintojų modeliai: *Nissan Primera* (108 vieta), *M* ir *E* klasės *Mercedes* (96 ir 105 vieta), *Mini* (101 vieta) ar *Mitsubishi Carisma* (86 vieta).

Kitame žurnalo numeryje (kovo 14 d.) skelbsime antrą ataskaitos dalį apie ketverių ir penkerių metų automobilius.

Loreta Žilinskaitė

(rašta didelių gedimų – 5 proc.)

Vieta	Modelis	Automobiliai, turintys rimtų trūkumų (proc.)*	Patikimumas
63.	Jeep Grand Cherokee	4,9	
	Volvo S40/V50	4,9	
65.	Opel Vectra	5	
	Hyundai Santa Fe	5	
67.	Opel Zafira	5,2	
	VW Polo	5,2	
	C klasės Mercedes	5,2	
	Honda Accord	5,2	
71.	Opel Corsa	5,3	
72.	VW Sharan	5,4	
	VW Lupo	5,4	
	Chevrolet Kalos	5,4	
75.	Ford Ka	5,5	
	Suzuki Wagon R+	5,5	
77.	BMW Z4	5,6	
	Opel Agila	5,6	
	Renault Twingo	5,6	
	Volvo V70	5,6	
81.	Mitsubishi Pajero	5,7	
	Hyundai Matrix	5,7	
83.	Renault Scenic	5,8	
	Suzuki Jimny	5,8	
	Kia Sorento	5,8	
86.	BMW X5	6	
	S klasės Mercedes	6	
	Kia Picanto	6	
	Mitsubishi Carisma	6	
90.	Fiat Panda	6,1	
91.	Citroen Berlingo	6,2	
	Citroen C2	6,2	
93.	Alfa Romeo 156	6,4	
94.	Renault Clio	6,7	
95.	Fiat Punto	6,8	
96.	Seat Leon/Toledo	6,9	
97.	E klasės Mercedes	7	
	Citroen C3	7	
99.	Alfa Romeo 147	7,1	
100.	Renault Megane	7,2	
101.	Mini	7,3	
102.	Peugeot Partner	7,4	
103.	Citroen C5	7,6	
	Peugeot 807	7,6	
105.	M klasės Mercedes	7,9	
106.	Citroen C4	8	
	Peugeot 206	8	
108.	Nissan Primera	8,2	
109.	Peugeot 307	9,1	
110.	Renault Kangoo	9,4	
111.	Renault Laguna	9,5	
112.	Renault Espace	10,1	
	Fiat Stilo	10,1	
114.	Peugeot 407	11,2	
115.	Chrysler PT Cruiser	11,5	
	Seat Arosa	11,5	
117.	Kia Carnival	26,1	

\* rimtu trūkumu laikytina yda, dėl kurios automobilį būtina siųsti remonto į servisą ir po to reikia atvykti pakartotinės apžiūros.

97 vieta

E klasės Mercedes



■ Kažkada jis buvo patvarumo sinonimas, o dabar tai vidutinis automobilis, dažnai iš pirmo karto negalintis pereiti techninės apžiūros. Daugiausiai pastabų – dėl priekinės pakabos ir vairo sistemos.

101 vieta

Mini

■ Vairo sistemos laisvumas, alyvos nutekėjimas iš variklio, deformuoti stabdžių diskai ir blogai sureguliuotos artimosios šviesos – mechanikai šiuos trūkumus mini dažniausiai.



108 vieta

Nissan Primera

■ Pernai penkta vieta nuo galo, šiemet – dešimta. *Primera* padėtis vis dar nėra gera. Ką gi, jei kalbame apie vidutinės klasės “Nissan” atstovą, bendradarbiavimas su “Renault” jam nedavė jokios naudos.



111 vieta

Renault Laguna

■ Apie *Laguna II* problemas jau esame rašę kelis kartus. Prasta automobilio užimama pozicija ir TUV ataskaitoje. Gamintojas žadėjo, kad trečios kartos modelio kokybė bus geresnė. O kaip bus iš tikrųjų? Pagyvensime – pamatysime.



114 vieta

Peugeot 407

■ “Prasta priekinė pakabos dalis”, – sako TUV ekspertai. Kas dešimtas automobilis turėjo su tuo susijusių trūkumų. Tačiau antikorozinė apsauga – puiki. Taip pat nebuvo pastabų dėl stabdžių žarnelių būklės.

112 vieta

Fiat Stilo

■ Iš tiesų *Stilo* nėra jau toks blogas, kaip atrodo iš pirmo žvilgsnio. Visko kaltininkai yra dažni smulkūs gedimai, kurie lengvai nustatomi apžiūros metu, todėl modelis ir nuspelno tokios žemos vietos.

117 vieta

Kia Carnival

■ *Carnival* jau tvirtai įsitaisė paskutinėje TUV ataskaitos vietoje. Kas ketvirtas apžiūrimas automobilis buvo siunčiamas remontui ir po to vėl tikrinamas.



# MANO FORMULĖ

Automobilių specialistas iš Bavarijos Christianas Maieris turi vienintelį Vokietijoje “Formulės-1” lenktyninį automobilį, kuriam buvo išduotas leidimas važinėti gatvėmis. Automobiliumi perdaryti ir daugybei sertifikatų surinkti prireikė ketverių metų.

■ Įsivaizduokite tokį peizažą: ties posūkiu į dešinę stovi neįprastas objektas. Antrame plane matyti tipiški Bavarijos namukai su piešiniais ant sienų, katalikų bažnyčia su į svogūną panašiu bokštu ir vietinė kurortinė kavinė. Jei kalbėsime apie antrąjį šio peizažo planą, tai tarsi iš kelionių katalogo trauktas Aukštutinės Bavarijos vaizdelis.

Vis dėlto pirmame plane ties sankryža stovintis ryškiai raudonas šovinyš išduoda, kad šis vaizdelis nėra toks įprastas. Mirksintis dešinysis šio objekto posūkio signalas rodo, kad jis netrukus pasuks.

Kai kam Bavariją išduodantis peizažas antrame plane ir raudonas lenktyninis automobilis pirmame gali pasirodyti visiškai tarpusavyje nesuderinami dalykai. Net gali pasirodyti, kad šio paveikslas tapytojas suklydo. Tačiau keturiasdešimtmečiam Christianui Maieriai tai visai normalus gatvės vaizdas. Tai lyg jo F-1 trasa.

Automobilių specialistas iš Grasau miestelio važinėja vieninteliu Vokietijoje formulės lenktyniniu automobiliu, kuriam buvo išduotas leidimas važinėti gatvėmis. Taip pat šis automobilis turi TUV patikros lipduką, kėbulo numerį ir transporto priemonės registracijos numerį. Automobi-

lio valstybinis numeris – TS-A7.

Šis bolidas yra tikras lenktyninis automobilis, galintis pasigirti audringa praeitimi. Iki 1996 metų šiuo seniausios serijos Ford lenktyniniu automobiliu važinėjo tuometis lenktynininkas Ch.Maieris. Nickas Heidfeldas buvo vienas jo konkurentų.

Baigęs lenktynininko karjerą Ch.Maieris atidarė automobilių dirbtuves, o jo lenktyninis bolidas taip ir liko stovėti. “Buvo vienas žmogus, kuris domėjosi šiuo automobiliu, bet mokėti 300 Vokietijos markių už jį nenorėjo”, – pasakojo Ch.Maieris.

Daugybę metų niekam nereikalingas automobilis dulkėjo dirbtuvių kampe, kol jo savininkui netoptelėjo išganinga mintis: kodėl nepaieginus gauti leidimo šiuo automobiliu važinėti gatvėmis?

“Norint tai pasiekti, reikės daugybės pastangų ir daug pinigų, – perspėjo TUV specialistas, tačiau šypsodamasis pridūrė: – Na, bet mes pabandydysime”.

Tuomet Ch.Maieris ėmėsi darbo. Šio lenktyninio Ford 130 AG variklį pakeitė į Opel Calibra 204 AG turboagregatą. Paskui sukonstravo

priekinius ir galinius sparnus, nors dažniausiai lenktyniniai automobiliai jų iš viso neturi. Šie sparnai atliko ir buferių funkciją. Sumontavo vienos priekabos galinius ir įtraukiamus priekinius žibintus. Ant ratų uždėjo plastmasines apsaugas, o ant šių – posūkių žibintus.

Prietaisų skydelį papildė rankiniu stabdžiu, garsiniu signalu ir žibintų jungikliu. Ir pasirūpino sertifikatais, tiksliau, daugybe sertifikatų.

“Tai formalumai, – sako Ch.Maieris, – dėl kurių automobilį perdaryti tampa taip brangu”. Kiek tiksliai pinigų išleido, jis nenori išduoti. Bet piktas 39-erių metų jo žmonos Doris žvilgsnis leidžia daug ką suprasti.

Kol ryškiai raudonas linksmybių automobilis gavo leidimą važinėti gatvėmis, prireikė ketverių metų.

Pirmos išvykos buvo netolimos: “Automobilio konstrukcija – labai lengva ir ne itin tvirta. Iš pradžių kai kurios detalės bevažiuojant paprasčiausiai nukrisdavo”. O tuomet, kai jau viskas buvo tvirtai sukonstruota, pasivažinėjimą sutrukdė policija. Pirmą policijos protokolą Ch.Maieris išsaugojo: “Vingiuotame kelyje, prasilenkiant su policijos mašina, šio

automobilio vairuotojas nepasirinko tinkamos važiavimo pozicijos”.

“Sportininkas”, sveriantis 525 kilogramus, pasiekia 250 km/h greitį. Į priekį jis šauna it kulka ir sparčiai lekia kiekvienam iš paskos. “Jame veikia galinga jėga”, – sako buvęs lenktynininkas.

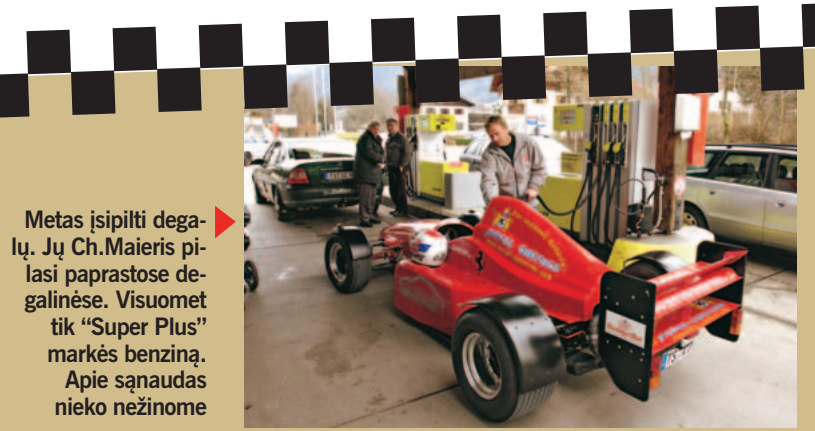
Ir prisipažįsta, kad būtent todėl šiuo sportiniu automobiliu važinėja tik retkarčiais – metams bėgant žmogus tampa protingesnis.

Protingesnis? Pasigirdus šiam žodžiui, pastebime nustebusį ponios D.Maier žvilgsnį. O po akimirkos pasigirsta skardus juokas.

Parengta pagal “Auto Bild”

Leidimas F-1 bolidu važinėti gatvėmis buvo išduotas po ketverių metų

TECHNINIAI DUOMENYS	
Variklis	4 cilindrų, turbo
Darbinis tūris (cm <sup>3</sup> )	1998
Galia (kW(AG) esant aps./min.)	150 (204)/5600
Maksimalus greitis (km/h)	250
Važiuklė	grotinis vamzdžių struktūros rėmas
Kėbulas	GFK (lengvos stiklo pluoštu sustiprintos plokštės)
Pakaba	dvigubos trikampės skersinės svirtys
Ilgis	4020
plotis	1610
aukštis (mm)	980
Automobilio svoris (kg)	525
Galimas maks. svoris (kg)	625



▲ Pirmenybė pėstiesiems. Pyno miestelyje, netoli Chymzės ežero, Ch.Maieris turi stabtelėti prieš sukdamas į dešinę ir praleisti per gatvę einančius pėščiusius

Metas įsipilti degalų. Jų Ch.Maieris pilasi paprastose degalinėse. Visuomet tik “Super Plus” markės benzina. Apie sąnaudas nieko nežinome

Šviesos. Automobilyje sumontuoti tolimųjų ir artimųjų šviesų žibintai. Jie su prietaisų skydelyje esančiu jungikliu sujungti elektros laidu



Lenktyninis automobilis, lekiantis paprastais klystkeliais: Ch.Maieris miesto gatvėje 2092 tarp Bernau ir Pyno miestelių, netoli Chymzės ežero

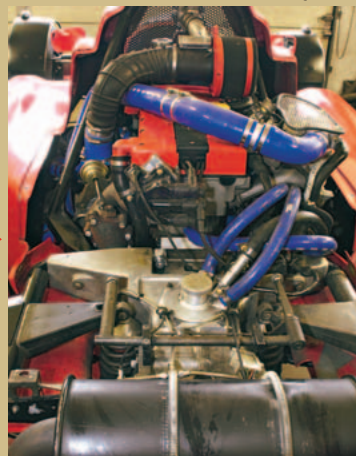
Viskas, ko reikia – prietaisų skydelyje. Be viso to, kas būtina, yra ir garsinis signalas, ir rankinis stabdys, ir avarinių šviesų jungiklis



Viešumoje. Savo gimtajame Gra-sau miestelyje Ch.Maieris automobilį pasistato pačiame centre. Dešinėje pusėje yra policijos pastatas



Du pasauliai. Kelionėse Ch.Maieris visada turi turėti tvarstomosios medžiagos, trikampį avarinį atšvaitą ir saugumo sumetimais – šalną



Variklis. Panaudotas Opel Calibra 204 AG keturių eile išdėstytų cilindrų turboagregatas

Pagal visas taisykles. Galinis sparnas atlieka ir buferio funkciją, o mažosios ratų apsaugos – purvasargių



“Auto Bild” nuotr.

# Saugokitės, kad nenutemptų

Vyriausybė nutarė pakeisti transporto priemonių priverstinio nuvežimo ir važiuklės užblokavimo tvarką.

■ Kaip praneša Lietuvos Vyriausybės spaudos tarnyba, tvarkos apraše nustatyta, jog tais atvejais, kai transporto priemonė trukdo valstybės tarnyboms atlikti gelbėjimo darbus, sprendimą dėl priverstinio transporto priemonės nuvežimo gali priimti ne tik policijos, bet ir Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento bei jam pavaldžių įstaigų pareigūnai.

Iki šiol dažnai pasitaikydavo atvejų, kai ugniagesiai gelbėtojai negalėdavo atlikti gaisro gesinimo ar gelbėjimo darbų, nes trukdydavo kiemus užgrūdę automobiliai. Tekdavo prašyti gyventojų patraukti automobilius arba šauktis policijos pagalbos. Visa informacija apie tokius atvejais pašalintas transporto priemonės bus perduodama policijai, kuri apie priverstinį transporto priemonės nuvežimą informuos jos savininką ar valdytoją. Taip pat įteisinta galimybė priverstinai nuvežti transporto priemones, jei



jas vairuojantys asmenys yra neblaivūs, neturi teisės vairuoti ar nepakluso pareigūno reikalavimui sustoti. Automobilio nutempimas kainuoja nuo 170 iki 200 Lt, saugojimas aikštelėje – du

litai už valandą (iki 7 val. stovėjimo laiko), po to galioja paros tarifas – 15 Lt už parą. Jau per mėnesį neatsiems mašinos susidaro solidi suma. Pavyzdžiui, Vilniuje tokias paslaugas teikia VĮ “Susi-

siekimo paslaugos” (baudos aikštelė išikūrusi Verkių gatvėje) bei UAB “Sauda”, priverstinai nutemptus automobilius sauganti Minsko pl. esančioje aikštelėje  
**ABL inf.**

ABL archyvo nuotr.

## Kitame numeryje (šeštadienį, kovo 14 d.) skaitykite:

### DIDYSIS TESTAS

**Toyota Avensis, VW Passat, Mazda 6, Ford Mondeo**



**Naujasis Avensis stoja į mūšį su kitais dyzeliniais universalais**

### PASAULINĖ PREMJERA



**PANAMERA – “Porsche” koncerno flagmanas?**

### NAUDOTI AUTOMOBILIAI

4–5 metų automobilių gedimų statistika  
**Kurie modeliai mažiausiai ir daugiausiai genda?**

BMW X5 – 67 vieta

Porsche Boxster/ 911 – 1 vieta





5,99  
Lt

**Bild**  
LIETUVA

Specialusis projektas

www.computerbild.lt

# EKSPERTAS

## Geriausi triukai su telefonais



- Slapti telefonų kodai
- Kalbamė su keliais pasnekovais vienu metu
- Telefonu valdome kompiuterį



24 p.



### KONKURAS!

Prizas:  
"Nokia 5800 XpressMusic"

50 p.

Prizo kaina – apie  
**1399 Lt**



- Geriausi triukai su mobiliuoju internetu
- Perkeliame adresų knygutę į internetą
- Telefonas rodo kelią
- Telefonu klausomės MP3 muzikos
- Geriausios programos, skirtos telefonams

## 100 naujausių telefonų



40 p.



**TYRIMAS! KAIP IŠSIRINKTI PIGIAUSIĄ RYŠIO IR MOBILIOJO INTERNETO PLANĄ** 44 p.

# 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](http://www.skoda.lt)