

www.autobild.lt

Dvisavaitinis žurnalas

Auto Bild

LIETUVA
Tik **3⁹⁹ Lt!**



E klasės Mercedes Coupe

ŽENEVOS PARODOS

ŽVAIGŽDĖS

VW Polo



Audi A4 Allroad



Rinspeed iChange



5 serijos BMW GT



Saab 9-3X



DAUGIAU KAIP
50
NAUJŲ MODELIŲ!

AUTO BILD
TYRIMAS!

Kokios mašinų spalvos populiarios ir saugios?

PORSCHE PANAMERA



Naujovė

SPORTINIS LIMUZINAS

6 SUV iki 35 tūkst. Lt!

Honda CR-V, Kia Sportage, Land Rover Freelander, Suzuki Grand Vitara, Mitsubishi Pajero Pinin, Toyota RAV4

Naudoti automobiliai



4 UNIVERSALAI SU DYZELINIAIS VARIKLIAIS

Didysis testas

FORD MONDEO, MAZDA 6, VW PASSAT, TOYOTA AVENSIS



ISSN 1822-282X

SIMPLY CLEVER



POJŪČIAI TIKRIAU NEI ŽODŽIAI

Naujasis **Škoda** Superb su *TwinDoor* sistema



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

www.skoda.lt



Brangūs skaitytojai!

Praėjusią savaitę Šveicarijos sostinėje prasidėjo vienas svarbiausių šių metų automobilizmo įvykių – Ženevos autosalonas. Svarbus jis būna kiekvienais metais, tačiau šiemet jo vertė ypatinga jau vien tuo, kad dėl ekonominio nuosmukio virš kitų šių metų parodų pakibo didelis klausimas. Kaip bus su kitomis, taip ir neaišku, o Ženevoje dalyvavo visi svarbiausi gamintojai – pristatyta per 50 pasaulinių naujovių. Apie parodos žvaigždes skaitykite 10–18 p.

Kaip ir ankstesniais metais, pateikiame naudotų automobilių gedimų statistiką. Šiame žurnalo numeryje rasite ketverių penkerių metų senumo mažiausiai ir daugiausiai gendančius modelius (46 p.). Naudingų patarimų puslapyje rašome apie tai, į ką reikia atkreipti dėmesį perkant naudotą automobilį (34 p.)

Kaip visuomet pristatome naujausius modelius. Šiame numeryje – naujasis “Porsche” gaminytis *Panamera*. Šiuo modeliu “Porsche” atverčia naują puslapį savo modelių istorijoje. Sportinis verslo klasės limuzinas... Kaip reaguos *Porsche* gerbėjai? (8 p.).

Malonaus skaitymo!

Vitoldas Milius



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

www.autobild.lt

Ženevos žvaigždės

10 5 serijos BMW GT

Įvairių stilių masyvus plėšrūnas

12 Audi A4 Allroad/Saab 9–3X

Prabangūs 4x4 universalai

14 E klasės Mercedes kupė

Gražiausias Mercedes į Lietuvą atkeliaus gegužę

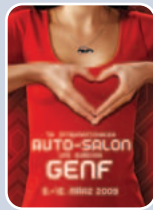
16 Rinspeed iChange

Elektrinių automobilių ateitis už 1 mln. eurų?

17 Seat Exeo

Seat su Audi genais

18 VW Polo/Kia No3



Dėmesio – prasideda naujas konkursas!

Ketvirtą kartą rengiamuose gražiausio automobilio rinkimuose dalyvauja 83 kandidatai, o gražiausių automobilių renka 27 Europos šalių, kuriose leidžiamas žurnalas “Auto Bild”, skaitytojai

36



8 Porsche Panamera gali patikti arba ne, tačiau šis naujokas, be jokios abejonės, sužadina nepaprastą emocijas

i AUTOMOBILIAI MŪSŲ ŽURNALE

46 Alfa Romeo 156	20 Mitsubishi Lancer
46 Audi A3	42 Mitsubishi Pajero Pinin
12 Audi A4 Allroad	46 Nissan Micra
46 BMW X5	46 Peugeot 106
10 5 serijos BMW GT	8 Porsche Panamera
20 Citroen C3 Picasso	46 Porsche Boxster
21 Dacia Logan MCV	46 Renault Espace
21 Dacia Sandero	16 Rinspeed iChange
46 Daewoo Lanos	12 Saab 9–3X
24, 46 Ford Mondeo	17 Seat Exeo
42 Honda CR–V	17 Seat Exeo ST
46 Honda Jazz	20 Subaru Impreza
46 Jeep Grand Cherokee	42 Suzuki Grand Vitara
46 Kia Carnival	46 Škoda Fabia
18 Kia No3	20, 24 Toyota Avensis
42 Kia Sportage	46 Toyota Corolla
42 Land Rover Freelander	20 Toyota iQ
20, 24 Mazda 6	42 Toyota RAV4
14 E klasės Mercedes kupė	24 VW Passat
21 E klasės Mercedes	18 VW Polo

TURINYS

Nr.6 (91) 2009

Aktualijos

8 Porsche Panamera

Sportinis limuzinas, skirtas šeimai ir verslui

20 Karštos “Auto Bild” naujienos

22 Rinka

Kokios spalvos

automobiliai Lietuvoje populiariausi?



50 Rinka

Naujų automobilių paklausa Lietuvoje ir toliau mažėja

Konkursas

36 Prasideda gražiausio Europos automobilio rinkimai!

Į gražiausio 2009 metų modelio titulą pretenduoja 83 dalyviai

Testai

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

Keturi greiti ir talpūs dizeliniai universalai



Naudingi patarimai

33 Generatoriaus dirželis

Ar jį gali atstoti paprasčiausias pėdkelnės?

34 Kaip nusipirkti tikrai gerą automobilį iš antrų rankų

Į ką būtina atkreipti dėmesį norint nebūti apgautiems

Naudoti automobiliai

42 Šeši SUV iki 35 tūkst. Lt

“Parketinis” džipas pagal kišenę

46 4–5 metų automobilių gedimų statistika

Nėra blogai, bet būdavo ir geriau



Įvairenybės

48 “Porsche” muziejus

“Porsche” brangenybių saugykla



Kitos rubrikos

4 Kronika

6 Laiškai

30 Laisvalaikis

40 Sportas

50 Anonsai



Porsche 956 C kupė

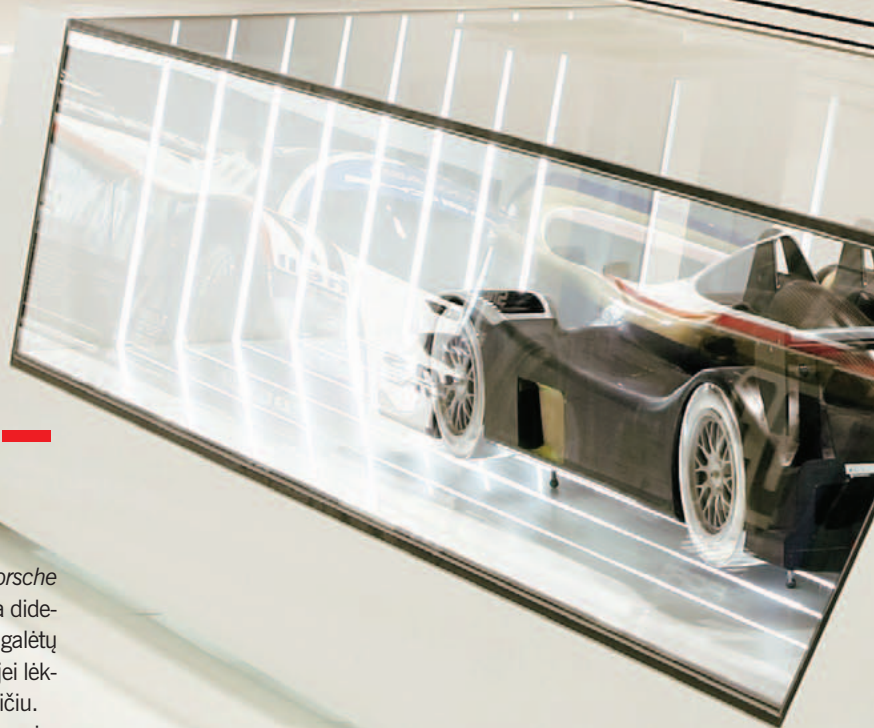
321,4

PORSCHE ir greitis – visada kartu!

■ Viename Štutgarto (Vokietija) rajone – Cufenhauzene visi jau senokai įpratę prie greito tempo. Šiame mieste jau daugiau nei 60 metų “Porsche” gamina greitus automobilius. O dabar šio miesto gyventojai matys jiems dar neregėtą vaizdą – *Porsche* gerbėjų eiles, besidriekiančias prie naujai atidaryto “Porsche” muziejaus (plačiau apie muziejų skaitykite 48 p.). *Porsche* ir greitis – vienas be kito nesisivaizduojami dalykai. O greitis neatstojamas nuo galios ir aerodinamikos. Taip pat svarbu nedidelis oro pasipriešinimas ir sukibimo jėga. Šiuos faktus įrodo ir tarpusavyje puikiai derina *Porsche* gamintojai.

1982-aisiais jų pagamintas *Porsche* 956 modelis gali pasigirti tokia didele sukibimo jėga, kad teoriškai galėtų net lubomis važiuoti. Žinoma, jei lėktų mažiausiai 321,4 km/h greičiu.

O nuo šios įmonės konvejerių nuriendantys sportiniai automobiliai skina pergales viena po kitos. Automobilių sportas visuomet sukelia didžiulį emocijų. Tai pasakytina ir apie pralaimėjimus, ir apie pergales. Iki šiol daugiau nei 28 tūkst. kartų kuris nors *Porsche* pirmasis kirsdavo finišo liniją. Muziejuje eksponuojama 150 taurių, primenančių apie pasiaukojantį inžinierių, mechanikų ir lenktynininkų darbą.



Mašinos patikra už 12 litų

■ Nemažai vairuotojų pradėjo taupyti ir eismo saugumo sąskaita. Į smulkius automobilio gedimus retas kreipia dėmesį. Keliuose vis daugiau automobilių su nedegančiais žibintais, nudilusiomis padangomis, prastai veikiančiais stabdžiais. Dėl to visi dešimt Lietuvos techninių apžiūrų centrų iki pat kovo pabaigos už 12 Lt siūlo patikrinti pagrindines automobilio sistemas ir mazgus. Kontrolieriai ne tik žada nurodyti pastebėtus trūkumus, bet ir pakonsultuoti, kaip juos pašalinti.

Dyzelinai

■ Lietuvoje per sausį dyzelino pardavimas smuko 21 proc., vasarį – 24 proc., o benzino sausį padidėjo 2,6 proc., vasarį sumažėjo 1 proc. Mažmeninėje prekyboje vasarį dyzelino pardavimas krito 18,2 proc., benzino padidėjo 4,5 proc. Tokius duomenis žurnalistams pateikė naftos perdirbimo bendrovė „Mažeikių nafta“.

Vairuotojo pažymėjimai

■ Lietuvai tapus Europos Sąjungos nare ir įsiliėjus į Šengeno erdvę vis daugiau šalies gyventojų studijuoja bei dirba užsienyje. Nors neretai į gimtąją šalį jie grįžta tik trumpam, čia siekia išlaikyti egzaminus ir gauti vairuotojo pažymėjimą. Valstybės įmonė „Regitra“ atkreipia dėmesį, kad tokia galimybė pasinaudoti teisės aktais leidžia tik Lietuvos Respublikoje gyvenamąją vietą deklaravusiems ir nuolat joje gyvenantiems asmenims. Tas pats galioja ir išduodant naują vairuotojo pažymėjimą vietoj prarasto.

Saugos diržai

■ Lietuvos gyventojai vis dar nelinkę užsisegti saugos diržų – tai parodė policijos surengta kontrolės akcija. Per savaitę pareigūnai išaiškino 2 tūkst. saugos diržų ir vaikams skirtų specialių kėdučių naudojimo tvarkos pažeidimų. Per analogišką akciją, surengtą 2008 m. rugsėjį, jų buvo tiek pat. Daugiausiai pažeidimų išaiškinta Vilniaus apskrityje – 422, Kauno – 332, Šiaulių – 320, Klaipėdos – 298, Marijampolės – 152, Panevėžio – 137. 2008 m. vasario ir rugsėjo mėn. iš viso išaiškinta 4 tūkst. tokių pažeidimų, per tą patį 2007 m. laikotarpį – beveik 7 tūkst. Už važiavimą neprisėgus saugos diržų numatyta 100–300 Lt bauda, taip pat vienam mėnesiui gali būti atimta teisė vairuoti transporto priemonę.



28 tūkstančiai pergalių, begalė nugalėtojų taurių



REDAKCIJA

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

Vyriausiasis redaktorius

Vitolas Milius.

Vyr. redaktoriaus pavaduotoja

Loreta Žilinskaitė.

Redaktoriai:

Mindaugas Malinauskas,

Jonas Okmanas.

Bendradarbiai:

Laurynas Rimševičius,

Saulenis Pociūnas, Monika Bagužaitė,

Olė Čičinskaitė, Irena Klionovskienė,

Erika Kosteckienė, 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 žurnalių

leidėjų asociacija.

**Prenumerata**

"Respublikos" platinimo tarnybose, privačiose platinimo tarnybose ir redakcijoje – kiekvieną darbo dieną. Lietuvos paštuose – iki mėnesio 20 d. Informacija prenumeratos klausimais teikiama tel. (8-5) 262 68 24 arba el. paštu mail@veidas.lt

1 mėn. – 8,50 Lt 6 mėn. – 51,00 Lt

3 mėn. – 25,50 Lt 12 mėn. – 102,00 Lt

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

ISSN 1822-282X



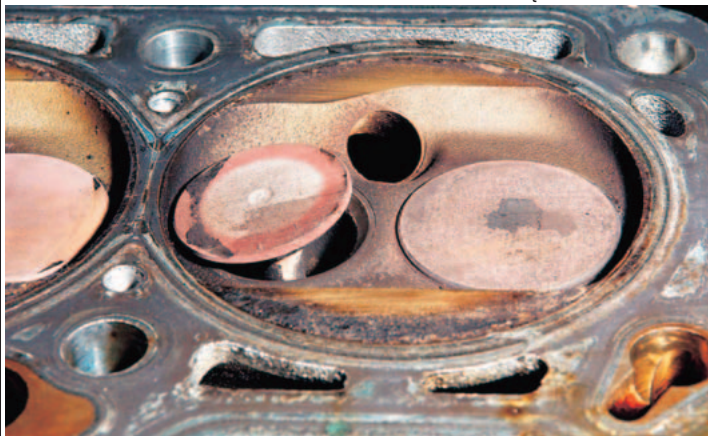
Kas atsitinka nutrūkus dirželiui?

Kokias detales reikia pakeisti nutrūkus variklio skirstymo dirželiui Opel Astra 1.4 (60 AG) automobilyje? Tai įvyko tik mašinai pajudėjus iš vietos. Servisas mane perspėjo, kad tai gali baigtis kapitaliniu variklio remontu. Kažkaip man nesitiki, nes kai trūko dirželis, nebuvo jokio triukšmo, variklis tik kostelėjo ir užgeso.

Valdas iš Rokiškio

Kokios gali būti pasekmės nutrūkus dirželiui, galima sužinoti tik išardžius variklį. Skaitytojui labai pasiseks, jei reikės tik pakeisti vožtuvus ir sutvarkyti variklio galvutę. Automobiliui pajudant iš vietos variklis būna labai apkrautas – tokiais atvejais žala gali būti tokia didelė, kad yra tikimybė atlikti ir didesnę variklio remontą.

ABL



Nutrūkus skirstymo dirželiui automobilio variklio galvutę būtina remontuoti. Tačiau geriausias sprendimas būtų ją iš karto pakeisti

Ar originalius radijus labai vagia?

Automobilį nakčiai statau po atviru dangumi. Kitą savaitę atsiimsiu savo naują pirkinį – naudotą Mercedes "banginį". Mašina turės kasko draudimą, bet vis tiek man neramu dėl originalios Mercedes garso ir navigacijos sistemos, nes nenusiima joks skydelis. Ar tokie radijo grotuvai, kurie tinka tik vienam modeliui, irgi vagiami? Ar ga-

lima juos kaip nors papildomai apsaugoti?

Pranas iš Panevėžio

Vagys nelabai noriai vagia originalius imtuvus bei stacionarią navigacijos įrangą. Nėra jokio visiškai saugaus tokios įrangos apsaugos būdo. Norint apsisaugoti siūlome įmontuoti gerą signalizaciją.

Vagių nelabai domina originalios garso sistemos, nes jos tinka tik konkrečiam modeliui



"Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

<http://www.autobild.lt>

Praėjusiame numeryje klausėme:

[ar reikia automobilių specialiai ruošti pavasariui ir kaip jūs tai darote?](#)

Buomas. Pavasaris ir vasara yra nuostabus metas visiems automobiliams, todėl tereikia nepamiršti nusiimti žieminių padangų.

Teliux. Automobilį ruošiu tiek žiemos sezonui, tiek ir vasaros. Jei žiemai paruošti mašiną kainuoja kur kas brangiau, tai šiltajam metų laikui – kur kas paprasčiau, Be padangų pakeitimo, kitas labai svarbus darbas (žinoma, jei nori, kad automobilis tau tarnautų ilgus metus), tai nuodugnus plovimas – per žiemą absoliučiai visur prisikaupia druskų, kitokių cheminių nešvarumų, kuriuose reikia nuodugnai išplauti.

BMW535d. Aišku, kad svarbiausias darbas pavasarį – mašinos išvalymas tiek iš išorės, tiek ir iš vidaus. Šį darbą geriau patikėti profesionalams, nes namų sąlygomis tinkamai išplauti mašinos beveik neįmanoma.

Snow. Nors specialistai nepataria, žiemą niekada mašinos neplaunu, tuomet druskos tarsi „užsikonservuoja“ ir mažiau kenkia kėbului. Pavasarį pirmiausias darbas – pasikeisti padangas į vasarines ir nuodugnai bei kruopščiai išplauti.

Gints. Dar pavasarį ne pro šalį patikrinti akumulatoriaus būklę, gal jis per žiemą išsikrovė, pasižiūrėti aušinimo ir kitų eksploatacinių skysčių lygį. Nepamirškite ir kruopščiai išsivalyti langus – bus daug maloniau važinėti.

Mondoza. Jei savo automobilį myli, tai jį privalai ruošti tiek žiemai, tiek ir vasarai. Suprantama, šiltu metų laiku rūpesčių mažiau, tačiau būna kitų bėdų – ar gerai veikia kondicionierius, aušinimo-vėdinimo sistema, ar dega visos lemputės, nes policininkai gali prikibti ir prie vienos nešviečiančios numerio apšvietimo lemputės.

Kitas ABL forumo klausimas: kada, jūsų nuomone, turėtų pagyvėti prekyba tiek naudotais, tiek ir naujais automobiliais, nes metų pradžios statistika (kraupus prekybos sumažėjimas) gąsdina ir neramina.

Kur įsigyti senesnių “Auto Bild Lietuva” numerių?

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

Pirmųjų žurnalo numerių nebėra ir redakcijoje, todėl geriausia “Auto Bild Lietuva” prenumeruoti.



Kaip pasiekti geresnę kompresiją

Šešerius metus važinėju Audi A6 su 2.5 TDI varikliu. Šiais metais pirmą kartą nepavyko užvesti mašinos per didelius šalčius. Servisas patikrino variklį ir pasakė, kad nėra jokių aki-vaizdžių gedimų, bet per maža variklio kompresija. Automobilio rida yra 380 tūkst. km. Dabar negaliu sau leisti remontuoti mašinos, nes gerokai sumažėjo pajamos. Ką pasakytumėte apie alyvos priedus, kurie lyg ir pagerina kompresiją? Kokį priedą geriausia pirkti?

Dominykas iš Šiaulių

Nė vienas alyvos priedas neatstos variklio remonto. Dauguma jų tik trumpam padės pratęsti susidėvėjusio variklio eksploataciją. Tokius priedus dažniausiai naudoja nedori prekybininkai, ruošiantys automobilius parduoti. Pigiausios priemonės tiesiog sutirština alyvą, brangesnės sudaro apsauginį sluoksnį (tarsi plėvelę) ant veikiančių variklio elementų paviršiaus. Į senesnės konstrukcijos motorą įpylus paprastų “tirštiklių” galima tikėtis trumpalai-

ma griezžtai laikytis taisyklių ir naudoti tik gamintojo nurodytas eksploatacines medžiagas. Bet kokie eksperimentai gali pridaryti daug žalos.

ABL



Jei automobilio variklio kompresija per maža, jį būtina remontuoti

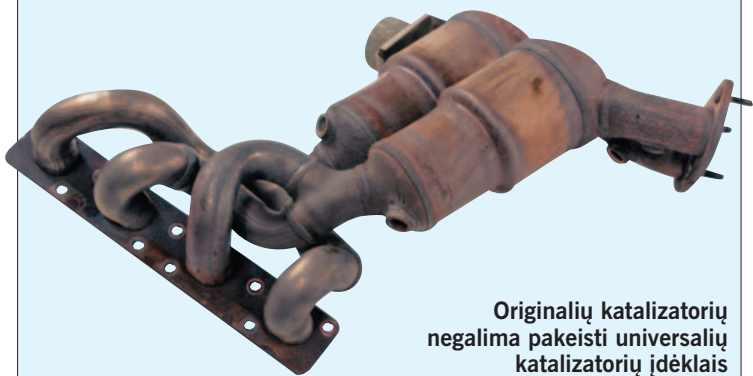
Neoriginalus dujų katalizatorius

Pirkau iš Vokietijos parvežtą beveik naują, bet smarkiai pažeistą BMW 320i. Remonto metu paaiškėjo, kad blogai dirba variklis, nes sugedęs katalizatorius. Deja, jį pakeisti labai sudėtinga, nes jis įmontuotas kartu su duslintuvo kolektoriumi. Negaliu niekur nusipirkti neoriginalios detalės, o originali yra labai brangi. Ar galima būtų originaliame kolektoriuje įmontuoti tik įdėklus iš pigesnių universalių katalizatorių, kurie yra ne tokie brangūs.

Jonas iš Kauno

Labai nedidelė tikimybė, kad toks eksperimentas pavyks. Universalūs katalizatoriai skiriasi nuo originalių. Šiuolaikinių variklių elektronika sistemoje kontroliuoja išmetamųjų dujų sudėtį prieš ir už katalizatoriaus. Nauji, bet neoriginalūs įdėklai bus ne tokie efektyvūs kaip gamykliniai, todėl greičiausiai maitinimo sistema pereis į vadinamąjį avarinį darbo režimą, prietaisų skydelyje užsidegs kontrolinė lemputė arba atsiras pranešimas apie gedimą. Todėl belieka ieškoti originalaus katalizatoriaus.

ABL



Originalių katalizatorių negalima pakeisti universalių katalizatorių įdėklais

Padangų eksploatavimas

Ar dažnas padangos nuėmimas ir montavimas ant ratlankio labai jai kenkia? Kokie dažniausi būna padangos pažeidimai? Ar geriau turėti du padangų komplektus su atskirais ratlankiais, skirtais žieminiams ir vasariniams padangoms.

Mantas iš Vilniaus

mo profilio arba “run flat” tipo padangomis. Joms sumontuoti reikia labai aukštos klasės ir brangios įrangos bei gerai apmokyto personalo, nes netinkamai permontuojant yra didelė rizika pažeisti padangas. Blogiausia yra tai, kad šių pažeidimų vairuotojas pats paprastai nemato ir jie gali išaiškėti tik po kurio laiko.

ABL

Du komplektai ratų yra daug patogiau ir net pigiau, negu kiekvieną sezoną permontuoti padangas ant tų pačių ratlankių. Tačiau tai nereiškia, kad nuimant ir montuojant padangas jos būtinai turi būti sugadintos. Jei šis darbas atliekamas profesionaliai, naudojant gerą įrangą, tai neturėtų niekaip pakenkti nei padangoms, nei ratlankiams. Turėti du komplektus ratų siūlytume tiems, kurie turi mašinas su ž-



Geriausia išeitis – turėti du ratų komplektus

Pristatomas naujasis verslo klasės PORSCHE



*Panamera – tai ne išpūstas 911 modelis.
Panamera – tai Porsche, kokio dar nebuvo.
Panamera – tai naujos eros automobilis.*



Na, mažyli, pažaisime? Greta vienuoliktuko *Panamera* atrodo milžiniška. "Porsche" tvirtina: dinamiškumu jis labai panašus į 911

Techniniai duomenys	Panamera S	Panamera 4S	Panamera Turbo
Variklis	V8	V8	V8, biturbo
Variklio darbinis tūris (cm ³)	4806	4806	4806
Variklio galia (AG esant aps./min.)	400/6500	400/6500	500/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	500/ 3500–5000	500/ 3500–5000	700–770/ 2250–4500
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	12,5	11,1	12,2
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	5,6	5,0	4,2
Maks. greitis (km/h)	285	282	303
Automobilio masė (kg)	1770	1860	1970
Varantieji ratai	galiniai	visi keturi	visi keturi
Kaina Vokietijoje (eurais)	94 575	102 251	135 154



445 l vieta bagažui, nulenkus sėdynių atramas, padidėja iki 1250 l

Geltona stabdžių apkaba su keraminiais stabdžiais





■ Dizaineriai kūrybingi, bet jokiū būdu ne naivūs. Kai Michaelis Maueris 2004 m. pradėjo savo naują darbą, jis labai tiksliai žinojo, kas jo laukia. Sukurti keturdurį *Porsche* – tai beveik tas pats, kaip iš naujo atrasti Egipto piramides. Tai ir palaima, ir prakeiksmas vienu metu. Visi nauji modeliai turi lygiuotis į *911*. Visų sportinių automobilių prosenelis jau daugiau negu tris dešimtmečius yra kitų sportinių automobilių etalonas. Dabar sulaukėme *Panamera* – sportinio limuzino, kurio variklis priekyje, o bagažinė – gale. Idėja apie šeimyninį *Porsche* sklandė jau seniai. Ketverių durų prototipai (1967 m.), 28 modelis (1986 m.) arba 989 (1993 m.). Bet nė vienas jų nepasiekė serijinės gamybos. Kas pažįsta “Porsche” koncerno bosą Wendeliną Wiedekingą, tas žino, kad šis žingsnis nebus ekonominė savižudybė. Rugsėjį nuo konvejerio Leipcige (Vokietija) turėtų nuriudėti 20 tūkst. naujų *Panamera* automobilių. Numatoma, kad 80 proc. pirkėjų bus tie, kurie iki šiol neturėjo *Porsche* automobilio. *Panamera* konkurentai yra *S* klasės *Mercedes*, *Audi A8* ir *7* serijos

BMW, taip pat *Aston Martin Rapide* arba *Maserati Quattroporte*.

Galinė dalis panaši į *Jaguar E-Type 2+2*

Panamera siluetas panašus į kupė automobilio: atskira savarakiška stogo linija, tipiški automobilio sparnai, esantys aukščiau nei variklio gaubtas. Automobilio markės identitetą išduoda ir originalus jo charakteris, kurį paryškina žibintai ir, žinoma, išpūdinga galinė dalis, kuriai įtakos turėjo išpūdingos *Jaguar E* tipo 2+2 formos.

Kas tai per žvėris! Jis beveik 5 metrų ilgio, platus bei erdvus. Ar jis patogus? Ar jis gražus, ar tik beformis *911*? Žinoma, tai ne *911*. Šis skirtumas aiškiai pastebimas. *Panamera* galima nemėgti, galima tvirtinti, kad automobiliui trūksta elegancijos, bet, po galais, susižavėjimą juo labai sunku paslėpti. Ypač kai šis raumenų kalnas pajuda. Taip, *Panamera* reikia pamatyti važiuojantį, tuomet išryškėja visa jo potenciala ir dinamika. Tikras *Porsche*.

Atstumas tarp ratų didesnis negu visas *Smart*

Sunku patikėti, tačiau *Panamera* atstumas tarp ratų aiškiai didesnis negu viso *Smart* ilgis. Vairuotojas sėdi beveik automobilio viduryje ir

pora centimetrų žemiau nei įprastame limuzine. Keturiuos atskiros sėdynės, visos sportinės formos. Priekyje būdingas *Porsche* prietaisų skydelis – tachometras centre, užvedimo raktelis kairėje, apdailos medžiagos aukščiausios kokybės. Vidurinė konsolė priekyje praplėtė ir panaši į *Carrera GT*. Virš jos mygtukų rinkinys – net 20, gal dar daugiau. “Porsche” filosofija – kiekviena funkcija valdoma tiesiogiai. Mums ypač patiko “Motor-sound” mygtukas. Jis reguliuoja išmetamųjų dujų sistemoje esantį vožtuvą, taigi *Panamera* žvėris kartais riaumuoja, o kartais tik tyliai murkia. Nuostabus žaismas.

Gana keistas jausmas sėdėti *Porsche* gale, kuris pakilęs virš kelio dangos vos per metrą. Jautiesi tartum įkritęs į bedugnę. Stebina

Panamera pristatymas

■ Nuo rugsėjo pasirodys trys versijos: *S*, *4S* ir *Turbo*. Dvi pastarosios turi serijinės gamybos visų varančiųjų ratų pakabą (*911* – vienuoliuktuko). Varikliai turi tiesioginio įpurškimo sistemą, ZF sukurtą septynių pavarų “Porsche Doppelkupplungsgetriebe” (PDK) dvigubos sankabos greičių dėžę, kuri yra *4S* ir *Turbo* versijų standartinės įrangos dalis ir su ja susieta “Start-Stopp” funkcija. 2010 m. seks *Panamera V6* versija su

erdvumas: keliais vos gali pasiekti priekines sėdynes, virš galvos – ganėtinai erdvu.

Gale randame visą įrangą, kurią turi ir kiti limuzinai: nuo televizoriaus iki elektra reguliuojamų sėdynių. Be to, galinių sėdynių atramas galima nulenkti. Jeigu limuzinas pilnas keleivių, gale telpa keturi lagaminai, sustatyti vienas šalia kito. Jeigu sėdynės nuleistos, bagažinė padidėja iki 1250 litrų. Tuo *Porsche* limuzinas išsiskiria iš kitų verslo klasės automobilių. Be to, jis greičiausias. “Turbo” versija pasiekia iki 300 km/h greitį. Bazinis *Panamera V6* modelis, pasiekiantis 300 AG, kainuos apie 75 tūkst. eurų (beveik 260 tūkst. Lt). Tačiau ar galima šį limuziną dar vadinti sportiniu automobiliu?

Vitoldas Milius

300 AG varikliu ir kainuos apie 75 tūkst. eurų. 2011 m. pasirodys hibridinis *Panamera* modelis su V6 FSI ir 110 AG elektriniu varikliu. VW koncerno variklis gali būti taip pat montuojamas – tai labai tikėtina. Standartinės plieninės spyruoklės kintamuose amortizatoriuose. Optimalu: nauja adaptivi pneuminė pakaba, aktyvūs stabilizatoriai, įskaitant ir elektroninę galinės ašies skersinio blokavimo sistemą.



Sportinis atributas – centrinis chronometras

Jokių abejonių – tikras *Porsche*. Uždegimo raktelis kairėje, pavarų perjungimo svirtis prie vairo. Visos funkcijos valdomos tiesiogiai naudojant mygtukus, įmontuotus vidurinėje konsolėje

Išvada

■ *Panamera* pradeda naują automobilių erą. Bet ar tai vis dar *Porsche*? Na, žinoma, taip! Daug labiau negu sunkusis *Cayenne*. Ne kiekvienam keturduris *Porsche* bus gražus automobilis, nes esame priklausomi nuo stereotipų. Bet kaip sportinio automobilio alternatyva visiems liukso klasės automobiliams *Panamera* atras savo kelią ir bus negailestingas konkurentas. Labai įdomu, ar taip iš tiesų bus!



“Penktukas” Gran

Ženevos automobilių salone vokiečių BMW koncernas naująjį 5 serijos *Gran Turismo* sportinį modelį kol kas pristatė ne kaip serijinį, o kaip koncepcinį automobilį. “Auto Bild” žurnalistams pavyko panaršyti po šį masyvų *BMW* mišrūną.



Bagažinė atidaroma dviem būdais: tik jos dalis lengviems daiktams įmesti ir visa dideliems kroviniams įkelti



■ Išvada nedžiugina: šis neblogas, bet itin brangus automobilis į pasaulį ateina labai ne laiku – ekonominio nuosmukio metais, kai vartojimas tik mažėja.

Ši būsena daugeliui pažįstama: prisiperkate daug madingų drabužių, grįžtate namo, apsivelkate ir stovėdami prieš veidrodį galvojate – nieko ypatingo čia nenusipirkau. Panašiai nutinka ir automobilių kūrėjams. Tik yra vienas skirtumas: nusipirktus daiktus kitą dieną galima grąžinti į parduotuvę, o automobilių gamintojai, deja, naujo sukurto modelio iš naujo vėl neperdaro...

Pažvelgus į naują penktos serijos *BMW GT* studiją tarsi apima jausmas, kad kažkur prasilenkta su mada. Toks įspūdis, tarsi su šiuo *BMW* koncepciniu automobiliu važiuojama į pobūvį, nors protokole nurodyta atvykti visai kito stiliaus mašina. Jis yra per didelis, per platus ir per sunkus. Atrodo tarsi Guli-veris mažųjų nykštukų šalyje. Že-

nevos parodoje teko pajusti, kad ir patys kūrėjai iš Miuncheno tokiu mados supratimu nėra sužavėti. Visiems suprantama, kad tuo metu, kai *BMW* pradėjo mąstyti apie naujų modelių konstravimo koncepcijas, mus visus užklupusi krizė buvo taip toli. Todėl krizės požymių žvelgiant į naująjį *GT* visai nematyti.

Spalio mėnesį jau tikimasi serijinės *GT* versijos. *BMW* žada dar kartą pasukti dinamikos link, nors penktos serijos *GT* yra įvairių stilių masyvus plėšrūnas, jo formos žada išlikti stebėtinai gražios.

GT žada turėti nemažai būsimo “penktuko” ir dabartinio “septintuko” komponentų, taip pat galinius varančiuosius ratus. Bet norint galima bus užsisakyti ir 4x4 ratų pavara, tokią, kokią šandien turi *X5* modelis. *BMW GT* bus pusiau universalas ir pusiau kupė, žemas SUV ir aukštesnis limuzinas – žodžiu, viskas viename. Jis turės įžambų pasvirusį

galą su dvigubu bagažinės dangčiu kaip *Škoda Superb*, keturis berėmius langus bei keturias sėdynes. Serijinės versijos automobilio ratai bus 18 colių.

Ne toks provokuojantis kaip X6

Šis mišrūnas yra 5 m ilgio ir beveik pasiekia “septintuko”, iš kurio bus paimta ir ratų bazė (3070 mm), dydį. Dar *GT* atrodo daug platesnis nei *X6* modelis. Žiūrint susidaro toks įspūdis, kad tai *X6*, kuriam kažkas tarsi kilstelėjo stogą. Durų rankenėlių aukštyje išryškės linija, nusidriekianti per visą ilgį. Būtent šis dizaino siluetas yra pati gražiausia *GT* dalis. Masyvus galas su stačiomis grotelėmis *X6* modelyje atrodo per šiurkštus.

“Šį automobilį vertinti pirmiausia reikia iš vidaus, – sako *BMW* dizaino šefas Chrisas Bangle’as. – Įlipame į vidų: jo priekis tik truputį kitoks nei 7 serijos modelis. Sėdė-

Turismo



Gana drąsiai žaidžia BMW dizaineriai: naujasis BMW 5 GT turės itin įžambų galą. Norint įsimesti smulkesnį krovinį, pakaks atidaryti mažesnįjį bagažinės dangtį. Jei pageidaujame, galime atidaryti ir visą kaip hečbeko modelyje

jimo pozicija šiek tiek aukštesnė negu "septintuke", plati centrinė konsolė padalija vidinę erdvę iki pat priekio, medžio apdaila dar sustiprina platumo pojūtį". Tačiau matomumas atgal – tiesiog katastrofiškas.

Salonas apkūniems keleiviams

Sėdint antroje sėdynių eilėje paaiškėja, kad čia dėl didelio panoraminio stogo tarsi įlipi į šviesią prabangią ložę. Ji skirta būtent tiems keleiviams, kurie apie krizę sužinojo paskutiniai. Čia rasime elektra

valdomas verslo klasės sėdynės, kurias galima reguliuoti net ir pagal galvą ar kelius ir palikti erdvės tiek, kiek reikia. Ant priekinių sėdynių atlošų įtaisyti nedideli ekranai. Už nugaros – atsiverčiantis sienelė į bagažinę, kuri nuo 430 l gali padidėti iki 1650 l talpos.

Kainų nišoje rasti vietą šiam BMW modeliui irgi nebus lengva. Jis turėtų būti šiek tiek pigesnis nei 7 serijos BMW, bet mažiau nei 60 tūkst. eurų (207 tūkst. Lt) tikrai nekainuos. Ar tai nebus per didelė kaina šiuo sunkmečiu – nežinia.

Jonas Okmanas

Išvada

■ Tokių graakščių įžambių linijų dar nėra vienas BMW liukso klasės automobilis neturėjo. Tačiau BMW pirkėjai itin išskirtinio dizaino ir nereikalaujavo. Ar revoliucinio stiliaus modelis ras pirkėjų ir per krizę – parodys ateitis. Viena

aišku: 5 serijos BMW GT rinkoje pasirodo ne visai laiku.



Koncepcinio modelio vidus labai panašus į 7 serijos BMW. Dominuoja puikios apdailos medžiagos, plati centrinė konsolė, palikta daug erdvės sėdintiems gale. Galinės verslo klasės sėdynės reguliuojamos elektra



Dėl aukšto stogo ir virš galvos yra pakankamai vietos, beveik kaip BMW X5 džipe. Bagažinės talpa panaši į 5 serijos Touring universalso modelio, tetrūksta lygaus bagažinės dugno





Tas pats *Audi A4* modelis, tik "didelio formato": 17 colių ratai įeina į serijinę įrangą, *Allroad* kėbulas šie tiek pakeltas aukščiau

Audi A4 Allroad



Visos modifikacijos bus su visais varančiaisiais ratais: šio tvirtesnio *Audi* salone – specialūs sėdynių apmušalai, slenksčiai priderinti prie *A4 Allroad* modelio stilistikos. Serijinėje įrangoje – elektrinis stovėjimo stabdys



Jiems nebaisūs i

Tai nepigūs automobiliai, tačiau jie turi aukštesnę pristatė tikrus talentus, puikiai tinkamus važinėti

■ "Audi" ir "Saab" kompanijos tarsi pradeda gelbėjimosi programą – kad tik pavyktų išbristi iš akmenuoto išsisiautėjančios ekonominės krizės kelio. Šių gamintojų planas paprastas: sukurti puikų modelį su visais varančiaisiais ratais, gal tada ir neprireiks valstybinės paramos. Ženevos automobilių parodoje tiek naujasis *Audi A4 Allroad*, tiek *Saab 9-3X* tapo tiesioginiais konkurentais kovojant dėl pinigų klientų pripažinimo. Svarbiausia, kad naujas didesnio pravažumo modelis būtų techniškai kuo tobulesnis, ir ne tiek svarbu, kiek visa tai kainuos. Abu šie vidutinės klasės universalai – *A4 Allroad* bei *Saab 9-3X* parodoje pristatyti su skirtingais 4x4 pavaros sprendimais.

Audi A4 Allroad

Ištaigingumo, kaip dažnai elgiaisi "Audi" kompanija, ir šįkart nepagalėta. Prabangos aksesuarų ši kompanija negaili nei visureigių modeliams, nei mažesnėms mašinoms, ypač varomoms visais keturiais ratais. Iki šiol "Audi" savo arsenale turėjo tik *A6 Avant* – kaip labai vykusį tarpinį modelį tarp universalio ir visu-

reigio. Vokiečiams to pasirodė maža, todėl jau šią vasarą mažesnis *A4* modelis pasirodys 37 mm aukštesnis, turės stipresnę pakabą ir naujus amortizatorius.

Dizainas pasiskolintas iš *A4*. Ant stogo "ragai" papildomai bagažinei montuoti, ratų nišos šiek tiek platesnės, slenksčiai labiau ranti. Priklausomai nuo variklio, visais ratais varomo modelio antkainis, palyginti su įprastiniu *Audi A4*, bus apie 4 tūkst. eurų.

Visų varomųjų ratų sistemą *Audi* perėmė iš kitų savo didesnio pravažumo modelių: "Quattro" sistema veikia kartu su "Torsen" tipo diferencialu, kuris apskukų skaičiaus skirtumus skirtinguose ratuose automatiškai išlygina. Nauji čia bus ESP jutikliai, kurie veiks priklausomai nuo kelio kokybės.

Gamintojai naujajį *A4 Allroad* modelį su ekonomiškiausiu 143 AG TDI varikliu pristatys tik rudenį, o pats pigiausias bazinis modelis kainuos 37 100 eurų – Europą jis pasieks birželį. Dar vasarą pasirodys ir modeliai su galingesniais turbiniiais varikliais (žr. lentelę).

Taip atrodo didesnio
pravažumo Saab 9-3X
visais varančiais ratais



ir prastesni keliai

Saab 9-3X

prošvaisą. “Audi” ir “Saab” kompanijos Ženevoje prastesnės kokybės keliais ir lengva bekele.

Saab 9-3X

Beveik tuo pat metu pasirodys ir avantiūristiniu spėtas pavadinti Saab 9-3X modelis. Beje, 1,9 l darbinio tūrio dyzelinio variklio (180 AG, 400 Nm sukimo momentas) modifikacija bus gaminama tik su priekiniais varančiais ratais. Modifikaciją su 4x4 sistema bei benzininiu 210 AG varikliu bus galima nusipirkti ir pritaikytą etanolio degalams, tik tai kainuos papildomai. Saab 9-3X turės didesnę prošvaisą, priekyje ir gale tviskės mašinos dugno aliumininė apsauga, stogas taip pat bus su “ragais” bagažinei montuoti, ant kurios be vargo pervesite slides ar net banglentę. Saab 4x4 modifikacija tradiciškai turės “Haldex” tipo

pavaros sistemą, kuri motoro galią automatiškai paskirstys priekiniams ir galiniams ratams.

Jonas Okmanas

Išvada

■ A4 Allroad ir Saab 9-3X – labai simpatiški didesnio pravažumo universalai. “Saab” išlaikė protinę šio modelio antkainio ribą, o “Audi” už 4x4 reikalauja beveik 4 tūkst. eurų priemokos. Neaišku, kodėl tiek daug? Gal vokiečiai mano, kad A4 apskritai yra madingas ir itin stilingas (tarsi “Armani” kostiumas) automobilis. Juk A4 Allroad modelyje ypatingų novatoriškų techninių sprendimų, išskyrus specialų bekelės ESP, nėra.



Serijinė švediško universalio 9-3X modelio įranga prilygsta liukso klasės mašinoms, čia rasite ir odines sportinio stiliaus sėdynes



Techniniai duomenys Modifikacija	AUDI			SAAB	
	2.0 TFSI	2.0 TDI	3.0 TDI	2.0T	1.9 TTID
Variklio darbinis tūris (cm ³)	1984	1968	2967	1998	1910
Galia (AG esant aps./min.)	211	170	240	210	180
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	350/1500	350/1750	500/1500	300/2500	400/1850
Įsibėgėjimas (s)					
0–100 km/h	6,9	8,9	6,4	8,5	8,7
Maks. greitis (km/h)	230	213	236	230	220
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	8,1	6,4	7,1	8,3	5,5
Numatoma kaina (eurais)	40 400	38 950	47 700	39 900	36 900



Gražiausias MERCEDES modelis

Po trylikos metų pertraukos E klasės Mercedes vėl bus gaminamas ir kupė kėbulo. Naujokas Lietuvos prekybininkų sales turėtų pasiekti gegužės mėnesį.

■ Visai neseniai “Mercedes” pristatė naująjį E klasės sedaną. Tačiau skirtingai nei dvi ankstesnės šio vokiečių modelio kartos, naujoji E klasė bus gaminama ir kupė kėbulo. Taigi nuo šiol automobilis bandys užkariauti ne tik solidžių, bet ir sportiškesnius modelius mėgstančių vairuotojų širdis.

Dvidurį kupė, kaip ir sedaną, priekyje puošia keturi kampuoti žibintai, milžiniška radiatoriaus grotelėse išprausta žvaigždė ir lenkti rūko žibintai. Elegantiškai žemėjančioje galinėje dalyje į akis labiausiai krinta dideli, solidūs žibintai.

Tačiau skirtingai nei sedanas, E klasės kupė neatrodo toks didelis ir ilgas automobilis. Taip yra todėl, kad kupė turi 11 cm trumpesnę ratų bazę (jos ilgis siekia 2,76 m), o pats automobilis sutrumpintas nuo 4,87 iki 4,70 m. Suprantama, kad sportiškiau atrodantis E klasės Mercedes kupė kėbulas negali pasigirti sedanui būdinga salono erdve.

Kupė modelyje svarbiausia saugumas

Derėtų atkreipti dėmesį į tai, kad E klasės kupė automobiliu patogiai keliauti galės keturi žmonės – juk gale gamintojai numatė tik dvi atskiras sėdynes. Kita vertus, jie sukonstravo kupė automobiliui tikrai nemažą bagažinę, kurios tūris – 450 l.

Pagirtina ir tai, kad būdamas trumpesnis už sedaną kupė pasižymės geru manevringumu. Tačiau vokiečiai vis dėlto daugiau dėmesio skyrė automobilio saugumui, o ne manevringumui. Anot jų, tam pasitarnaus net 70 įvairiausių naujovių,

kaip antai: “Attention Assit” (dėmesio asistentas), stebintis vairuotoją ir išspėjantis jį apie pirmuosius nuovargio požymius, aktyvus variklio dangtis, kuris automobiliui susidūrus su pėsčiuoju pakyla į viršų, taip apsaugodamas jį nuo sužalojimų, automatiškai kelio apšvietimo nuotolį keičiantys žibintai ir kitos saugumo sistemos.

Suprantama, kad techniškai pažangus automobilis kainuoja nemažus pinigus. Už pigiausią E klasės Mercedes kupė teks pakloti nuo 154 tūkst. Lt. Tačiau, kaip dažnai būna, modelio debiuto pradžioje gamintojai pirmiausia pradės prekiauti kiek brangesniais automobiliais, kurių kaina prasidės nuo 168 tūkst. Lt. O minėtų pigesnių E klasės kupė teks palaukti iki rudens.

Mindaugas Malinauskas



Žiūrint iš galo E klasės kupė atrodo labai gražiai ir harmoningai. Atkreipkite dėmesį, kad automobilis neturi vidurinio statramsčio



Priekinėje kupė dalyje dėmesį patraukia keturi kvadratiniai žibintai, milžiniška žvaigždė ir lenkti ruko žibintai



Kupė salono dizainas pasiskolintas iš E klasės sedano, tačiau centrinė konsolė kupė modelyje atrodo sportiškiau. Salonas papuoštas dvejomis spalvomis

Modelis	TECHNINIAI GAMINTOJO DUOMENYS				
	250 CGI*	350 CGI	500	250 CDI*	350 CDI
Variklis	benzininis	benzininis	benzininis	dyzelinis	dyzelinis
Variklio darbinis tūris (l)	1,8	3,5	5,5	2,1	3,0
Variklio galia (AG)	204	292	388	204	231
Įsibėgėjimas 0–100 km/h (s)	7,6	6,3	5,4	7,2 (8,1)	6,1
Maksimalus greitis (km/h)	248	250	250	249 (250)	250
Vidutinės degalų sąnaudos (l)	7,0	8,5	10,9	5,8 (5,3)	6,8
Kaina (Lt)**	154 288	177 502	228 040	154 288	168 051

Visi duomenys, išskyrus pateikiamus skliaustuose, nurodomi automobilių su automatinėmis greičių dėžėmis. * prekybos vietose – nuo rudenį, ** – čia pateikiama automobilio kaina Vokietijoje. Panašiai E klasės kupė kainuos ir Lietuvoje

IŠVADA

■ Po ilgų metų pertraukos E klasės Mercedes bus gaminamas ir kupė kėbulas. Ar toks automobilis užkariaus pirkėjų širdis, parodys laikas. Tačiau naujasis kupė yra ne tik techniškai pažangus, saugus, bet ir labai gražus automobilis. Gaila tik, kad pigesnių kupė modelių teks luktelėti iki rudens.





Kas slepiasi šiame stikliniame name ant ratų – po plokščiu plastikiniu kėbulu yra tvirtas grotinis vamzdžių struktūros rėmas



RINSPEED chameleonas

iChange – tai automobilis su elektriniu varikliu ir vienas plus du vietomis. Paslanki jo stogo konstrukcija šį vienvietį supersportinį automobilį leidžia paversti žavingų formų triviečiu.

■ Kai Frankas Rinderknechtas Ženevos automobilių parodai sukonstruoja kokią nors naują, ši privalo sugebėti plaukti, skristi arba transformuotis tarsi populiariaji vaikiški transformeriai. Aišku, geriausia, kai šiomis minėtomis savybėmis pasižymi vienas modelis. Išradingasis šveicaras naujo automobilio koncepciją, žinoma, pristatė ir šiemet. *iChange* turėtų parodyti

elektrinių automobilių ateitį. Jo kaina – vienas milijonas eurų.

Šis prototipas bus varomas 218 AG pasiekiančiu elektriniu varikliu. Tai paverčia jį raketa, kuri veržliai šauna į priekį. Su ličio jonų baterijomis *iChange* gali nuvažiuoti 80 km, o tai ne taip jau mažai.

Plastikinis *Rinspeed* chameleono kėbulas turi tvirtą grotinį vamzdžių struktūros rėmą. Įdomi jo konstruk-

cija automobiliui suteikia dinamiškumo. Be to, *iChange* gali būti vienvietis arba trivietis – priklausomai nuo to, keliese važiuojama. Jei vairuotojas keliauja vienas, stiklo kupolą jis nuleidžia žemyn iki galo, o tobula aerodinamika padeda automobiliui optimaliai pritūpti prie asfalto. Tačiau automobilio stogas gali ir “išsipūsti” – tuomet jame atsiranda vietos ir dviem keleiviams.

iChange kupolas sukonstruotas taip, kad gali pakilti 15 cm į viršų – to pakankama, kad dviem keleiviams virš galvų liktų užtektinai erdvės. O tam, kad vasarą jie nesijaustų čirškunami kaip greitpuodyje, stoge įmontuotas ventiliatorius.

Už aprūpinimą elektros energija atsakingos stoge įmontuotos saulės baterijos. Šis *iChange* yra dar ir ekologiškas sportinis automobilis,

Atidarytas



Stiklinis kupolas atsidaro kaip reaktyviniame naikintuve. Stoge įmontuotos saulės baterijos

Vienvietis



Specialiai sukonstruotas paslan leidžia vienvietį automobilį pave gali būti naudojamas kaip kupo Panaudoti Opel Insignia galiniai

TECHNINIAI DUOMENYS

Rinspeed iChange

Variklis – elektrinis, įmontuotas viduryje • Gamintojas – “Siemens” • Galia – 160 kW (218 AG) • Maks. sukimo momentas – 350 Nm • Varantieji ratai – galiniai • Pavarų dėžė – šešių laipsnių • Priekinės padangos – 215/45 ZR 17, galinės – 245/45 ZR 18 • Pakaba – nepriklausoma priekyje/gale • Svoris be krovinių – 1020 kg • Ilgis/plotis/aukštis – 4360/1800/1080 mm • Važiuklės bazė – 2380 mm • Įsibėgėjimas nuo 0 iki 100 km/h – per 4,8 s • Maks. greitis – 250 km/h • Gali nuvažiuoti apie 80 km • Elektrinio variklio pakrovimo laikas – apie 2 val.



Rinspeed iChange vairuotojas sėdi per vidurį, už jo – du keleiviai. Tai panašu į kosminį laivą. Kairėje įmontuotas “Apple iPhone” laikiklis

todėl šildomas bioetanoliu. Taip pat iChange labai artimas kitam F.Rinderknechtto žaisliukui – “iPhone”.

Visas prietaisų skydelio funkcijas galima valdyti “Apple” mobiliuoju

telefonu. Jutikliniu ekranu gali būti pakeliamas stiklinis kupolas arba užvedamas variklis – tarsi mostelėjus burtų lazdele. Techniniu požiūriu tai neturi jokios prasmės, bet vis tiek smagus žaidimas.

Loreta Žilinskaitė

IŠVADA

■ Šis iChange – tai graži svajonė. Jame galima pamatyti įdomių ir smagių sprendimų, kuriais ateityje galės pasinaudoti elektrinių automobilių kūrėjai. Kintanti kėbulo konstrukcija iki šiol buvo montuojama tik į kabrioletus.



Trivietis



kus stiklinis stogas rsti triviečiu. “Apple iPhone” lo nuotolinio valdymo pultelis. žibintai



SEAT su AUDI genais

■ Pakartotinis gero modelio panaudojimas lengvųjų automobilių konstravimo rinkoje dabar madingas. Kovą pasirodys vidutinės klasės sedanas *Seat Exeo*, po kurio patraukliomis skardomis slepiasi prieš tai gaminto *Audi A4* modelio konstrukcija.

Exeo 2.0 TDI su 170 AG ir sportine važiuokle atrodo energingas ir labai “kultūringas” modelis. Nepaisant šiek tiek standesnio važiuoklės suderinimo, ispaniškame modelyje pasiektas kompromisas tarp sportiško ir įprastinio važiavimo. Ypač neįkyrus žada būti dyzelinis 2 l variklis. *Exeo* turės palyginti precizišką vairo mechanizmą, tiksliai veikiančią transmisiją, dailias išorės linijas ir nepriekaištingą salono apdailą. Visi šie apibūdinimai išduoda, kad ši ispanų mašina – “Audi” vaikaitis.

Kas norės pasirinkti *Exeo* su 2.0 TDI ir 170 AG varikliu, turės susitaikyti su 100 tūkst. Lt kaina. Kiek

mažiau, 75 500 Lt, kainuos 1.6 (102 AG) benziniu varikliu varoma modifikacija.

Jonas Okmanas

TECHNINIAI DUOMENYS

Seat Exeo 2.0 TDI

Variklio darbinis tūris (cm ³)	1968
Galios (AG esant aps./min.)	170/4200
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	350/1750
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8,4
Maks. greitis (km/h)	229
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	5,8
Numatoma kaina (Lt)	100 000

PRIVALUMAS:

ispanai iš *Audi* perėmė nepriekaištingą modelio apdailą.

Išvada

■ Senasis *A4* buvo tikrai geras automobilis, o naujasis *Exeo* jam ne visai prilygsta. Tačiau labai modernūs TDI ir TFSI varikliai bei labai kokybiška salono apdaila pavers šį automobilį gan patraukliu modeliu. Tiesa, nelabai pigiu.

EXEO ST

■ Europos rinkai netrukus bus siūlomas dar vienas universalas – *Exeo ST*. Tai palyginti įdomi naujiena iš Ispanijos. Liepą pasirodys modelis su 1.6 TDI varikliu, turėsiantis 120 AG variklį, 4,67 m ilgio bei 442 l talpos (neatlenkus sėdynių) bagažinę.





Naujasis burtininkas



■ Senasis *Polo* vis dar neblogai perkamas Europoje, o naujasis modelis jau demonstruojamas Ženevos parodoje. Jis taupus, ekologiškas, nebrangus – tiesiog tinkamiausias automobilis šiuo metu.

Pageidaujantieji į naują mažylį, kainuojantį nuo 12 tūkst. eurų (per 41 tūkst. Lt), gali prikimšti visko, ko iki šiol šioje klasėje nebuvo: bixsenono žibintus, galinius LED žibintus, navigacinę sistemą, elektroninį automobilio statymo pagalbinką, reguliuojamą pakabą ir t.t.

Tačiau kur kas labiau turėtų dominti *Polo* ekonomiškumas. Naujasis modelis ne tik šiek tiek „sulyso“, bet ir varikliai tapo taupesni. Ženevos scenoje pristatytas naujas 1,6 litro TDI, pasiekiantis nuo 70 iki 105 AG, kuris ateityje bus montuojamas ir į daugelį kitų VW modelių. „Common-Rail“ tiesioginio degalų įpurškimo sistemą turintis variklis tęsia mažesnių darbinių tūrių su mažu išmetamų kenksmingųjų medžiagų kiekiu ekonomiškų variklių tradicijas. Prie gerų ekonominių rodiklių prisideda ir naujoji septynių pavarų DSG transmisija.

Polo BlueMotion su nauju 1,2 litro trijų cilindrų dyzeliniu varikliu tapo tyliąja Ženevos žvaigžde. Jis stulbinamai taupus ir švarus – 3,5 l/100 km dyzelino ir 82 g/km CO₂.

Vitoldas Milius



Birželį *Polo* pasirodys su penkeriomis, o rudenį – su trejomis durimis

Vidaus apdailos medžiagos aukštos kokybės. Klausimas – ar tikrai to reikėjo?

Išvada

■ VW sekasi: vargu ar dar yra kokia nors geresnė naujovė už *Polo*, atitinkanti šiandienos nuotakas. Šis miesto mažylis – taupus, lengvas ir neturėtų būti brangus.



Su vaizdu į dangų

■ „Kia“ koncerno planuose – mini vienatūrio gamyba. Korėjiečių koncernas „Kia“ Ženevos automobilių parodoje pristatė koncepcinį mini vienatūrį. Nedidelis automobilis (ilgis – 4045 mm) turi labai didelį priekinį stiklą, grakščiai pereinantį į panoraminį stiklinį stogą. Pažvelgus į automobilį galima numanyti, kad *No3* sukonstruotas ant naujojo *Soul* platformos. Todėl visiškai tikėtina tai, kad po variklio dangčiu bus „patupdyti“ ir *Soul* modelio motorai.



Prekybos salonuose *Kia No3* gali pasirodyti 2010 metais



Tam, kad vairuotojas neiškeptų nuo saulės kaitros, jį saugo papildomai įmontuota paslanki apsauga

**Tavo
operatorius
apribojo laisvę
rinktis?**

**Rinkis kita
operatorių.**

**Ateik į BITE ir rinkis planą „BITE tarp mūsų“,
kuris suteikia laisvę kontroliuoti išlaidas bei
kalbėti už **0 ct/min.** visame BITE'S tinkle.**

Pasiūlymas galioja iki balandžio 5 d. pasirašius 24 mėn. sutartį.
Abonentinis mokestis – 20 Lt/mėn.

Visos pasiūlymo sąlygos tel. 8 ~ 699 23 230 ir www.bite.lt





Toyota Avensis



Toyota iQ

“Euro NCAP” testuoja pagal naujas taisykles

■ “Euro NCAP” automobilių saugumo testų (daužymo) institutas nuo šių metų saugumo bandymus atlieka pagal naujas taisykles. Nauja vertinimo schemoje yra tai, kad atskirų vertinimo kategorijų rezultatai pateikiami procentais, kiek aukščiausio vertinimo taškų (balų) gavo konkretus automobilis. Iki šiol visa tai buvo vertinama žvaigždutėmis.

“Euro NCAP” šiemet jau išbandė šešis automobilius pagal naują vertinimo sistemą. *Mazda 6*, *Mitsubishi Lancer*, *Toyota Avensis* ir *Toyota iQ*

buvo geriausi ir gavo po penkias žvaigždutes. *Citroen C3 Picasso* ir *Subaru Impreza* įvertinti viena žvaigždute mažiau. Pritaikius naują saugumo vertinimo sistemą, šie modeliai prarado taškų, nes į jų standartinę įrangą neįeina ESP. *Mazda 6* per šoninio susidūrimo testą pasirodė ne per geriausiai ir buvo įvertinta vos keturiomis žvaigždėmis. Tas pat nutiko ir *Lancer*: mašinai trenkiantis kaktomuša manekenas palietė vairą, o po šoninio smūgio nebuvo galima atidaryti durelių.



Mitsubishi Lancer



Subaru Impreza

“Euro NCAP” vertinimas					
Modelis	Keleivių * apsauga*	Vaikų apsauga*	Pėsčiųjų apsauga*	Saugos sistemos*	Vertinimas
Citroen C3 Picasso	81	76	43	40	★★★★★
Mazda 6	77	81	49	71	★★★★★
Mitsubishi Lancer	81	80	34	71	★★★★★
Subaru Impreza	84	73	72	57	★★★★★
Toyota Avensis	90	86	53	86	★★★★★
Toyota iQ	91	71	54	86	★★★★★

*Naujoviškas įvertinimas procentais



Mazda 6



Citroen C3 Picasso

TRUMPAI

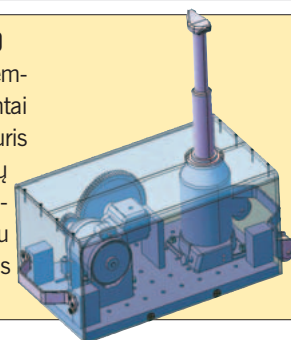


Sulankstoma mašinos priekaba

■ Amerikiečių gamintojas “Lietime” pagamina lengviesiems automobiliams skirtą sudedamąją priekabą, kuri, priklausomai nuo dydžio, kainuoja nuo 3500 iki 5000 Lt. Tokią priekabą ypač patogu padėti į ankštą garažą ar sandėlį. Šiai priekabai sulankstyti prireikia 90 sek. Užsisakyti ją galima internetu: www.buylifetime.com

Keltuvas, veikiantis nuo degiklio

■ Vokietijos Heidenheim (Badeno-Viurtembergo žemė) profesinės akademijos studentai sukūrė elektrinį automobilių keltuvažį, kuris energiją naudoja nuo automobilio cigarečių degiklio. Tam jie pašalina teleskopinį keltuvažį, o rankinį siurbį pakeitė išoriniu dantračio moduli. Ar keltuvas bus pradėtas gaminti serijiniu būdu, dar neaišku.



DACIA Logan MCV/Sandero

Neatsparūs dujomis

“Renault” koncernas įspėja dėl galimų *Logan MCV* ir *Sandero* variklio gedimų. Jeigu automobilis ilgiau važiuoja dujomis dideliu greičiu arba sunkiai prikrautas, reikia perjungti degalų režimą į benzininį.

■ Automobiliui dujos kenksmingesnės, nei iki šiol buvo manoma. “Auto Bild” ne kartą yra rašęs apie galimą tų automobilių, kuriuose įmontuota dujinė įranga, variklių gedimą. “Renault” nurodo modelių, kurie tiekiami su dujine įranga jau iš gamyklų, eksploataavimo tvarką. Gamykloje įmontuotą įrangą turi modeliai, kurių logotipe yra užrašas LPG, pavyzdžiui, *Dacia Logan MPV LPG*. Tuo tarpu “Renault”, kuriai priklauso “Dacia” prekės ženklas, interneto puslapyje skelbia: “Automobiliams, naudoja-

miems kroviniams pervežti, suskystintos dujos netinka”. Ši gamykla padarė išvadą, kad važiuojant maksimaliu greičiu greitkeliu ilgesnį atstumą visiškai pakrautu automobiliu arba į statesnę įkalnę degalų režimą reikia perjungti į benzininį. Antraip didelė rizika, nes gali atsirasti variklio galvutės defektų bei perkaisti variklis. Be to, dujiniams *Dacia* automobiliams “Renault” sumažina garantinį laiką iki trejų metų, nors kitiems modeliams kai kuriose rinkose suteikiama iki penkerių metų garantija.



Rinkoje siūlomi keli modeliai, į kuriuos įmontuota gamyklinė suskystintų dujų įranga: *Dacia Sandero* (kairėje) bei *Logan MCV*



Mercedes E klasė



Šarvuota E klasė

■ Nuo balandžio naujajai E klasės Mercedes modelį galima užsisakyti ir šarvuotu kėbulu “E-Guard”. Šarvai atitinka VR4 atsparumo klasę ir yra atsparūs vidutinio kalibro pistoleto šūviui. Jeigu šis šarvuotas automobilis dar turi geresnę dugno šarvų apsaugą, jis atsparus ir rankinių granatų sprogamui. Šarvuotas modelis su 292 AG galios dyzeliniu varikliu kainuoja nuo 330 tūkst. Lt. Specialaus šarvuoto plieno kėbulo viršutinės “skardos” yra iš specialaus plastiko “Aramid”, o langai, pakaba bei padangos – iš polikarbonato.

Švedija Apsauga nuo įlenkimų

Nors negražu, bet praktiška

■ Kartais automobilių dizainerių darbas būna labai nedėkingas. Išstisus mėnesius galvojama apie linijas, išlenkimus, šviesos kritimo kampą, o paskui žmonėms šauna į galvą mintis ant tobulai sukurto automobilio pritaisyti fenderius. Kas tai? Fenderiai – tai tokios laivo dalys, kurios švartuojantis apsaugo laivo korpusą nuo įlenkimų. O viena švedų įmonė tokius įrenginius pritaikė automobiliams. Kaina – tik apie 150 Lt, daugiau informacijos adresu www.billfender.se.



Vokietija Degalų rijikas

Sulaukė nuosprendžio



■ Vienas Vokietijos 62 tūkst. eurų kainavusio senos kartos E klasės Mercedes savininkas gavo 2500 eurų nuostoliams padengti, nes jo mašina degalams naudojo 0,8 euro cento/1 km kelio daugiau, nei nurodo gamintojas. Toks buvo Štutgarto teismo sprendimas. Bandomąjį važiavimą atlikęs ekspertas nustatė, kad šios klasės automobiliai sunaudoja 9,5 proc. daugiau benzino, nei skelbia “Mercedes Benz” kompanija. “Šis sprendimas parodo, kad gamintojų nurodomos sąnaudos dažniausiai būna toli nuo realybės”, – teigė advokatas. Teismo sprendimas netaikomas kiekvienam šios klasės naujam automobiliui. Mat turi būti atlikta kiekvienos konkrečios mašinos techninė apžiūra-ekspertizė ir nustatomos tikslios degalų sąnaudos. Minėto teismo ginčo išlaidas sutiko padengti “Mercedes Benz”.



Neatleis darbuotojų

■ “Audi” koncernas praneša, kad 97 proc. įmonės personalo gali būti ramūs dėl savo darbo vietų. Nerimauti nėra jokio pagrindo dėl to, kad iki 2011 m. darbo vietų mažinimas nėra numatytas. Iki to laiko kompanija turės pakankamai užsakymų gaminti paklausius modelius, tokius kaip *Audi A4* ir *Audi Q5*.

Klasika ant pašto ženklų

■ Švedijos paštas išleido šešis pašto ženklus su klasikiniais nuo 1940 iki 1960 metų gamintais automobiliais. Priekabos-namo ant ratų (nuotraukoje) *Volvo Amazon* atvaizdas parduodamas po vieną pašto ženklą, o, pavyzdžiui, pašto ženklai, kuriuose *VW* vabalas, *Buckel-Volvo*, *Citroen DS19*, *Cadillac Coupe de Ville* ir *Ford Mustang Convertible* parduodami tik su visu komplektu. Daugiau informacijos internete adresu www.posten.se/m/startpage.



Pilka – populiariausia aut



Pilkos spalvos automobilių Lietuvoje daugiausia, tačiau šių mašinų vairuotojai dažniausiai papuola į avarijas

Pirkdami tiek naudotus, tiek visiškai naujus automobilius mūsų šalies gyventojai dažniausiai renkasi pilką arba sidabrinę spalvą. Tačiau būtent šios spalvos mašinos dažniausiai patenka į avarijas.

■ Drabužis žmogų puošia. Perfrazuojant šį posakį būtų galima pasakyti, kad spalva automobilių puošia. Tačiau, žinia, grožis, o kartu ir spalvos, – subjektyvus dalykas. Nieko nuostabaus, kad vieni žmonės visą gyvenimą vairuoja tik juodus automobilius, o kiti – tik baltus. Dar “Ford” koncerno įkūrėjas Henry Fordas sakydavo, kad bet kuris klientas gali nudažyti savo automobilį kokia nori spalva, jeigu ji – tik juoda.

Kita vertus, yra nemažai automobilių, kuriems “limpa” ne visos spalvos. Tarkime, iki atnaujinimo (2003–2006 m.) gamintas antros kartos *Toyota Avensis* šių eilučių autoriui tikrai nekaip atrodo juodos spalvos. Regis, taip mano ir

nemažai buvusių pirkėjų, nes juodų antros kartos *Avensis* tikrai nėra daug. Tuo tarpu juodas naujasis trečios kartos *Toyota Avensis* iš tiesų atrodo labai solidžiai. Aki vaizdu, kad, priklausomai nuo mašinos dizaino, vienos spalvos jiems tinka, o kitos ne.

Balta – gana populiari spalva tarp naudotų automobilių

Tačiau grįžkime prie Lietuvoje registruotų automobilių ir panauginėkime, kokios spalvos mašinos renkasi pirkėjai. “Regitros” duomenimis, pirkdami naudotus automobilius žmonės dažniausiai renkasi pilkos (jai priskiriama ir sidabrinė) spalvos modelius. Antroje vietoje įsitvirtinę mėlyni

automobiliai. Trečia pagal populiarumą spalva Lietuvoje 2006 m. buvo raudona, o 2007 m. – žalia.

Atkreipkite dėmesį, kad ilgą laiką prastai vertinti ir net su kelių šimtų litų nuolaida mūsų šalies turgavietėse parduvinėti baltos spalvos automobiliai yra įsitvirtinę net šeštoje vietoje. Matyt, į baltos spalvos automobilius lietuviai pradėjo žiūrėti nebe taip kreivai. Žinoma, reikia turėti omeny ir faktą, kad dažnas pirkėjas rinkdamasis naudotą automobilį pirmiausia vertina jo būklę, o ne vien spalvą. Todėl geriau balta, techniškai tvarkinga mašina, nei gerokai “nudrožta” akį traukianti pilka ar juoda.

Taip pat suprantama, kad nau-

dotų automobilių pirkėjai dažnai negali rinktis patinkančios spalvos mašinos. Kas parduodama, tą ir tenka griebti. Tad vertinant populiariausias naudotų mašinų spalvas tenka pripažinti, kad spalvos populiarumą lemia tai, kokie automobiliai parvaromi iš užsienio. Kitais žodžiais tariant, tai priklauso nuo užsieniečių, t.y. buvusių savininkų, skonio.

Juoda – labai populiari naujų automobilių spalva

Norint sužinoti, kokios spalvos mašinos labiausiai patinka lietuviams, reikia pasižvalgyti po naujų automobilių registravimo statistiką. Šie duomenys didelio netikėtumo neatskleidžia – pir-



Automobilių spalva Lietuvoje



Mėlyna spalva tarp naujų automobilių įsitvirtinusi trečioje, o tarp naudotų – antroje vietoje

moje vietoje pilkos spalvos automobiliai, populiariausi ir tarp naudotų.

Antroje vietoje įsitvirtinę juodi, o trečioje – mėlyni. Akivaizdu, kad tiek tarp naudotų, tiek tarp naujų automobilių labiausiai graibstomi pilki ir mėlyni. Tuo tarpu naujų automobilių pirkėjai gana dažnai renkasi ir juodas mašinas, nors tarp naudotų jos tik penktoje vietoje. Įdomu ir tai, kad tiek tarp naujų, tiek tarp naudotų automobilių pirkėjų ne itin mėgstami ryškių spalvų modeliai. Dėl to tenka apgailestauti, nes būtent ryškių spalvų automobilių vairuotojai rečiau nukenčia per eismo įvykius.

“If draudimo” duomenimis (ki-

tos draudimo bendrovės tokių duomenų neturi), dažniausiai į eismo įvykius patenka pilkos, juodos ir mėlynos spalvos mašinos. Ir čia nėra nieko keista, nes tokių automobilių mūsų šalies keliuose dau-

giausia. Tuo tarpu ryškių spalvų mašinų mažiau, todėl ir jų vairuotojai nukenčia rečiau.

Tačiau “Lietuvos draudimo” kompleksinių žalų direktorius Gytis Matiukas pateikia vieną įdomią

išvadą: “Pilkos ir juodos spalvos automobilių savininkai paprastai būna nukentėjusieji, o štai ryškių spalvų mėgėjai dominuoja tarp avarijos kaltininkų”.

Mindaugas Malinauskas



Tiek tarp naujų, tiek tarp naudotų automobilių – raudona ketvirtoje vietoje



Tarp naujų automobilių žalia spalva pagal populiarumą šeštoje, o tarp naudotų – trečioje vietoje

Populiariausios automobilių spalvos*

Nauji automobiliai [registruota (vnt.)]			Naudoti automobiliai [registruota (vnt.)]		
Spalva	2006 m.	2007 m.	Spalva	2006 m.	2007 m.
Pilka	5367	7913	Pilka	42 061	55 645
Juoda	2150	3963	Mėlyna	37 569	41 708
Mėlyna	2251	2523	Žalia	27 881	29 925
Raudona	1215	1877	Raudona	28 992	25 328
Ruda	861	1594	Juoda	22 972	24 778
Žalia	998	1286	Balta	12 944	13 513
Balta	814	886	Violetinė	3120	3259
Geltona	655	761	Geltona	2153	2245
Oranžinė	142	264	Ruda	1305	1354
Violetinė	81	150	Oranžinė	154	219
Dvispalvė	31	56	Dvispalvė	1222	1415
Įvairiaspalvė	43	3	Įvairiaspalvė	50	61

* “Regitros” duomenys

Eismo įvykiai 2008 m. pagal automobilių spalvas*

Spalva	Įvykių skaičius
Pilka	728
Juoda	447
Mėlyna	301
Balta	179
Raudona	155
Žalia	155
Geltona	66
Ruda	63
Sidabrinė	48
Auksinė	14

* “If draudimo” duomenys

Išvada



■ Jei norite būti kitoks nei dauguma Lietuvos vairuotojų, pirkdami automobilį nesirinkite pilkos, mėlynos bei juodos spalvos. Verčiau pasižvalgykite ryškiaspalvės mašinos, padėsiančios išsiskirti iš minios ir garantuosiančios didesnę saugumą kelyje.



Ford Mondeo
175 AG – 218 km/h



Mazda 6
185 AG – 216 km/h



Greiti ir talpūs dyz

Jau keletą savaičių mūsų šalyje prekiaujama trečios kartos *Toyota Avensis* automobiliu. Ko

■ Tikrai nemažą būrį Lietuvos vairuotojų žodis “Avensis” veikia magiškai. Jiems šis japonų automobilio pavadinimas asocijuojasi su patikimumu, mažu nuvertėjimu, saugumu ir netgi geru įvaizdžiu. Tačiau senesnis, antros kartos *Avensis* turi vieną trūkumą – jo

dizainas yra gana beveidis, nekeliantis didelių emocijų. Trumpiau tariant, tai paprasta, į akis nekrinčianti vidutinės klasės mašina. Atrodo, kad tai suprato bei pripažino ir naujojo *Avensis* kūrėjai. Šį faktą išduoda paprasta, bet akivaizdi tiesa. Naujajį savo automobilį japonai

reklamuoją tokiais žodžiais: “Charakterio jėga”. Ar trečios kartos *Toyota Avensis* iš tiesų turi charakterio jėgos?

Akivaizdu, kad taip. Juk tai paaiškėja vos metus žvilgsnį į naują japonų flagmaną Europos rinkoje. Nuo šiol *Avensis* pirkėjų

dėmesį traukia masyviu, aštrių formų kėbulu, gerokai praplatintais sparnais bei kampuota priekine dalimi. Tokio automobilio tikrai nepavadinsi beveidžiu. Jis turi savitų formų. Netgi galima teigti, kad naujasis *Avensis* šiek tiek panašus į *Lexus* modelius. Žinoma,

Erdvūs, talpūs ir su galingais dyzeliniais varikliais. Tokių automobilių tikrai neatsisakytų daugelis šeimų



VW Passat
170 AG – 220 km/h

Toyota Avensis
177 AG – 220 km/h

eliniai universalai

vertas naujokas, padės išsiaiškinti trys konkurentai – *Ford Mondeo*, *Mazda 6* ir *VW Passat*.

tai tikrai ne trūkumas, o veikiau pranašumas.

Avensis – su galingiausiu dyzeliniu varikliu

Taip pat atkreipkite dėmesį, kad į pirmąjį testą naujasis *Toyota Avensis* atrieda su 2.2/177 AG

dyzeliniu varikliu. Šis motoras kol kas galingiausias iš visų, montuojamų į trečios kartos japonų flagmaną. Suprantama, kad prieš tokį *Toyota Avensis* universalą į kovą turėjo stoti ir atitinkamo galingumo konkurentų automobiliai, kurių variklių galia (nuo 170 iki 185

AG) niekuo nenusileidžia naujam japonų kūriniui.

Kita vertus, automobiliai universalos kėbulu su galingais dyzeliniais varikliais nepigūs. Jų kaina svyruoja nuo 97 iki 98 tūkst. Lt. O užsisakius daugiau prabangos ir komforto įrangos kaina į viršų

šautų dar keliasdešimt tūkstančių. Turime pasakyti ir tai, kad *Mazda 6* su testuotu motoru (2.2/185 AG) kol kas Lietuvoje neparduodamas. Todėl galutinai įvertinti *Mazda 6* automobilio negalėjome ir jam atiteko paskutinė ketvirta vieta.

Mindaugas Malinauskas ▶

4
vieta

Suteikiantis žvalumo

Mazda 6 – dinamiško dizaino automobilis. Lygiai taip pat dinamiškai jis ir važiuoja.



Mazda 6

Galutinai neįvertinta

Šiek tiek patobulinę variklį, japonai iš 2,2 l tūrio išspaudė 185 "arklius". Akivaizdu, kad tai tikrai galingas automobilis, – šitai paaiškėja vos pradėjus važiuoti. *Mazda 6* į priekį šauna kaip medžius su šaknimis ketinantis išrauti viesulas. Nuotaiką pakelia ir trumpa eiga pasižyminti pavarų perjungimo svirtis. Trumpiau tariant, automobilį galima apibūdinti kaip šiurkštaus charakterio vaikiną.

Prie to prisideda ir burzgiantis, vibruojantis motoras, kurio 400 Nm sukimo momentas tampo vairą, o važiuoklė kietai reaguoja į kelią net ir tada, kai jis lygus. Komfortiško-

mis nepavadinsi ir sėdynių. Tiesa, *Mazda 6* universalas posūkius "piešia" tikrai užtikrintai. Šiek tiek nuvilia tik sintetinės vidaus apdailos medžiagos. Jų apstu ir konkurentų automobiliuose, tačiau *Mazda 6* salone tai junta ma labiau.

Mazda 6 nuo šiol ir su 185 AG motoru.

Apmaudu ir tai, kad testuotas japonų automobilis nebuvo galutinai įvertintas, nes su tokiu varikliu kol kas neparduodamas mūsų šalyje. Vokietijoje jam atiteko trečia vieta.



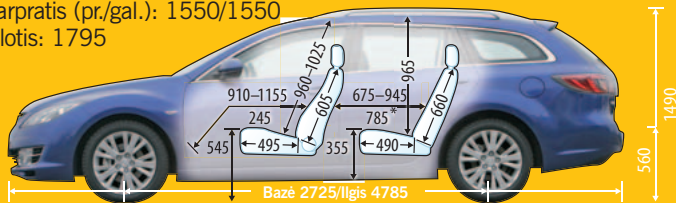
CD grotuvas su šešių plokštelių keitikliu – standartinė įranga, tačiau mygtukų valdymui perprasti reikia laiko ir įgūdžių



Daugiausiai rūpesčių salone kelia sudėtingas muzikos ir kitų funkcijų valdymas ant vairo. O ir apdaila galėtų būti solidesnė

MATMENYS (milimetrais)

Plotis viduje (pr./gal.): 1485/1485
Tarpelis (pr./gal.): 1550/1550
Plotis: 1795



3
vieta

Kampuotas universalas

Naujas *Avensis* – tikrai neprastas automobilis, tačiau kovojant dėl pergalės dar reikia tobulėti.



Toyota Avensis

349 taškai

Šį kartą laimėti testą naujam *Toyota Avensis* nėra jokių šansų. Taip yra todėl, kad automobilis dar turi trūkumų. Be jokios abejonės, naujasis japonų darbas – tikrai solidus, gausia įranga pasižymintis automobilis. Jis puikiai įsibėgėja ir sunaudoja nedaug

Komfortas – ne stiprioji Avensis pusė.

Suprantama, kad kiekvienas iš minėtų trūkumų nėra katasdizelino. Be to, mašina yra saugi, nes komplektuojama su devyniomis oro pagalvėmis ir turi pavyzdinčiai veikiančius stabdžius. Apie saugumą byloja ir tai, kad *Toyota Avensis* pasižymi itin griežtai sureguliuota ESP sistema. Greičiau įveikiant posūkį ji akimirksniu įsikiša ir pristabdo auto-

mobilį. Kita vertus, naujasis *Avensis* galėtų turėti komfortiškesnę pakabą, žemiau įtaisytas sėdynės ir lengviau perjungiamas pavaras. Nepakenktų ir šiek tiek erdvesnis salonas.

trofa, tačiau susumavus visus įvertinimus iki pergalės pritrūko net aštuoniolikos taškų. O tai tikrai nemažai. Todėl šį kartą naujasis *Avensis* nusileidžia konkurentams ir užima trečią vietą.



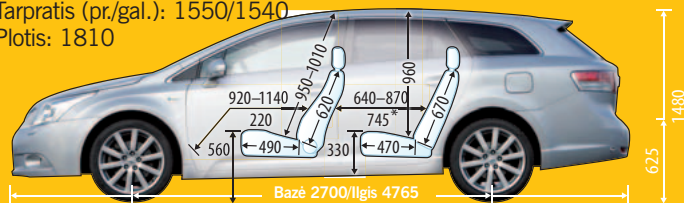
Po bagažinės dugno paklotu yra papildoma erdvė smulkiems daiktams susidėti. Pavyzdžiui, įrankiams



Naujojo *Toyota Avensis* salonas atrodo labai solidžiai, europietišškai. Puiku ir tai, kad visi valdymo prietaisai įtaisyti tiksliai po ranka

MATMENYS (milimetrais)

Plotis viduje (pr./gal.): 1480/1510
Tarpelis (pr./gal.): 1550/1540
Plotis: 1810



2

Senas, bet geras

VW Passat yra seniausias šio testo automobilis, tačiau vis dar labai geras. Vis dėlto šį kartą laimi ne jis.

vieta



VW Passat

363 taškai

Tikrai nemeluosime tvirtindami, kad VW Passat beveik neturi silpnų vietų. Vis dėlto teisybės dėlei reikia pasakyti, kad keletas trūkumų yra. Pirmiausia stabdžiai. Jie veikia be priekaištų, bet pedalo nuspaudimo "kelias" galėtų būti trumpesnis. Prie trūkumų derėtų paminėti ir kompleksiją. Iš esmės VW Passat neblogai sukomplektuotas automobilis, tačiau nemažai dalykų kainuoja papildomai. Pavyzdžiui, konkurentai jau standartiniėje įrangoje turi dviejų zonų klimato kontrolę, tuo tarpu VW Passat pirkėjui už ją teks papildomai pakloti 1333 Lt. Keis-

Passat – puikiai subalansuotas automobilis.

ta, nes automobilis ir taip nepigus. Vis dėlto kur kas daugiau vyriausias šio testo universalas turi privalumų. Tiek ant priekinių, tiek ant galinių sėdynių patogiai įsitaisys net aukšti žmonės, vairuotojo darbo vieta įrengta be priekaištų, bagažinės talpa taip pat pakankama, neerzina ir variklis, dirbdamas gana tyliai. Be to, VW Passat gali pasigirti komfortiška pakaba, kuri "praryja" beveik visus kelio nelygumus, puikia vairo sistema ir nepriekaištingai suderinta ESP sistema.



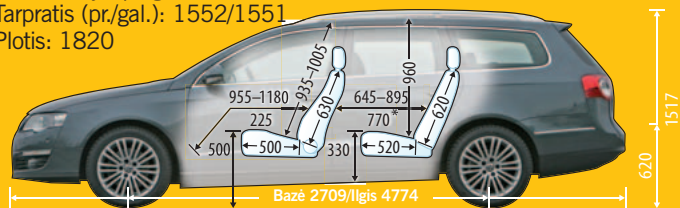
2990 Lt kainuojanti adaptivi DCC pakaba leidžia pasirinkti vieną iš trijų važiavimo režimų: komforto, normalų, sportinį



Tvarkingas ir labai aiškus prietaisų skydelis, salono apdaila pakankamai aukštos kokybės. Visa tai puiku, tačiau dizainas nuobodokas

MATMENYS (milimetrais)

Plotis viduje (pr./gal.): 1485/1510
Tarpasis (pr./gal.): 1552/1551
Plotis: 1820



1

Valdymo meistras

Ford Mondeo – talpus ir erdvus universalas, tačiau valdomas beveik kaip sportinis automobilis.

vieta



Ford Mondeo

366 taškai

Mondeo mūsų testuose laimi jau ne pirmą kartą, tačiau automobilių pramonė nestovi vietoje, todėl kiekvienai mašinai tenka nuolat įrodinėti, ko ji verta. O šiuo metu tarp šių keturių galingų dyzelinių universalų Mondeo yra geriausias. Pirmiausia dar kartą tenka pagirti itin erdvų automobilio saloną – ypač sėdintiesiems galė. Čia vietos daugiau nei reikia. Maloniai nustebina ir milžiniška bagažinė, patogios sėdynės bei galingas dyzelinis motoras. Dar vienas automobilio privalumas – puikus valdymas. Mondeo posūkius "piešia" tarsi prikaltas

Mondeo valdomas beveik kaip sportinis automobilis.

prie žemės. Nebus per skambiai pasakyta, kad šis universalas valdomas beveik kaip sportinis automobilis. Tačiau toks puikus Mondeo valdymas gali patikti ne visiems. Taip yra todėl, kad universalu važiuojant net ir per nedidelius kelio nelygumus nemenkai pakrato. Tiesa, tam įtakos turėjo ne tik kietokai suderinta pakaba, bet ir nemaži, net 18 colių ratai. Gerai bent tai, kad tokie dideli "batai" puikiai tinka Ford Mondeo.



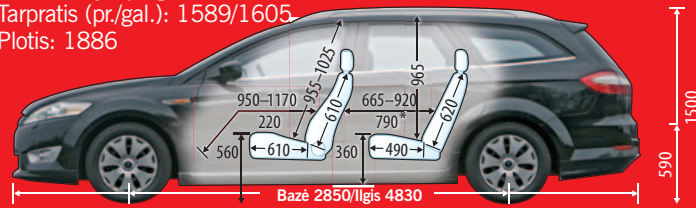
Norint padidinti bagažinę pirmiausia tenka pakelti sėdynių apačias, tada nulenkti atramas. Tai truputėlį nepatogu



Vairuotojo darbo vieta atrodo tikrai įspūdingai. Ypač dėmesį traukia juoda ir sidabrine spalva dekoruota centrinė konsolė

MATMENYS (milimetrais)

Plotis viduje (pr./gal.): 1490/1500
Tarpasis (pr./gal.): 1589/1605
Plotis: 1886



Žemiausią bagažinės kraštą (56 cm) turi *Mazda 6*, o aukščiausią – *VW Passat* (62 cm) ir *Toyota Avensis* (62,5 cm)



Linksmasis skyrelis

	FORD	MAZDA	VW	TOYOTA
Dizainas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Charakteris	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Valdymas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Komfortas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Įvaizdis	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Galutinis įvertinimas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

Šiame skyrelyje aptariama tai, kas nebuvo įvertinta taškais.

■ Abejonių nekyla – naujaji *Avensis* atpažinti gatvėje daug lengviau nei jo pirmtaką. Automobilis iš tiesų traukia akį, tačiau verčiančiu iš koto dizaino tikrai nepavadinsi. Kai kam gali nepatikti trumpokas, atrodytu, net lengvas priekis ir sunkus, masyvus galas. Gana neblogas ir *VW Passat* dizainas, tačiau jis jau truputį pabodęs. Geriausiai atrodo *Ford Mondeo* ir *Mazda 6*, ypač pastarasis. Tačiau kai kalbama apie įvaizdį, tiek *Toyota Avensis*, tiek *VW Passat* atsirevanšavo konkurentams. Šie automobiliai tikrai geriau vertinami mūsų šalyje.

O ką jūs manote? Rašykite mums info@autobild.lt

Techniniai gamintojo duomenys	FORD	MAZDA	TOYOTA	VW
Durų/vietų salone sk.	5/5	5/5	5/5	5/5
Variklis	turbodyzelinis	turbodyzelinis	turbodyzelinis	turbodyzelinis
Variklio darbinis tūris (cm³)	2179	2184	2231	1968
Galia (AG esant aps./min.)	175/3500	185/3500	177/3600	170/4200
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	400/1750	400/1800	400/2000	350/1750
Maks. greitis (km/h)	218	216	220	220
Pavarų dėžė	6/mech.	6/mech.	6/mech.	6/mech.
Varantieji ratai	priekiniai	priekiniai	priekiniai	priekiniai
Padangos	235/40 R18	215/50 R17	225/45 R18	235/45 R17
Degalų bako talpa (l)	70	64	60	70
Bagažinės talpa (l) min./maks.	554–1745	519–1751	543–1690	603–1731
Degalų sąnaudos (l/100 km)*	8,4/4,9/6,2	7,2/4,8/5,7	7,6/5,2/6,1	7,4/4,7/5,7

* – mieste/užmiestyje/vidutinis

Testuota	FORD	MAZDA	TOYOTA	VW
Stabdymo kelias (100 km/h, m) atvėsusiais/įkautusiais stabdžiais	35,3/36,5	36,5/36,2	36,6/36,4	37,2/37,1
Įsibėgėjimas (s) 0–50/0–100 km/h	3,4/9,4	3,1/8,6	3,2/9,0	3,3/9,1
Įsibėgėjimas (s) 60–100/80–120 km/h*	6,1/11,8	5,8/10,4	5,8/12,6	6,2/11,7
Degalų sunaudojimas testuojant (l/100 km)	7,1	7,1	7,1	7,0
Nuvažiutas atstumas pilnu baku (km)	980	900	840	1000
Triukšmingumas (dB) 50/100/130 km/h	61/68/71	61/65/69	60/65/69	59/67/70
Automobilio masė/kraulumas (kg)	1708/612	1626/519	1662/478	1562/608

* – pirmas skaičius – 4 pavara, antras – 6 pavara

Kainos/įranga	FORD	MAZDA	TOYOTA	VW
Modifikacija	Mondeo Trend	6 Elegance*	Avensis Luxury	Passat Comfortline
Oro pagalvių skaičius	7	6	9	6
ABS/ESP	S/S	S/S	S/S	S/S
Oro kondicionierius/klimato kontrolė (Lt)	–/S	–/S	–/S	S/1333
Automatinis pavarų perjungimas (Lt)	N	N	N	7275
El. langų kėlikliai priekyje/gale	S/S	S/S	S/S	S/S
El. valdomi lauko veidrodėliai	S	S	S	S
CD grotuvas	S	S	S	S
Ksenoniniai žibintai (Lt)	3120	N	3220	3950
Lengvojo lydinio diskai (Lt)	1200	S	S	1098
“Metalic” dažai (Lt)	S	S	1560	1650
Bazinė kaina (Lt)	96 630	78 160**	98 000	98 028

S – serijinė, N – nekomplektuojama, * – pateikiami *Mazda 6* duomenys su 2,0 l/143 AG dizeliniu varikliu. Su testuotu motoru automobilis Lietuvoje kol kas neparduodamas, ** – akcinė kaina. Standartinė automobilio kaina – 89 670 Lt

Eksploataciniai duomenys	FORD	MAZDA	TOYOTA	VW
Techninė priežiūra nuvažiavus (km)	20 000	20 000	15 000	30 000
Remonto išlaidos (Lt) nuvaž. 120 000 km	2402	5559	4960	3199
Garantija (m./ridos apribojimas (km))	2/be aprib.	3/100 000	3/100 000	2/be aprib.
Prarūdjimo garantija (m.)	12	12	12	12
Draudimo įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis*	3904/3	3308/3	4140/3	4142/3

* – “Lietuvos draudimo” duomenys

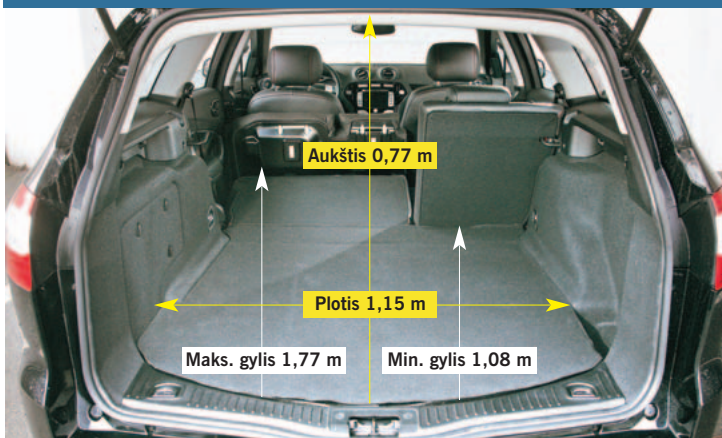
Išvada

■ Naujasis *Toyota Avensis* tikrai geresnis už pirmtaką. Be to, jo dizainas traukia dėmesį, todėl atpažinti mašiną gatvėje nebus sunku. Pagirtina ir tai, kad *Avensis* saugus, taupus, neblogai sukomplektuotas automobilis. Vis dėlto jam trūksta komfortiškesnės pakabos bei didesnio kraulumo – juk tai universalas, o ne sedanas. *Toyota Avensis* šiame teste atiteko trečia vieta. Tuo tarpu *Ford Mondeo* ir *VW Passat* – labai lygiaverčiai konkurentai. Pastarasis važiuoja komfortiškiau, o pirmasis yra valdomas kaip sportinis automobilis ir kainuoja pigiau. Tačiau susumavus visus taškus paaiškėjo, kad testą laimi *Ford Mondeo*, o *VW Passat* yra antras. *Mazda 6* liko paskutinėje vietoje. Bet tik todėl, kad automobilis su testuotu motoru kol kas Lietuvoje neparduodamas, todėl liko galutinai neįvertintas.

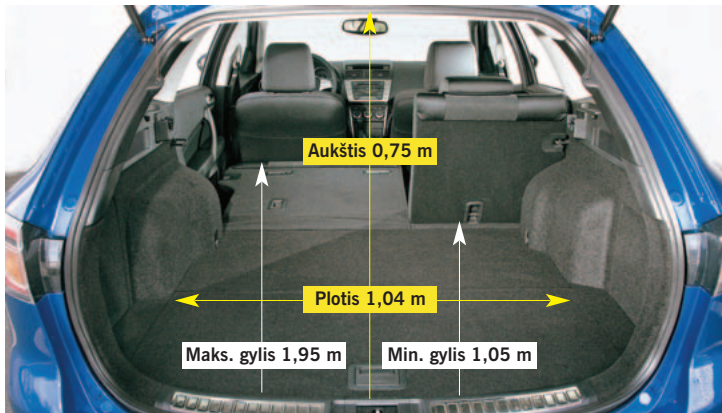


KETURI VIDUTINĖS KLASĖS UNIVERSALAI

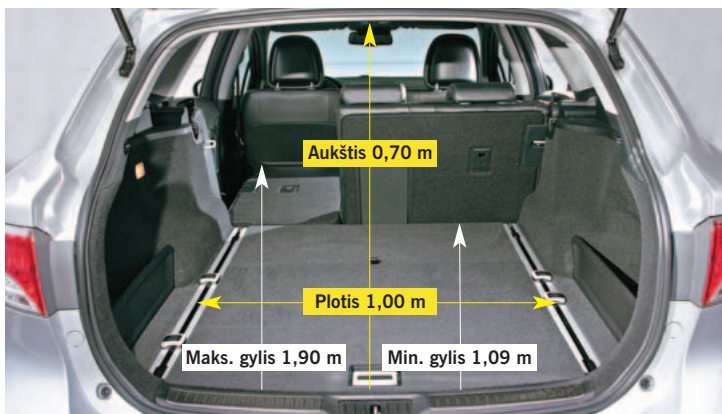
VW Passat bagažinė talpiausia



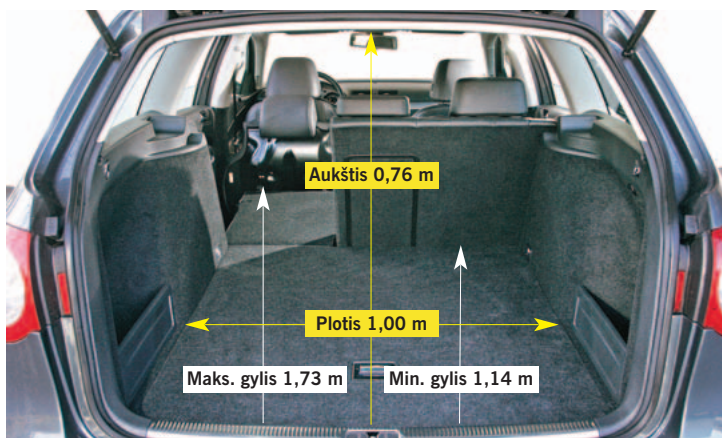
Minimalus Ford Mondeo bagažinės tūris siekia 554 l, o nulenkus galines sėdynes jį padidėja iki 1745 l. Kraulumas 612 kg



Sulanksčius galines Mazda 6 universalio sėdynes bagažinės tūris siekia 1751 l, o įprastas jos tūris yra 519 l. Kraulumas 519 kg



543 l – toks yra minimalus Toyota Avensis bagažinės tūris, o nulenkus galines sėdynes jį padidėja iki 1690 l. Kraulumas 478 kg



Įprastas VW Passat bagažinės tūris siekia 603 l, o padidinti iki 1731 l ją galima sulanksčius galines sėdynes. Kraulumas 608 kg



Visi keturi testo dalyviai iš eilės:
Toyota Avensis, VW Passat,
Mazda 6 ir Ford Mondeo

Auto Bild ĮVERTINIMAS

	TAŠKAI (maks.)	FORD	VW	TOYOTA	MAZDA
Salonas/bagažinė					
Erdvumas priekyje	15	14	14	13	14
Erdvumas gale	10	8	9	7	9
Erdvumo pojūtis	5	5	5	4	4
Bagažinės tūris	15	14	15	13	13
Kraulumas	5	5	5	3	3
Funkcionalumas	5	2	2	3	4
Buksyruojamas svoris	5	5	4	4	3
Matomumas	5	4	3	2	3
Medžiagų kokybė	15	11	13	12	10
Saugumo įranga	20	9	7	11	9
Tarpinis rezultatas	100	77	77	72	72
Variklis/pavarų dėžė					
Įsibėgėjimas	10	6	6	6	7
Maksimalus greitis	5	4	4	4	4
Variklio elastingumas	15	13	13	12	13
Pojūtis važiuojant	10	8	9	8	7
Sukimo momentas	5	4	3	2	4
Pavarų dėžė	10	7	8	6	6
Degalų sąnaudos testuojant	25	18	18	18	18
Nuvažiutas atstumas pilnu baku	5	4	4	3	4
Aplinkos tarša	15	8	11	12	10
Tarpinis rezultatas	100	72	76	71	73
Važiavimas/ komfortas					
Pakaba	20	12	16	12	10
Priekinės sėdynės	15	13	13	9	11
Galinės sėdynės	10	9	8	8	7
Triukšmingumas matuojant	5	3	4	4	4
Subjektyvus triukšmingumo vertinimas	10	7	8	7	6
Komforto įranga	15	7	4	11	7
Papildoma įranga	5	3	4	4	2
Valdymo įranga	10	8	8	7	7
Oro kondicionieriaus veikimas	10	6	3	6	6
Tarpinis rezultatas	100	68	68	68	60
Važiavimo savybės					
Važiavimo užtikrintumas	20	17	16	16	15
Elektroninė pagalba vairuojant	10	9	8	6	7
Važiavimas tiesiaja	5	5	5	4	5
Važiavimas įveikiant posūkius	15	14	13	11	13
Vairo sistema	15	14	13	10	12
Stabdžiai	20	16	13	15	15
Trauka	10	8	7	6	7
Apsisukimo spindulys	5	1	2	2	1
Tarpinis rezultatas	100	83	76	72	73
Testo metu Vokietijoje gautų duomenų įvertinimas	400	300	297	283	278
Eksploatacijos išlaidos Lietuvoje					
Bazinė kaina	50	29	28	28	–*
Nuvertėjimas	20	14	16	16	–
Techninis aptarnavimas	10	9	8	6	–
Garantija	10	7	7	9	–
Draudimas	10	7	7	7	–
Tarpinis rezultatas	100	66	66	66	–
Galutinis įvertinimas	500	366	363	349	–
VIETA		1	2	3	4

Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas



* – Mazda 6 liko neįvertinta, nes kol kas Lietuvoje neparduodama su testuotu varikliu

STIPRIEMS ŽMONIEMS

2009 pavasaris Nr. 1 (10) Kaina 5,99 Lt

Auto Bild **4x4**

LIETUVA VISUPEICIAL SUV 4x4 Naujienos, testai, patarimai

ISSN 1627-8610
9 771822 0581015
SUZUKI GRAND VITARA
Po 100 tūkst. km



PRETENDENTAS
VOLVO XC 60
SAUGIAUSIAS PASAULYJE SUV

PRISTATYMAI
NISSAN MURANO
Komfortas ir kokybė

DIDYSIS TESTAS
Subaru Forester,
Mitsubishi Outlander,
Renault Koleos, VW Tiguan

VERŽIASI Į RINKĄ
HIBRIDINIAI VISUREIGIAI
Žingsnis į prabangiųjų rinką
HYUNDAI Santa Fe Hybrid
LEXUS LF-Xh



Naujas!

PIRK!

SKAITYK!

ŽAISK!



*Kaina
su DVD
tik 9,90 Lt*



Naudingi **Auto Bild** patarimai

Ar pėdkelnės gali atstoti generatoriaus dirželį?

“Auto Bild” patikrino, ar legendinis būdas susidoroti su trūkusių generatoriaus dirželiu iš tiesų yra veiksmingas.

■ Tamsi naktis, miško viduryje vingiuojantis kelias, aplinkui nieko nėra, mobilusis už ryšio zonos ribų ir dar mašina sugedo! Priežastis – trūkęs generatoriaus dirželis – atrodytų, smulkmena, bet be naujo dirželio mašina nevažiuos. Ką patekus į tokią situaciją daryti? Žinome puikų sprendimą. Tiesa, yra vienintelė būtina sąlyga: kartu turi keliauti patraukli pakeleivė, dėvinti kojines arba pėdkelnes. Tereikia ją įkalbėti paaukoti dalį savo garderobo ir iš jo padaryti dirželį. Mūsų tėvų jaunystės laikais tai veikė puikiai...

O kaip yra šiandien? Tikriausiai sunkiau, nes keleivės paprastai keliauja dėvėdamos kelnės. Taigi šiomis dienomis profilaktiškai reikėtų mašinoje vežioti elegantiškai apsirengusias moteris. Tačiau net ir tai negarantuoja sėkmės. Kodėl? Mūsų eksperimentai įrodė, kad toks būdas pasitvirtina (ir tai

ne visada) tik važiuojant senesniais automobiliais, kuriuose generatorių ir kitus priedus varo klasikinis dirželis. Jei vairuotojas,

Pasakoti galima, bet tai padaryti iš tiesų gerokai sunkiau

trūkusį generatoriaus dirželį pakeitęs susukta pėdkelne, iš vietos pajuda atsargiai, neįsuka variklio iki didelių apsučių, jei pėdkelnės

išties kokybiškos, taip galima nuvažiuoti net kelis kilometrus.

Deja, daugumos šiuolaikinių automobilių priedus varo dirželiai su keliais grioveliais. Tokiu atveju pėdkelnės nepadės. 1997 m. gamybos VW Polo automobilyje pėdkelnės neišlaikė nė minutės, be to, uždėti jas vietoj dirželio pririekė nemažai pastangų ir sugebėjimų. Tai ką – net neverta bandyti? Atvirksčiai. Galų gale atsidurti nuošalioje vietoje su iš dalies

nurengta palydove – tai situacija, kuri gali turėti ir savų privalumų.

Dėmesio. Jei nutrūkęs dirželis suko tik generatorių, stiprintuvo siurblių arba kondicionieriaus kompresorių, su įkrautu akumuliatoriumi be šio dirželio dar galima nuvažiuoti net keliasdešimt kilometrų (apie tai keleivei sakyti, žinoma, nereikia). Bet jei tas pats dirželis dar varė vandens siurblių, jau po kelių kilometrų variklis perkais ir teks jį remontuoti. **Loreta Žilinskaitė**

**Tiesa ar tik mitas?
Gražios, bet ar praktiškos?
Nusprendėme tai patikrinti!**



Praktinis testas: pėdkelnės vietoje generatoriaus dirželio



■ Automobilių generatoriaus dirželiai su keliais grioveliais nutrūksta gana retai, bet kartais tiems, kurie neturi laimės, taip vis dėlto nutinka (1). Nuotraukose to nematyti, bet paprastai sunkiausia eksperimento dalis – įkalbėti simpatiškąją keleivę paaukoti dalį savo garderobo. Jei pavyks gauti kojinių arba pėdkelnes, pirmiausia

reikia jas susukti į virvę (2). Nors po Volkswagen Polo variklio dangčiu gana daug vietos, sumontuoti šį naujovišką dirželį visai nebuvo lengva (3). Nereikalinga medžiaga buvo nukirpta (4). Deja, beveik po minutės mašinoje vėl nebuvo kam varyti generatoriaus, be to, geraširdė keleivė šiek tiek nukentėjo – sušalo kojas (5).



“Auto Bild” ir “Dreamstime” nuotr.

MECHANIKA



NENUPLAUTAS VARIKLIS atrodo nelabai estetiškai, bet bent jau galime pamatyti, kur yra alyvos nutekėjimo žymės. Variklio būklę atskleis bandomasis važiavimas, be to, reikėtų atkreipti dėmesį į tai, ar jis tolygiai dirba esant mažoms apsukoms.

PAGAMINIMO METAI ant stiklo – tam tikra garantija, kad kėbulas nedaužtas. Bet naudotų automobilių detalių pasirinkimas toks didelis, kad nusipirkti stiklą su originalia mašinos pagaminimo metais atitinkančia data – ne problema. Taigi apžiūrėkime ir galinį stiklą.



PAKABOS ELEMENTŲ laisvumą lengviausia pastebėti važiuojant. Vis dėlto būtų gerai juos patikrinti ir ant specialaus įrenginio. Svarbu atkreipti dėmesį ir į pusašius.



PAKEISTI IŠMETAMŲJŲ dujų sistemą gana brangus malonumas – jei ji surūdijusi, derėkimės dėl mažesnės kainos.

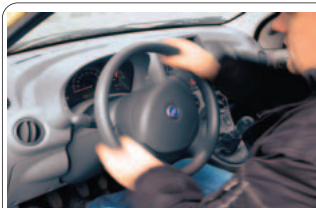


KAI KURIŲ DETALIŲ pagaminimo metai nurodyti ant etikečių. Gerai būtų jas rasti bei pažiūrėti, ar jos pagamintos ne vėliau nei automobilis – tai gali išduoti, kad mašina buvo daužta ir remonuota.



Dokumentai

■ Prieš pradėdami nuodugniai tikrinti automobilio techninę būklę pažiūrėkime į jo dokumentus. Galbūt ne visi yra arba jie įtartini – tuomet veltui negaiškime laiko. Lietuvoje registruotas automobilis privalo turėti galiojantį transporto priemonės registracijos liudijimą. Perkant iš užsienio atgabentą automobilį reikia būti atidesniam, ypač jei perkame iš tarpininko. Pasitaiko nemažai atvejų, kai iš Italijos, Ispanijos, Norvegijos į Lietuvą įvežamos tokios transporto priemonės, kurioms užsienyje jau atimta teisė dalyvauti eisme (t.y. tos šalies kompetentinga institucija dėl eismo įvykio, neatliktos techninės apžiūros, išregistravimo ir pan. jau paėmusi transporto priemonės registracijos dokumentus). Norėdami tokią transporto priemonę registruoti Lietuvoje, asmenys pateikia užsienio šalyje išduotą techninių apžiūrų kortelę ar išrašą iš tos šalies transporto priemonių registro, tačiau šių dokumentų nepakanka. Registruojant automobilį užsienietį būtina pateikti ne tik jo įsigijimo, bet ir ankstesnės registracijos dokumentus. Bėda ta, kad ne visi žino, kaip jie atrodo, o tarpininkas gali bandyti mums pakišti kokį nors netikrą dokumentą, kuris registravimu užsiimančiai įstaigai neturės jokios vertės. Užsienio valstybių transporto priemonių registracijos dokumentų, kurie priimtini registruojant Lietuvoje, pavyzdžius rasime VI "Regitra" interneto svetainės www.regitra.lt skyriaus "Transporto registravimas" poskyryje "Registavimo dokumentai". Daugiau informacijos apie registravimo tvarką ir kitus būtinius dokumentus rasime minėtos interneto svetainės www.regitra.lt meniu skyriaus "Transporto registravimas" poskyryje "Įsigijau transporto priemonę".

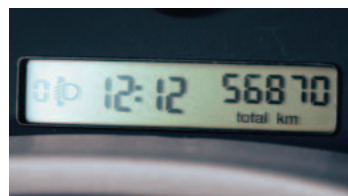


VAIRO SISTEMOS laisvumo remontas gali brangiai kainuoti, ypač to reikėtų ieškoti apžiūrint senesnius automobilius. Jei laisvumas jaučiamas, netikėkime maža rida.



GUMINĖS PEDALŲ APSAUGOS. Žinoma, jas galima lengvai pakeisti, bet apžiūrėti vis dėlto reikėtų. Gumų nusidėvėjimą išduoda ridą – jei ji maža, šios apsaugos nebus per daug nutrintos.

Į RIDOS SKAITIKLIO RODMENIS, jei tai nurodyta dokumentuose, nederėtų labai rimtai žiūrėti. Atsuktas skaitiklis labai populiarus atvejais, nes tai padaryti galima lengvai ir pigiai.



Nepasiduokime emocijoms

Jei norime nusipirkti naudotą automobilį, kuris ilgai tarnaus, pirmiausia neieškokime kuo pigesnio. Verčiau sulaikykime emocijas ir į pagalbą pasikvieskime patikimą specialistą.

■ Naudotų automobilių rinkos pasiūla byloja apie tai, kad daugumai lietuvių tai vis dar vienintelis būdas turėti keturis ratus. Niekio bloga čia nebūtų, jeigu visos naudotos mašinos turėtų jų praeitį patvirtinančius dokumentus ir būtų reguliariai bei tinkamai prižiūrimos. Tuomet net kelerių metų automobilis, kurio rida siekia 100 tūkst. km, neturėtų kelti rūpesčių. Žinoma, naudota mašina nėra tokia patraukli kaip naujas modelis, tačiau ji taip greitai nenuvertėja.

Naudotų automobilių rinkoje pilna nedorų pardavėjų

Deja, realiai naudotų automobilių rinka atrodo visiškai kitaip. Pardavėjai atsuka ridos skaitiklius, padirba serviso knygutes, nuslepia rimtus remontus, kitaip tariant – žaidžia be jokių taisyklių. Žinoma, nedoro pardavėjo auka visada gali kovoti dėl savo teisių teisme, tačiau tai trunka taip ilgai, kad tikrai geriau pasistengti padaryti viską, siekiant nenusipirkti katės maiše. Jei jau nusižiūrė-

jome kokį nors modelį, reikėtų pasidomėti atsiliepimais apie jį, sužinoti jo silpnąsias vietas, kitaip tariant, gauti kuo daugiau informacijos apie tai, ką pardavėjas gali norėti nuo mūsų nuslėpti. Ne mažiau svarbi ir paieškos vieta. Gana saugus sprendimas būtų dairytis naujų automobilių prekybos salonuose, kurie prekiauja naudotomis, ne senesnėmis nei keletų metų mašinomis. Paprastai tokie variantai yra brangesni, bet patikimesni (kartais suteikiama ir kelių mėnesių ar net



KĖBULAS



DAŽŲ SLUOKSNIO STORIS – tai vienas dalykų, kuriuos reikėtų patikrinti pirmiausia. Gamykliniai dažai yra nuo 100 iki 200 mikrometrų storio, storesnis sluoksnis byloja apie remontą.



NEDAUŽTO KĖBULO elementai būna idealiai suvirinti. Jei tarpai nelygūs arba kas nors labiau išsikiša, reikia būti atsargiam.



BAGAŽINĖS GRINDYS, kaip ir automobilio priekis, eismo įvykio metu dažnai nukenčia, taigi jas reikėtų gerai apžiūrėti. Atkreipkite dėmesį į tai, ar skarda nebanguota, ar sujungimai originalūs, o senesniuose automobiliuose ieškome rūdžių.



ORIGINALŪS VARŽTAI būna nudažyti kėbulo spalva, taigi lengva patikrinti, ar jie buvo atsukami. Po remonto pasitaiko, kad jų nėra arba jie kitokios formos.



VIDUS



GERA SALONO BŪKLĖ daug pasako apie savininką ir taip pat gali patvirtinti nedidelę automobilio ridą.



NUSITRYNUSI PAVARŲ PERJUNGIMO SVIRTIES galvutė rodo eksploataavimo intensyvumą. Ją galima lengvai pakeisti, tad dėmesį derėtų sutelkti į tai, kaip ji dirba.



KĖBULAS GALĖJO BŪTI DAŽOMAS dėl visai nereikšmingos priežasties, o rimtus jo pažeidimus reikia remontuoti. Būtina nuodugniai apžiūrėti, kaip sujungti kėbulo elementai. Dažnai keičiami būna visi mašinos ketvirčiai. Apžiūrinėdami išilgines sijąs patikrinkime, ar kėbulas neturi remontų požymių (ypač šalia statramsčių).



metų garantija). Tačiau jei ieškome brandesnio amžiaus automobilio, tuomet teks aplankyti aikštes, turgavietes, taip pat peržvelgti skelbimus spaudoje ir internete. Pigiausias pasiūlymus būtina iš karto atmesti!!! Tai, kas pigu, paprastai turi kažkokią paslaptį. Dažniausiai tai gali būti labai pavargę arba praėityje rimtai daužti automobiliai. Pirmoji mūsų paminėta priežastis būdinga senesniems modeliams, o daužtos labai dažnai būna ir apynaujės mašinos, ypač atvežtos iš užsienio. Tokie egzemplioriai kartais būna patyrę labai rimtą remontą: pakeista visa priekinė dalis, stogas, ketvirtis arba pusė automobilio. Jei stipriai daužta mašina taisoma norint ją parduoti, tai daroma kuo pigiau, negalvojant apie būsimo savininko ir kitų eismo dalyvių saugumą. Nelabai patyręs arba paprastas vairuotojas

tokio remonto požymių be profesionalo pagalbos gali ir nepastebėti. Todėl profesionaliam nusižiūrėto varianto patikrinimui patariame skirti nuo 200 iki 500 litų. Tokiu atveju geriausia būtų nuvažiuoti į firminį servisą ir paprašyti, kad patikrintų automobilio istoriją, net jei yra serviso knygelės. Tiesa, kartais to padaryti neįmanoma, bet pabandyti verta.

Tačiau prieš važiuodami pas mechaniką ir prieš išleisdami nemažai pinigų, iš pradžių patys nuodugniai apžiūrėkite ir įver-

tinkime automobilio būklę. Kaip tai padaryti? “Auto Bild Lietuva” patarimus pateikiame aukščiau. Svarbiausias – į visus pardavėjo tikinimus žiūrėkite atsargiai ir viską atidžiai tikrinkime.

Per daug netikėkime viskuo, ką sako automobilio savininkas

Jei, pvz., kalbama apie pakabos remontą, paprašykime parodyti sąskaitas, o jei apie tai, kad mašina buvo daužta, bet nestipriai, – nuotraukų. Automobilio techninę būk-

lę ir dinamines savybes galima lengvai įvertinti bandomojo važiavimo metu, atkreipiant dėmesį į tai, kaip jis išibėgėja, stabdo, įveikia posūkį ir t.t., o ieškant kėbulo remonto požymių reikia didesnio pastabumo. Labai praverstų dažų sluoksnio storio matavimo prietaisas, be to, reikia būtinai patikrinti tarpų tarp kėbulo detalių plotį, ar visi varžtai originalūs. Itin svarbu atminti, kad eismo įvykio metu pažeidžiama ir automobilio mechanika bei elektros įranga.

Loreta Žilinskaitė



Norint įvertinti bendrą automobilio būklę bandomasis važiavimas – būtinas

Būtinai tai padaryk

■ Dažnai būna, kad pirkėjas pamiršta elementarius veiksmus, kuriuos turėtų atlikti prieš pasirašydamas sutartį. Nepriklausomai nuo aplinkybių, niekada neatsisakykite bandomojo važiavimo ir pasistenkime, kad automobilį apžiūrėtų profesionalas.



Patikrinimas servise sumažina riziką įsigyti katę maiše



Apie 40 milijonų 27 Europos šalių "Auto Bild" skaitytojų gali rinkti gražiausią automobilį

Išrinkime 2009 metų gražiausią Europos automobilį

"Auto Bild" renka gražiausią metų automobilį. Kviečiame visus mūsų skaitytojus prisidėti prie kitų Europos šalių šio žurnalo skaitytojų ir įteikti 2009 m. dizaino premiją gražiausiam modeliui.

■ Gražiems gyventi lengviau. Taip jau yra. Ir žmonėms, ir gaminiams iš skardos. Šiuo metu dizainas pirkėjams, nepaisant kainos, yra pagrindinė daikto įsigijimo priežastis. Ir nėra ko stebėtis, kad gamintojai vis labiau stengiasi automobiliui suteikti patrauklų, žavingą, išraiškingą ir savitą veidą.

Metų gražiausiojo kartu su "Auto Bild Lietuva" skaitytojais ieškome

jau ketvirtą kartą. Šie rinkimai išsiskiria tuo, kad pirmąkart jie vyksta visoje Europoje, t.y. renkamas 2009 m. Europos gražiausias automobilis. Šiame rinkimų maratone dalyvauja apie 40 milijonų skaitytojų iš 27 valstybių, kuriose leidžiamas "Auto Bild". Balsą pirmiausia galite atiduoti savo favoritui iš bet kurios automobilių kategorijos. Po to norėtume sužinoti, kuris pasirodęs naujas

automobilis jums asmeniškai labiausiai patinka. Pateikiame balsavimo taisykles: jums reikia išrinkti gražiausią kiekvienos kategorijos (A, B, C, D ir E) automobilį bei absoliutų konkurso nugalėtoją ir pildant anketą (būtinai iškirptą iš žurnalo) ar siunčiant SMS žinutę nurodyti jo numerį. Konkurso anketą bei pavyzdį, kaip galima atiduoti savo balsą už jums patikusį modelį, rasite 38 p.

Rinkimai vyks iki balandžio 10 d. Primename, kad netinkamai užpildytos anketos negalios.

Iš visų atsiųstų balsavimo anketų burtais išrinksime tris laimėtojus, kurie bus apdovanoti prizais. Pagrindinis apdovanojimas – J'OSE kvėpalai vyrams, antrasis – "Shell" alyva, trečiasis – "Nivea" vyriškos kosmetikos rinkinys.

ABL inf.



Kvėpalai "J'OSE Eisenberg" (100 ml) – **1 vieta**
gundantis, rafinuotas, itin vyriškas aromatas,
pažadinantis jausmus.

Vyru, kuris išdrįsta...

Prizą įsteigė



Pirmosios vietos laimėtojas bus apdovanotas prabangiu kvapu vyrams J'OSE.

3 vieta



NIVEA
FOR MEN

Prizą įsteigė
UAB "Beiersdorf"
www.nivea.lt

Trečiosios vietos laimėtojui bus įteiktas NIVEA vyriškos kosmetikos rinkinys.

2 vieta



Prizą įsteigė
UAB "Jungent"
www.shell.lt



Antrosios vietos laimėtojo laukia 8 litrai (2 x 4 l) visiškai sintetinės alyvos "Shell Helix Ultra 5W-40".

A KATEGORIJA

Maži ir kompaktiniai automobiliai

A 01 Brilliance BS2



A 02 Chevrolet Spark



A 03 Citroen C3 Picasso



A 04 Ford Ka



A 05 Honda Jazz



A 06 Hyundai i20



A 07 Lada Priora



A 08 Mazda 3



A 09 Nissan Cube



A 10 Nissan Pixo



A 11 Renault Megane



A 12 Suzuki Alto



A 13 Toyota Urban Cruiser



A 14 VW Golf



A 15 VW Polo



2006 metais
gražiausiojo titulą
Lietuvoje laimėjo
Aston Martin Rapide



B KATEGORIJA

Sedanai ir universalai

B 01 7 serijos BMW



B 02 Brilliance BS4 Kombi



B 03 Cadillac Sportwagon



B 04 Chevrolet Cruze



B 05 Honda Insight



B 06 E klasės Mercedes



B 07 Mitsubishi Lancer Sportback



B 08 Opel Insignia Sports Tourer



B 09 Porsche Panamera



B 10 Seat Exeo



B 11 Toyota Avensis



B 12 Toyota Prius



C KATEGORIJA

Kupė ir kabrioletai

2007 metais
lietuviams gražiausias
buvo sportinis kupė
Audi R8



C 01 Aston Martin one-77



C 02 Aston Martin DBS Volante



C 03 Audi A5 Cabrio



C 04 BMW Z4



C 05 Fiat 500 Cabrio



C 06 Infiniti G37 S Coupe



C 07 Lamborghini Gallardo Spider



C 08 E klasės Mercedes Coupe



C 09 Mini Cabrio



C 10 Morgan 4/4 Sport



C 11 Nissan 370Z



C 12 Renault Megane Coupe



Auto Bild GRAŽIAUSIŲ PASAULIO AUTOMOBILIŲ RINKIMAI 2009

D KATEGORIJA

SUV, vienatūriai ir 4x4

2008 metais
gražiausiu modeliu
lietuviai išrinko italų
Ferrari California



D 01 Audi A4 Allroad



D 02 Cadillac SRX



D 03 Fiat Fiorino Qubo



D 04 Hyundai ix 55



D 05 Iveco Campagnola



D 06 Lexus RX 450h



D 07 Mahindra Bolero



D 08 Nissan NV 200



D 09 Peugeot 3008



D 10 Renault Kangoo Be-Bop



D 11 Renault Scenic



D 12 Saab 9-3X



D 13 Škoda Yeti



D 14 Toyota Verso



D 15 VW Routan



E KATEGORIJA

Studijiniai ir
konceptiniai
automobiliai

E 01 Audi A7 Sportback



E 02 5 serijos BMW GT



E 03 BMW X1



E 04 Citroen DS3



E 05 Citroen Gran Turismo



E 06 Dacia Duster



E 07 Fisker Karma S



E 08 Ford Iosis Max



E 09 Hyundai ix-onic



E 10 Infiniti Essence



E 11 Italdesign Namir



E 12 Kia No.3



E 13 Koenigsegg Quant



E 14 Lagonda Concept



E 15 Lamborghini Estoque



E 16 Mercedes Blue Zero



E 17 Mini Crossover Concept



E 18 Mitsubishi Sport Air Concept



E 19 Nissan Nuvu



E 20 Nissan Qazana



E 21 Opel Ampera



E 22 Perana Z-One



E 23 Pininfarina Bluecar



E 24 Renault Ondelios



E 25 Rolls-Royce 200 EX



E 26 Subaru Legacy



E 27 Tata Prima



E 28 Volvo S60



E 29 VW Blue Sport



DALYVIO ANKETA

A

Maži ir kompaktiniai automobiliai

B

Sedanai ir universalai

C

Kupė ir kabrioletai

Gražiausias automobilis,
mano nuomone,
yra.....

D

SUV, vienatūriai ir 4x4

E

Studijiniai ir konceptiniai automobiliai

Prašome išrinkti pagrindinį visų kategorijų (pvz., D12!) nugalėtoją

Auto Bild GRAŽIAUSIŲ PASAULIO AUTOMOBILIŲ RINKIMAI 2009

Vardas, pavardė

Gatvė, namo/buto nr.

Indeksas, miestas

Gimimo data

el. paštas

Tel. visą parą

mob. tel.

Data, parašas

Dalyvaukite "Auto Bild Lietuva" gražiausių pasaulio automobilių rinkimuose ir nurodykite kiekvienos kategorijos automobilį, kuris jums atrodo gražiausias.

Iš penkių kategorijų, jūsų manymu, gražiausiųjų išrinkite bendrą konkurso nugalėtoją.

1. Galima rinkti SMS žinutėmis.

Siųskite žinutę (kaina – 2 litai) tel. 1674: DIZ (tarpas) kiekvienos kategorijos raidė ir skaičius (tarpas) absoliutaus nugalėtojo kategorijos raidė ir skaičius (tarpas) vardas (tarpas) pavardė (tarpas) miestas.

Pvz., **DIZ_A01_B02_C05_D12_E08_D12_SIMAS_SIMAITIS_VILNIUS.**

2. Siųsti laiškus su užpildytomis anketomis adresu:

"Auto Bild Lietuva" konkursas,
Goštauto g. 8, Vilnius LT-01108

Laiškų ir SMS žinučių laukiame iki balandžio 10 d. 24 val.



Naujų vilčių pavasaris

Kai tik paskutiniame galutinio etapo rate paaiškėjo 2008 m. "Formulės-1" čempionas, vargu ar buvo galima nuspėti, kad tarpsezoniu šias lenktynes irgi krės pasaulinės krizės karštinė.

■ Tai, kad automobilių sportas – brangus malonumas, sutinka visi. Todėl logiška, kad gamintojams ėmus mažinti išlaidas dalyvavimas F-1 čempionate buvo vienas skaudžiausių klausimų "Ferrari", "Renault", "Toyota" ir kitoms ekipoms.

Ar retės dalyvių gretos?

"Honda" pirmoji nusprendė pasitraukti iš šio žaidimo. Beveik iškart po sezono buvo nuspręsta komandai ieškoti pirkėjo. Ir jis buvo rastas visai šalia – savininku tapo buvęs komandos technikos direktorius Rossas Brawnas. Tiesa, nuo šiol "Honda" vardo pavadinime nebeliks – komanda vadinsis "Brawn GP". Ekipos automobiliuose BGP001 bus montuojami "Mercedes" varikliai. Šios komandos garbę gins R.Barrichello ir J.Buttonas.

Iš viso startuoti rengiasi 10 komandų. Jeigu krizė "nepapjaus", ši

kompanija neturėtų retėti – tad tikėtina, kad sezoną pradės ir baigs 20 lenktynininkų. Be to, iki pirmųjų šio sezono lenktynių visos ekipos turėtų pasirašyti naują "Concorde" sutartį, kuri reglamentuoja daugelį komercinių (ir ne tik) santykių "Formulės-1" varžybose.

Kas bus favoritai?

Šių metų testų rezultatai kol kas gali būti tik preliminarus realaus pajėgumo indikatorius. Be abejo, favoritais derėtų vadinti pernai čempionate iki pat finišo dėl nugalėtojo vardo kovojusius L.Hamiltoną ("McLaren") ir F.Masą ("Ferrari"). Nors šioms komandoms atstovaujantys suomiai H.Kovalainenas ir K.Raikkonenas tikrai nebus linkę lengvai paleisti savo kolegų.

"BMW Sauber" ekipa pernai bene dažniausiai lipo lyderiams ant kulnų. Po žiemos šios komandos nariai

R.Kubica ir N.Heidfeldas bus pasirengę įrodyti, kad "amžinų trečiųjų" vardas jų nebetenkina.

Nereikia pamiršti ir "Renault". F.Alonso pernai priminė, kad čempiono vardą du sezonus iš eilės buvo iškovojęs ne veltui. Gamintojas iš Prancūzijos šiose lenktynėse nestokoja ambicijų, tad galima laukti ir šios ekipos lenktynininkų iššūkių.

"Toro Rosso"? Pernai S.Vettelis sugebėjo iškrovoti vieną pergalę, bet po ekipos prisistatymo net pati jos vadovybė suabejojo, ar šiemet pavyks pakartoti pernykštę sėkmę (pernai galutinėje įskaitoje užimta 6 vieta).

Trasos

Pavyzdžiui, legendinė Spa trasa Belgijoje šiemet įtraukta į F-1 kalendorių. Tačiau 2008 m. rezultatai menkai guodžia šios trasos šeimininkus – lenktynės pridarė 3,8 mln. eurų nuostolį. Taip, ir žiurovų buvo 10

tūkst. mažiau nei prieš metus, o juk tada apie krizę garsiai dar nekalbėta.

Kaip ir pernai, rugsėjo pabaigoje Singapūre vyks naktinės lenktynės. Tačiau atrodo, kad būtent Azijos ir Artimųjų Rytų regionas lenktynių komercinių teisių savininkams yra įdomiausias. Tad Kinijos ir Jungtinių Arabų Emyratų gyventojai galės iš arti pamatyti, kas yra F-1.

Kanados ir Prancūzijos etapai iš kalendoriaus išnyko. Ir turbūt net Prancūzijos prezidento Nicolas Sarkozy susitikimas su planetos čempionu Alanu Prostu greitai rezultatų gali neduoti: Europoje "laisvų" pinigų tikrai nėra daug, o investicijos į šį sportą – milžiniškos. Tačiau juk buvo laikai, kai lenktynių etapai leisdavo trasų šeimininkams ne tik maudytis garbės spinduliuose, bet ir susižerti milžinišką pelną. Klausimas: kada tas aukso amžius sugriš?

Saulenis Pociūnas

Kovo 29 d. ir vėl užvirs F-1 aistros



AFP nuotr.

2009 m. "Formulės-1" čempionato kalendorius

Data	GP	Trasa	Rato ilgis (m)	Ratų skaičius	Distancijos ilgis (km)
Kovo 29 d.	Australijos GP	Melburnas	5503	58	307,574
Balandžio 5 d.	Malaizijos GP	Sepangas	5543	56	310,408
Balandžio 19 d.	Kinijos GP	Šanchajus	5451	56	305,066
Balandžio 26 d.	Bahreino GP	Sakhiras	5412	57	308,238
Gegužės 10 d.	Ispanijos GP	Barselona	4655	66	307,104
Gegužės 24 d.	Monako GP	Monte Karlas	3340	78	260,520
Birželio 7 d.	Turkijos GP	Stambulas	5338	58	309,396
Birželio 21 d.	Didžiosios Britanijos GP	Silverstonas	5141	60	308,355
Liepos 12 d.	Vokietijos GP	Niurburgingas	5148	60	308,863
Liepos 26 d.	Vengrijos GP	Hungaroringas	4381	70	306,458
Rugpjūčio 23 d.	Europos GP	Valensija	5440	57	310,080
Rugpjūčio 30 d.	Belgijos GP	Spa	7004	44	308,052
Rugsėjo 13 d.	Italijos GP	Monza	5793	53	306,720
Rugsėjo 27 d.	Singapūro GP	Singapūras	5067	61	309,087
Spalio 4 d.	Japonijos GP	Suzuka	5807	53	307,573
Spalio 18 d.	Brazilijos GP	Interlagosas	4309	71	305,909
Lapkričio 1 d.	Abu Dabio GP	Yes Marina	5554	55	305,470

Komandos ir jų lenktynininkai

“Vodafone McLaren Mercedes”

2008 M. PELNĖ 151 TAŠKĄ, UŽIMTA 2 VIETA



1. Lewis Hamiltonas*

(Didžioji Britanija)

Gimimo data 1985-01-07

Ūgis 174 cm

Svoris 66 kg

* 2008 m. F-1 čempionas



2. Heikki Kovalainen

(Suomija)

Gimimo data 1981-10-19

Ūgis 170 cm

Svoris 6 kg

“Scuderia Toro Rosso”

2008 M. PELNĖ 39 TAŠKUS, UŽIMTA 6 VIETA



11. Sebastienas Buemi

(Šveicarija)

Gimimo data 1988-10-31

Ūgis 177 cm

Svoris 61 kg



12. Sebastienas Bourdais

(Prancūzija)

Gimimo data 1979-02-28

Ūgis 168 cm

Svoris 69 kg

“Scuderia Ferrari Marlboro”

2008 M. PELNĖ 172 TAŠKUS, UŽIMTA 1 VIETA



3. Kimi Raikkonenas

(Suomija)

Gimimo data 1979-10-17

Ūgis 175 cm

Svoris 68 kg



4. Felipe Massa

(Brazilija)

Gimimo data 1981-04-25

Ūgis 166 cm

Svoris 66 kg

“Red Bull Racing”

2008 M. PELNĖ 29 TAŠKUS, UŽIMTA 7 VIETA



14. Markas Webberis

(Australija)

Gimimo data 1976-08-27

Ūgis 184 cm

Svoris 71 kg



15. Sebastianas Vettelis

(Vokietija)

Gimimo data 1987-07-03

Ūgis 176 cm

Svoris 64 kg

“BMW Sauber F1 Team”

2008 M. PELNĖ 135 TAŠKUS, UŽIMTA 3 VIETA



5. Robertas Kubica

(Lenkija)

Gimimo data 1984-12-07

Ūgis 184 cm

Svoris 69 kg



6. Nickas Heidfeldas

(Vokietija)

Gimimo data 1977-05-10

Ūgis 164 cm

Svoris 61 kg

“AT&T Williams”

2008 M. PELNĖ 26 TAŠKUS, UŽIMTA 8 VIETA



16. Nico Rosbergas

(Vokietija)

Gimimo data 1985-06-27

Ūgis 178 cm

Svoris 69 kg



17. Kazuki Nakajima

(Japonija)

Gimimo data 1985-01-11

Ūgis 173 cm

Svoris 60 kg

“ING Renault F1 Team”

2008 M. PELNĖ 80 TAŠKŲ, UŽIMTA 4 VIETA



7. Fernando Alonso

(Ispanija)

Gimimo data 1981-07-29

Ūgis 171 cm

Svoris 67 kg



8. Nelsonas Piquet

(Brazilija)

Gimimo data 1985-07-25

Ūgis 170 cm

Svoris 64 kg

“Brawn GP”*

2008 M. PELNĖ 14 TAŠKŲ, UŽIMTA 9 VIETA



18. Jensonas Buttonas

(Anglija)

Gimimo data 1980-01-19

Ūgis 182 cm

Svoris 73 kg



19. Rubensas Barrichello

(Brazilija)

Gimimo data 1972-05-23

Ūgis 172 cm

Svoris 75 kg

* kol kas pilotų šalmu dizainas dar oficialiai nepaskelbtas

“Toyota Racing”

2008 M. PELNĖ 56 TAŠKUS, UŽIMTA 5 VIETA



9. Jarno Trulli

(Italija)

Gimimo data 1974-07-13

Ūgis 173 cm

Svoris 60 kg



10. Timo Glockas

(Vokietija)

Gimimo data 1982-03-18

Ūgis 169 cm

Svoris 64 kg

“Force India Formula One Team”

2008 M. PELNĖ 0 TAŠKŲ, UŽIMTA 10 VIETA



20. Adrianas Sutilas

(Vokietija)

Gimimo data 1983-01-11

Ūgis 183 cm

Svoris 75 kg



21. Giancarlo Fisichella

(Italija)

Gimimo data 1973-01-14

Ūgis 172 cm

Svoris 63 kg



“Parketinis” džipas pagal kišene

Daugelio naudotų automobilių pirkėjų, mėgstančių didesnio pravažumo automobilius, gigantiškieji visureigiai nebedomina. Bet juk yra puiki alternatyva – galima nusipirkti nedidelį žavų SUV. Apžvelgsime šešis dėmesio vertesnius “parketinius” visureigius.



Honda CR-V – patikimas ir nekeliantis problemų



Nuo 33 000 Lt
Rida: 80 000 km

CR-V yra labai populiarus ir labai patikimas naudotas visureigis



Lengvai suprantamas prietaisų skydelis – japonų visureigio bruožas

■ Antrosios kartos *Honda CR-V* 2002–2006 metais buvo gaminamas Anglijoje. Bet dėl to nereikėtų skeptiškai žiūrėti į šio SUV kilmę. Priešingai, šie *CR-V* priskiriami prie patikimiausių nedidelių visureigių. Silpnų vietų per daug nesurasime. Puikiai veikiantis dviejų litrų benzinas variklis pritaikytas ilgoms kelionėms, be to, gerai suderintas su transmisija. Prie gero “paveiklo” prisideda ir elektronika – skundų dėl apsaugos sistemos ar degalų siurblio gedimų pasitaiko labai retai. Automobilis gerai apsaugotas nuo rūdžių, jame yra pakankamai vietos ir nestokojama komforto. Tačiau šie keturiais ratais varomi *Honda* džipai nėra pritaikyti važiuoti bekele. Šis japonų modelis Lietuvoje yra tarp populiariausių naudotų visureigių.

Privalumai

- Mažai genda
- Patogus valdyti

TECHNINIAI DUOMENYS	
Modelis	Honda CR-V 2.0
Variklio darbinis tūris:	1998 cm ³
Galia:	110 kW/150 AG
Maksimalus greitis:	177 km/h
Vid. degalų sąnaudos (l/100km)	9,8
CO ₂ išmetamųjų dujų kiekis:	227 g/km

ATSARGINIŲ NEORIGINALIŲ DETALIŲ KAINOS (LT)	
Priekiniai žibintai (vnt.)	299
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	166
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	99
Galinųjų stabdžių trinkelės (kompl.)	89
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	285
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	234



CR-V – patikimai veikiantis variklis yra ilgaamžis

Trūkumai

- Didelė kaina
- Nepritaikytas bekelei

Kia Sportage – mėgautis atsargiai



Nuo 15 500 Lt
Rida: 80 000 km

Sportage – gana nebrangus, tačiau jo eksploatacija atsieina nepigiai



Nuobodokas salonas, žemai įmontuotas radijas – ergonomikos trūkumas

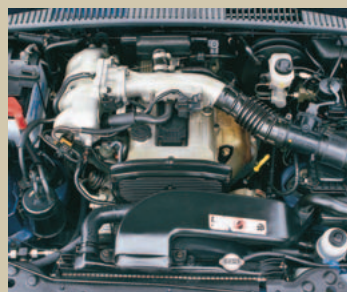
■ 1994–2002 metais gaminti *Kia Sportage* Europoje buvo pirmieji korėjietiški SUV. Tačiau šių automobilių patikimumas ir kokybė buvo tik vidutiniški. Net po modelio atnaujinimo jie nebuvo tinkamai apsaugoti nuo rūdžių. Be to, rūpesčių kėlė jiems būdingos silpnosios vietos: tai nepakankamai patvarios galinės ašies lingės, ratų guolių defektai ir galinio diferencialo gedimai, per greitas vairo mechanizmo susidėvėjimas. Nepatariame rinktis dyzelinio variklio, nes dviejų litrų benzinas variklis kur kas patikimesnis. Tačiau jis sunaudoja nemažai degalų, o ir jo techninės charakteristikos neteikia malonumo. Nepasitenkinimą kelia ir didelės alyvos sąnaudos bei streikuojanti gamyklinė apsaugos sistema. Pačios silpniausios vietos – važiuoklė ir stabdžiai.

Privalumai

- Maža kaina
- Paprasta konstrukcija

TECHNINIAI DUOMENYS	
Modelis	Kia Sportage Wagon 2.0 16V
Variklio darbinis tūris:	1998 cm ³
Galia:	94 kW/128 AG
Maksimalus greitis:	172 km/h
Vid. degalų sąnaudos (l/100km)	12,1
CO ₂ išmetamųjų dujų kiekis:	281 g/km

ATSARGINIŲ NEORIGINALIŲ DETALIŲ KAINOS (LT)	
Priekiniai žibintai (vnt.)	233
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	126
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	109
Galinųjų stabdžių trinkelės (kompl.)	88
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	222
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	200



Degalų troškulio kamuojamas šiurkštokas motoras

Trūkumai

- Dažnai genda
- Neapsaugotas nuo rūdžių

Land Rover Freelander – kuo naujesnis, tuo geriau

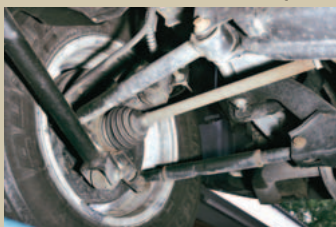


Nuo 20 000 Lt
Rida: 90 000 km

Freelander – išsiskiria rafinuotu charakteriu, tačiau nėra itin patikimas



Jokios painiavos – prietaisų skydelis paprastas ir aiškus



Bekelėje kyla grėsmė pernelyg trapiai visureigio pakabai



Nepakankamai izoluoti laidai ir kištukai – gedimų šaltynis

■ Nuo 1998 iki 2005 metų *Land Rover Freelander* į automobilių pramonės kasdienybę įnešė nuotykių dvelksmo. Žinoma, ne dėl to, kad jis turi keletą bekelės automobilių savybių, o dėl patikimumo. Dažniausi gedimai: perdegusios cilindry galvučių tarpinės, nutrūkę variklio dirželiai ir elektronikos defektai. Nors laikui bėgant modelis tapo kokybiškesnis ir patikimesnis, didelės variklio bei transmisijos alyvos sąnaudos bei greitai gendantį automobilio apsaugos sistema taip ir liko silpnosios šio SUV vietos. Negalima nepastebėti ir sankabos hidraulikos trūkumų, vairo mechanizmo defektų, susidėvėjusių vairo traukių bei movų. Be to, dar prisideda senojo dyzelinio variklio 2.0 Di (97 AG) gedimai. Rūdys šiame automobilyje yra retos, o ankstesniuose modeliuose jų pasitaikydavo – juose korozija įveikdavo skardų kraštus.



Neatsparus korozijai: išmetamąjį vamzdį greitai apninka rūdys

TECHNINIAI DUOMENYS	
Modelis	Freelander 1.8i (117 AG)
Variklio darbinis tūris:	1796 cm ³
Galia:	86 kW/117 AG
Maksimalus greitis:	160 km/h
Vid. degalų sąnaudos (l/100km)	10,3
CO ₂ išmetamųjų dujų kiekis:	239 g/km

ATSARGINIŲ NEORIGINALIŲ DETALIŲ KAINOS (LT)	
Priekiniai žibintai (vnt.)	322
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	145
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	99
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	92
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	399
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	300

Privalumai

- Nerūdija
- Ilgai išlaiko vertę

Trūkumai

- Degina alyva
- Per silpna pakaba



1,8 litro benzininiam *Land Rover* varikliui trūksta galios

Mitsubishi Pajero Pinin – rūdys neišvengiamos



Nuo 25 500 Lt
Rida: 70 000 km

Pajero Pinin – išskirtinis SUV, kurį kūrė ir garsūs italų dizaineriai



Viskas ten, kur reikia: vairuotojo darbo vieta paprasta ir patogiai

■ Mažąją *Mitsubishi* atžalą *Pajero Pinin* nuo 1999 iki 2006 metų gamino "Pininfarina" tiuningo dirbtuvės. Dizainas ir technologijos buvo japonų, o italai ranką pridėti galėjo tik salono viduje. Gal dėl to jie taip taupė antikorozinės apsaugos sąskaita? Kad ir kaip būtų, faktas yra toks – *Pajero Pinin* anksti atsiranda rūdžių. Ir ne tik ant apatinių skardų, bet ir ant priekinių spyruoklių, ant ratų arkų briaunų bei ant durų kraštų. Tačiau mechaninė dalis yra gera. Variklis, transmisija ir kiti svarbūs įrenginiai – ilgamžiai. Vis dėlto 2.0 GDI modelio savininkai skundžiasi trūkčiojimu, kurį sukelia tiesioginio benzino įpurškimo sistema GDI, ypač lėtai važiuojant. Retai skundžiamasi variklio ar įpurškimo sistemos defektais. *Pajero Pinin* priskiriamas prie pakankamai patikimų SUV.

Trūkumai

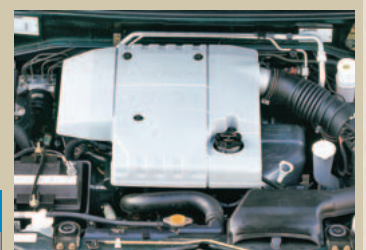
- Atsiranda rūdžių
- Prastas GDI variklis

Privalumai

- Išvaizdas
- Gana patikimas

TECHNINIAI DUOMENYS	
Modelis	Pajero Pinin 2.0 GDI (129 AG)
Variklio darbinis tūris:	1999 cm ³
Galia:	95 kW/129 AG
Maksimalus greitis:	170 km/h
Vid. degalų sąnaudos (l/100km)	9,7
CO ₂ išmetamųjų dujų kiekis:	225 g/km

ATSARGINIŲ NEORIGINALIŲ DETALIŲ KAINOS (LT)	
Priekiniai žibintai (vnt.)	289
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	125
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	100
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	94
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	315
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	270



Nei daug degalų naudojantis, nei taupus variklis

Suzuki Grand Vitara – galingas, bet rūdijantis

Nuo 31 000 Lt
Rida: 80 000 km



Grand Vitara – džipas su tvirta važiuokle, bet genda pavarų dėžė



Japoniško Suzuki prietaisų skydelis paprastas, lengvai suprantamas

■ Nors 1998 metais pradėto gaminti Suzuki Grand Vitara buvo sutvirtinta važiuoklė, jo negalima priskirti prie klasikinių visureigių – bekelės automobilių savybės šiame Suzuki SUV yra apribotos. Tačiau ne patikimumas. Šiuo atžvilgiu jis tarp japonų beveik neturi konkurentų. Variklis, generatorius, starteris, vairo mechanizmas ir ašys yra labai kokybiški ir ilgaamžiai. Tačiau pavarų

dėžė ir kirstymo mechanizmas greitai susidėvi. Atsargiai – pavarų perjungimo svirties gedimas gali grėsti brangiu remontu! Elektronikos gedimai dėl surūdijusių kištukų būdingi senesniems modeliams, bet ir naujesniuose modeliuose pasitaiko, kad rūdys neretai paveikia apatines skardas bei viršutinių skardų kraštus. Apie alyvos sąnaudas taip pat negalima pasakyti nieko gero.



Nepasotinamas benzininis Suzuki variklis “išgeria” daug degalų



Rūdys skardų kraštuose – bloga antikorozinė apsauga

TECHNINIAI DUOMENYS	
Modelis	Suzuki Grand Vitara 2.0
Variklio darbinis tūris:	1995 cm ³
Galia:	94 kW/128 AG
Maksimalus greitis:	160 km/h
Vid. degalų sąnaudos (l/100km)	11,3
CO ₂ išmetamųjų dujų kiekis:	229 g/km

ATSARGINIŲ NEORIGINALIŲ DETALIŲ KAINOS (LT)	
Priekiniai žibintai (vnt.)	345
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	175
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	112
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	91
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	298
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	240

Privalumai

- Labai patikimas
- Tvirta pakaba

Trūkumai

- Genda pavarų dėžė
- Nepritaikytas bekelei

Toyota RAV 4 – tvirtai ant kelio stovintis karjeristas

Nuo 34 500 Lt
Rida: 80 000 km



RAV4 – ilgai išlaikantis savo vertę visureigis, kuris genda palyginti retai



Ašių ir važiuoklės gedimai pasitaiko gana retai



Bekelėje “miestiečio” RAV4 dugnas dažnai siekia žemę

■ Antrosios kartos Toyota RAV4 (2000–2006 m.), lygiai taip pat kaip ir jo pirmtakas, pasižymi dideliu patikimumu. Variklis, transmisija ir visi kiti agregatai yra kokybiški bei ilgaamžiai. Gedimų statistikos duomenų negali sudrumsti nei modernus ir pagal brangią technologiją pagamintas dyzelinis variklis, nei elektronika. Tačiau RAV4 turi ir vieną silpną vietą – nepatvarią sankabą, ir tai ypač pastebima dyzelinį variklį turinčiuose automobiliuose, ypač jei traukiame priekabą. Taip pat nelabai ilgai išlaiko akumuliatorius. Kritikuotina ir žema automobilio prošvaisa, tačiau RAV4 nėra sukurtas važiuoti sunkiai įveikiama bekele. Visa kita verta pagyrimo – gera antikorozinė apsauga, kokybiškas variklis, ilgaamžė dujų išmetimo sistema.

TECHNINIAI DUOMENYS	
Modelis	Rav4 2.0
Variklio darbinis tūris:	1998 cm ³
Galia:	110 kW/150 AG
Maksimalus greitis:	185 km/h
Vid. degalų sąnaudos (l/100km)	9,6
CO ₂ išmetamųjų dujų kiekis:	239 g/km

ATSARGINIŲ NEORIGINALIŲ DETALIŲ KAINOS (LT)	
Priekiniai žibintai (vnt.)	302
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	147
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	102
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	99
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	285
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	220

Privalumai

- Mažai nuvertėja
- Labai patikimas

Trūkumai

- Nepatvari sankaba
- Per žema prošvaisa

Išvada

■ Ar šiuolaikiška ir madinga turėti didžiulį SUV – kiekvienas turi pats apsispręsti. Kas gali apsieiti be milžiniško visureigio šeimininko įvaizdžio, tas

susidomės “parketinių” naudotų automobilių pasiūla. Labiausiai iš šio šešeto dėmesio verti 2002 metais pasirodęs Honda CR-V ir antrosios kartos

Toyota RAV 4. Žinoma, dėl šių abiejų japonų teks gerokai pakratyti kišenes, tačiau didesnes išlaidas greitai atperka puiki kokybė ir patikimumas.

Nėra blogai, bet būdavo ir geriau

■ Išsamiau panagrinėjus pastarųjų metų ketverių ir penkerių metų automobilių gedimus, galima daryti išvadą, kad problemų, dėl kurių mašinos po būtino remonto servise privalo grįžti pakartotinei apžiūrai į TUV centrus, sėkmingai mažėja. Tai reiškia, kad didėja saugumas keliuose ir mažėja daug

bei dažnai gendančių automobilių. Tai gana svarbu Lietuvos vairuotojams, norintiems įsigyti senų mašinų iš užsienio, ypač iš Vokietijos. Labiausiai ir mažiausiai patikimų automobilių sąrašą paskelbia Techninės kontrolės draugija TUV. Jis sudaromas remiantis Vokietijos TUV centrų sukauptais atliktų pri-

valomų techninių apžiūrų duomenimis, kurie ir yra viena sudedamųjų dalių įvertinant naudotų automobilių kokybę.

TUV centruose atliekamų apžiūrų metu tikrinami: pagrindinių pakabos elementų būklė bei jų atsparumas korozijai, važiuoklės ir variklio, vairo, pavarų perjungimo

ir išmetamųjų dujų sistemos, stabdžiai ir elektros įranga.

Kaip ir jau apžvelgoje jauniausioje amžiaus grupėje (duomenis pateikėme ABL nr. 5, 46–47 p.), viršutinės pozicijas vėl dalijasi vokiečių bei japonų gamintojų automobiliai. Didžiausias netikėtumas tarp jų yra korėjiečių

1 vieta

Porsche Boxster/911

■ Porsche laimi. Šią pergalę galima pavadinti "dubliu". Tarp ketverių ir penkerių metų automobilių *Boxster* ir *911* modeliai, pasirodo, kelia mažiausiai rūpesčių techninių apžiūrų metu.



4 vieta

Honda Jazz

■ Mažas, vingrus ir nebrangiai eksploatuojamas *Honda Jazz* – tai vertas dėmesio nedidelis miesto automobilis. Gero įvertinimo jis sulaukia ir iš servisų mechanikų, ir iš TUV ekspertų.



18 vieta

Toyota Corolla

■ Keturi populiarūs *Toyota* modeliai (*Yaris*, *Corolla*, *Avensis* ir *RAV4*) dalijasi vietas pirmame TUV ataskaitos dvidešimtuke. Daugiausia pastabų šie modeliai sulaukė dėl elektros įrangos gedimų.



26 vieta

Audi A3

■ Puiki antikorozinė automobilio apsauga, jokio vairo sistemos laisvumo, o štai apie pavarų perjungimo sistemą ir elektros įrangą to nepasakysi. Tačiau bendras rezultatas visiškai neblogas – 26 vieta.



33 vieta

Nissan Micra

■ Ypač moterų pamėgtas žavus ir žaismingas *Nissan* mažylis, rinkoje pasirodęs 2003-iaisais, turi keletą nedidelių trūkumų (apie jas rašėme ABL 2009/3), tačiau apžiūrų metu jis visai neblogai įvertinamas. Tai patvirtina užimta 33 vieta.



43 vieta

Jeep Grand Cherokee

■ *Grand Cherokee* nusipelnė neblogos 43 vietos. Modelio bėdos – alyvos nutekėjimas iš variklio ir pavarų sistemos bei labai prasta elektros įranga. O štai išmetamųjų dujų sistema yra geros būklės.



48 vieta

Ford Mondeo

■ Antros kartos *Mondeo* populiarumas naudotų automobilių rinkoje gana nemažas. Jo kainos ir amžiaus santykis visai palankus. Jei kalbėtume apie patikimumo lygį – įvertinimas taip pat neblogas.



Ketverių ir penkerių metų automobiliai

Vieta	Modelis	Automobiliai, turintys rimtų trūkumų (proc.)*	Patikimumas
1.	Porsche Boxster	3,6	
	Porsche 911	3,6	
3.	Subaru Forester	3,7	
4.	Honda Jazz	3,9	
5.	Audi A8	4,3	
6.	Opel Meriva	4,4	
	Mazda 2	4,4	
8.	Toyota RAV4	4,5	
9.	Mazda MX-5	4,6	
10.	Audi A4	5	
11.	VW Touareg	5,1	
	Ford Fusion	5,1	
13.	A klasės Mercedes	5,5	
14.	Hyundai Getz	5,7	
15.	Mercedes SLK	6	
	Toyota Avensis	6	
	Mazda Demio	6	
18.	Toyota Yaris	6,2	
	Toyota Corolla	6,2	
20.	Ford Fiesta	6,3	
21.	BMW Z4	6,6	
	Audi A2	6,6	
	VW Golf/Bora	6,6	
24.	Nissan X-Trail	6,8	
25.	Audi TT	6,9	
26.	Audi A3	7	
27.	7 serijos BMW	7,1	
	Mazda 6	7,1	
29.	Opel Agila	7,2	
	A klasės Mercedes	7,2	
	Mercedes SL	7,2	
	Honda CR-V	7,2	
33.	Nissan Micra	7,3	
34.	VW Touran	7,4	
	Honda Accord	7,4	
	Mitsubishi Pajero	7,4	
	Saab 9-3	7,4	
38.	Suzuki Grand Vitara	7,5	
	Mazda Premacy	7,5	
40.	Mitsubishi Space Wagon	7,9	
41.	VW New Beetle	8	
	Smart Fortwo	8	
43.	Jeep Grand Cherokee	8,2	
	Hyundai Santa Fe	8,2	
45.	Audi A6	8,3	
	E klasės Mercedes	8,3	
	Ford Focus	8,3	
48.	Ford Mondeo	8,5	
49.	Opel Vectra	8,6	
	VW Passat	8,6	
51.	Mitsubishi Carisma	8,7	
52.	Seat Leon/Toledo	8,8	
53.	C klasės Mercedes	8,9	
	Honda Civic	8,9	
	Nissan Almera	8,9	
56.	Citroen Xsara	9	

iaiu Vidutinis ketverių ir penkerių metų automobilių gedimų procentas – 9,3. Tai blogesnis rezultatas negu buvo 2008-aisiais, bet geresnis negu 2007-aisiais.

Hyundai Getz, užsitarnavęs labai gerą 14 vietą. Kartu su juo pirmame dvidešimtuose atsidūrė Porsche, Subaru, Toyota, Mazda, Ford, Honda, kai kurie Audi, Opel, Honda, Volkswagen, Mercedes bei BMW modeliai.

Lentelės viduryje įsitaisė daugelis Lietuvos rinkoje populiarių

automobilių – tai Ford Focus ir Mondeo, Opel Corsa, Astra ir Vectra, Škoda Fabia ir Octavia, Citroen, C5 ir Berlingo bei Seat Leon.

Lentelės apačią okupuoja Renault modeliai. Paskutiniame dvidešimtuose yra net šeši šios markės atstovai (Twingo, Clio, Espace,

Scenic, Kangoo ir Laguna). Jiems kompaniją palaiko Peugeot (106 ir 406), Ford (Ka ir Galaxy) bei Seat (Aros ir Alhambra). Lentelės autsaideriu, kaip jau įprasta, ir vėl tapo korėjiečių vienatūris Kia Carnival. Net 29,3 proc. patikrintų vienatūrių buvo siunčiama remonto į servisus ir po to turėjo grįžti

pakartotinei apžiūrai. Šis rezultatas net 10 proc. blogesnis, negu užimančio priešpaskutinę vietą Renault Laguna.

Po dviejų savaitių, kovo 28 d., mūsų žurnalo numeryje – trečia ataskaitos dalis: šešerių ir septynerių metų automobiliai.

Loreta Žilinskaitė

(rasta didelių gedimų – 9,3 proc.)

Vieta	Modelis	Automobiliai, turintys rimtų trūkumų (proc.)*	Patikimumas
57.	3 serijos BMW	9,1	
	Opel Astra	9,1	
	Opel Corsa	9,1	
	Mazda 323	9,1	
60.	5 serijos BMW	9,2	
	VW Lupo	9,2	
63.	Škoda Octavia	9,4	
	Volvo S40/V40	9,4	
65.	Suzuki Jimny	9,5	
66.	Hyundai Matrix	9,6	
67.	BMW X5	9,7	
	Citroen C5	9,7	
	Suzuki Wagon R+	9,7	
70.	Citroen C3	9,8	
	Seat Ibiza/Cordoba	9,8	
72.	Citroen Berlingo	10,3	
73.	Kia Sorento	10,4	
74.	Renault Megane	10,5	
	Škoda Fabia	10,5	
76.	Opel Omega	10,7	
77.	Volvo V70	10,9	
78.	Peugeot Partner	11,1	
	Peugeot 206	11,1	
80.	Opel Zafira	11,2	
	M klasės Mercedes	11,2	
	Mitsubishi Colt/Lancer	11,2	
83.	VW Polo	11,3	
84.	Fiat Punto	11,5	
85.	Alfa Romeo 156	11,7	
86.	Peugeot 807	11,9	
	Peugeot 307	11,9	
	Daihatsu Coure	11,9	
89.	Peugeot 406	12	
90.	Nissan Primera	12,2	
91.	Daewoo Lanos	12,4	
92.	Seat Arosa	12,5	
93.	Renault Twingo	12,6	
94.	Mini	12,8	
95.	Ford Galaxy	13	
	Ford Ka	13	
97.	Alfa Romeo 147	14,2	
98.	Renault Clio	14,5	
99.	VW Sharan	15	
100.	Renault Espace	15,4	
101.	Fiat Stilo	15,7	
102.	Renault Scenic	15,9	
	Seat Alhambra	15,9	
104.	Citroen Saxo	16,7	
105.	Renault Kangoo	17	
106.	Peugeot 106	17,1	
107.	Chrysler PT Cruiser	18	
108.	Renault Laguna	19,3	
109.	Kia Carnival	29,3	

* rimtų trūkumų laikytina tokia yda, dėl kurios automobilį būtina siųsti remonto į servisą ir po to reikia atvykti pakartotinei apžiūrai.

67 vieta

BMW X5



■ “Prasta alkūninio veleno būklė”, – skundžiasi TUV ekspertai. Šios detalės gedimų diagnozuota devynis kartus daugiau negu vidutiniškai tarp ketverių ir penkerių metų grupės automobilių. Kiti BMW X5 tikrinami elementai buvo visai neblogos būklės.

74 vieta

Škoda Fabia



■ Pakankamai paklausus B, arba mažų kompaktinių automobilių, segmento atstovas negali pasigirti gerais rezultatais techninių apžiūrų metu. Daug priekiausių buvo išsakyta dėl prastos priekinės ašies būklės.

85 vieta

Alfa Romeo 156



■ “Dailus italas”, pakerintis ir užburiantis išskirtiniu savo stiliumi. Tačiau vidutinė jo techninė kokybė gerokai atbaido. Pusė visų tikrinamų šio modelio automobilio elementų ir detalių gana dažnai buvo prastos būklės.

91 vieta

Daewoo Lanos



■ Lanos nėra labai bloga mašina. Dažniausiai pasitaiko smulkių problemų, kurias TUV ekspertai atkakliai registruoja ir jas pašalinti nėra labai brangu.



106 vieta

Peugeot 106

■ Rūdija duslintuvus, prasta stabdžių sistemos būklė, pakabos detalių laisvumas – tai tik kai kurie mažojo prancūzų Peugeot 106 elementai, kurie gedo dažniau nei vidutiniškai.



100 vieta

Renault Espace

■ Espace yra patogus ir labai praktiškas vienatūris, tačiau jei kalbėtume apie patvarumą – būna visai. Privaloma techninė apžiūra jam taip pat nėra lengva, problemų nekelianti užduotis. Dažniausiai genda pakaba ir elektros įranga.



109 vieta

Kia Carnival

■ Carnival – didesnės rizikos automobilis. Beveik kas trečia TUV centruose tikrinta mašina turėjo gedimų, kuriuos nuvykus į servisą pirmiausia reikėjo pašalinti ir po to grįžti pakartotinei apžiūrai.

Naktimis 140 metrų ilgio "Porsche" muziejus lyg milžiniškas laineris įspūdingai sklendo virš žemės

"Porsche" brangenybių saugykla

Vokietijos mieste Štutgarte yra vieta, kur *Porsche* gerbėjai stovi eilėse. Tai įspūdingos išvaizdos šių sportinių automobilių gamintojo muziejus, atidarytas šių metų sausio 31 dieną.

■ "Porsche" muziejus – tai žavingas milžiniškas statinys, kuris, rodos, sklendo ore. Šią 60 metrų pločio baltą dėžę laiko tik trys poros atramų. Ji labiau primena tiltą nei namą. O patys "Porsche" darbuotojai šią dėžę ilgai nelaukę ėmė vadinti lėktuvu.

Pats įdomiausias momentas per trejus metus užtrukusias muziejaus

statybas buvo tuomet, kai inžinieriai ant atramų lėtai nuleido 140 metrų ilgio ir 35 tūkst. tonų sveriantį kvadratą. Viskas pavyko sėkmingai. Architektui iš Vienos Deluganui Meislui šis ambicingas projektas tikriausiai kainavo nemažai nervų.

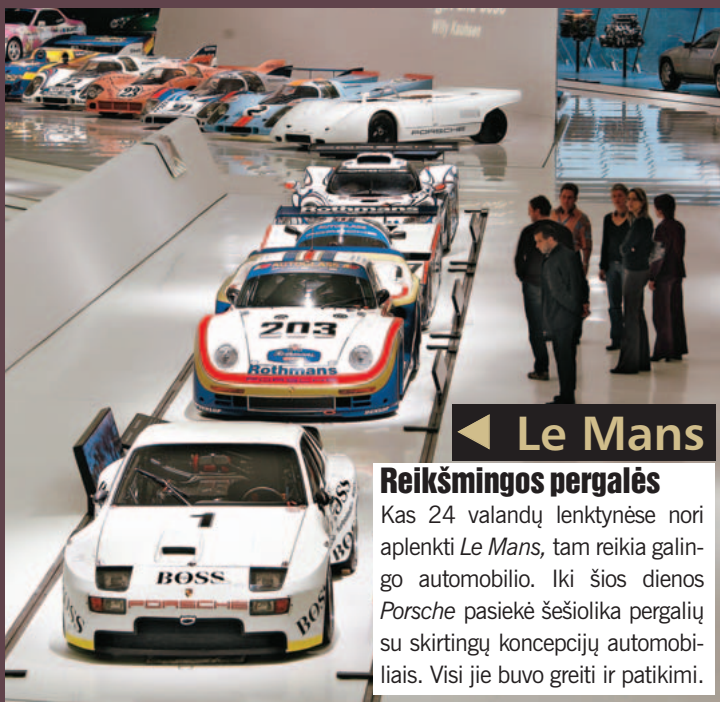
Joks kitas muziejus nėra toks ypatingas ir alsuojantis nuoseklumo dvasia. Tai milžiniškas prašmatnus

garažas-vitrina, skirta visoms "Porsche" pagamintoms brangenybėms. Tai vieta, kurioje jūs laukia didelė *Porsche* dozė. Įdomumo dėlei pasakysime, kad šis statinys kainavo 100 mln. eurų.

Vos įžengęs į muziejaus fojė kiekvienas lankytojas pastebi, kad tai ne istorijos saugykla – ant eksponatų neleidžiama nutūpti nė dul-

kelei. Pirmiausia žvilgsnį patraukia už plačių langų esančios dirbtuvės, kuriose meistras darbuojasi prie įmantrių *Porsche 908* ar *917* sportinių automobilių. "Jie beveik visi važiuoja", – apie 80 eksponatų pasakoja šio riedančio muziejaus vadovas Klausas Bischoffas.

Ilgas eskalatorius lankytojus kelia aukštin, į ekspozicijos salę, kur



◀ Le Mans

Reikšmingos pergalės

Kas 24 valandų lenktynėse nori aplenkti *Le Mans*, tam reikia galinco automobilio. Iki šios dienos *Porsche* pasiekė šešiolika pergalių su skirtingų koncepcijų automobiliais. Visi jie buvo greiti ir patikimi.



▲ 1949 m.

Porsche 356/2

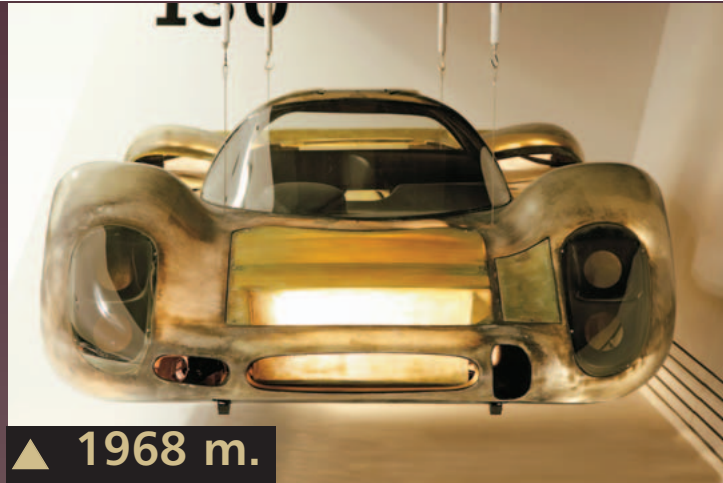
Ferry Porsche pirmuosius kupė pagamino Austrijos miestelyje Gmiunde. Buvo panaudota VW modelių bazė, variklio galia siekė 40 AG. Mažoji gamyklėlė 1949 metais Ženevos automobilių salone pristatė savo naujajį modelį – tai buvo pirmasis pasirodymas, po kurio prasidėjo ilga karjera.



917 era ▶

Galingas iki pykinimo

Lengvojo metalo konstrukcijos – “Porsche” specializacija. Aštuntojo dešimtmečio pradžioje “Porsche” vis didino variklio galingumą – *Porsche 917* pasiekia 1200 AG. Panaudojusi šio automobilio turbinę, “Porsche” sukūrė pirmąjį *911 Turbo*.



▲ 1968 m.

Porsche 908

Sumažinimas – tai menas. “Porsche” tai įrodė 1968 m., pagaminusi 908 kupę, turintį labai trumpą galinę dalį. Pro jo plastikinį, ypač plonų lakštų kėbulą net galima išvysti šviesą. Daugiau nei 130 kg nesveriantis automobilis kabo lyg svarstis ant keturių laikiklių. Ir gražus kaip skulptūra.



◀ 1939 m.

Porsche Typ 64

Typ 64 tapo įžymybe kaip Paryžiaus ir Romos automobilis, bet lenktynėse niekada nedalyvavo. Ferdinandas Porsche su šiuo aptakių linijų kėbulu išbandė automobilio, kuris tikėtų ir važinėti kasdien, ir sportui, idėją. Tai pirmasis automobilis, kuriam buvo duotas *Porsche* vardas. Muziejuje stovi nauja jo aliumininio kėbulų kopija.



◀ Technika

“Porsche” varikliai

Taip plaka širdys – nedidelėja variklių galerijoje “Porsche” eksponuoja savo delikatesus. Čia galima pamatyti “Formulės-1” variklius: 1962 m. pagamintą aštuonių cilindrų “Boxer” (dešinėje) ir devintojo dešimtmečio “TAG-Turbo-V6” (kairėje).

staignenos nesibaigia. Lankytojus pasitinka ne *Ur-356*, kaip kai kurie tikėtusi. Ne, čia laukia nuogas, aliuminiu žvilgantys, aptakių linijų 1939 m. *Typ 64*, kuris buvo vadinamas Berlyno ir Romos automobiliu, kėbulas. Iki karo buvo sukurti tik trys šio modelio vienetai. Prie savo planų sukurti viduryje sumontuotus variklius su aštuoniais ar net dešimčia

cilindrų Ferdinandas Porsche taip ir negrižo. Jam jau sukosi mintys apie galią, lengvo metalo konstrukcijas ir aerodinamiką. Šiandien *Typ 64* laikomas kibirkštimi, įžiebusia *Porsche* idėja.

Žinoma, šioje parodoje yra ir 1949 m. “Porsche” pagamintas visais ratais varomas (!) *Cisititalia* sportinis automobilis su 12 cilindrų “Boxer”

varikliu. Tuo negalėjo pasigirti net *Ferrari*. Muziejuje galima pamatyti legendinį pirmąjį rodsterį “Nummer 1”, *356 B 2000 GS Carrera GT*, *914/8* bei plačią *911* paletę. Taip pat ir koncepcinius modelius.

Kas iš tiesų yra *Porsche*, geriausiai parodo *956* modelis. Jis kabo ant lubų. Kėbulų aerodinaminės savybės tokios, kad šiuo automobiliu galima

važiuoti lubomis. Po 20 minučių dirbtuvėse jis jau pasirengęs startui.

Tie lankytojai, kuriems nepasiseka, priėję tuščią vietą pamato pakabintą lapelį: “Šiuo metu važinėju”. O tiems, kuriems pasiseka, dar išgirsta tylų krebždėjimą po pastarojo pasivažinėjimo. Ir puiku. Amžinam poilsiui jie visi per daug pašėlę.

Parengta pagal “Auto Bild”



◀ 1959 m.

Porsche standartas

Jo “Porsche” muziejuje negalėjo nebūti – tai traktorius, kuris šeštąjį ir septintąjį dešimtmetį rašė savo atskirą istoriją. “Porsche” gamino traktorius su dyzeliniais varikliais, buvo versijų su vienu, dviem, trimis arba keturiais cilindrais. Jie labai geidžiami kolekcininkų.



▲ Septintasis dešimtmetis

Porsche spaudžia “gazą”

Porsche visur stovi prie starto linijos. 1961 m. vokiečiai nusprendė dalyvauti “Formulės-1” lenktynėse. 1962 m. Danas Gurney su naujuoju *Porsche 804* (antras iš kairės) laimėjo Prancūzijos “Grand Prix”.

1996 m. ▶

Milijonasis *Porsche*

1996 m. į gatves išriedėjo pirmasis *Porsche 911 Carrera* su “Boxer” varikliu – tai buvo milijonasis automobilis. Ferry Porsche atidavė jį Badeno-Viurtembergo greitkelių policijai. Ji tikrai gerai juo pasirūpino.



Vasarij rinkta smuko

Prekyba naujais automobiliais stoja labai greitai. Planai ekonominio sunkmečio metu įsigyti naują mašiną atidedami vėlesniam laikui.

74 proc.

■ “DataCenter” duomenimis, vasarij Lietuvoje užregistruoti tik 664 nauji lengvieji automobiliai, tai yra net 74 proc. mažiau nei tuo pat laikotarpiu pernai (2537 vnt.). Asmeninės paskirties automobilių registravimas krito 76 proc. (iki 533 vnt.), o komercinės paskirties transporto priemonių rinka smuko 62 proc. (iki 131 vnt.).

Pagal markes į pirmą vietą šiemet sausį pakilęs *Mitsubishi* ir vasarij neužleido lyderio pozicijos (77 vnt.). Antroje vietoje išsilaikė *Ford*, kurių užregistruota 59 vnt. Pastarųjų metų lyderis *Volkswagen* kol kas tenkinasi trečia vieta (57 vnt.).

Tarp asmeninės paskirties automobilių vasarij pirmą vietą Lietuvoje dalijosi net trys markės: *Toyota*, *Nissan* ir *Volkswagen*, kurių buvo užregistruota po 48 vnt. Per pirmus du šių metų mėnesius daugiausia buvo užregistruota *Volkswagen* asmeninės paskirties automobilių (129 vnt.).

Tarp komercinės paskirties automobilių šių metų antrąjį mėnesį pirmąją *Mitsubishi* (28 vnt.), antroje vietoje – *Renault* (22 vnt.), trečioje – *Ford* (20 vnt.). Nuo metų pradžios pirmąją *Ford* (73 vnt.).

Pagal asmeninės paskirties automobilių modelius pirmą vietą vasarij užėmė *Nissan X-Trail*, šio modelio mašinų užregistruota 22 vnt. Antroje vietoje *Škoda Octavia* (21 vnt.), trečią vietą dalijasi *Toyota Avensis*, *Ford Focus* ir *Mitsubishi Pajero* – po 17 vnt.

ABL inf.



Nissan X-Trail vasarij buvo pats perkamiausias naujas automobilis

ABL archyvo nuotr.

Lietuvos naujų automobilių rinka 2009 m. vasario mėnesį

Vieta	Markė	Parduota per 2009-ųjų vasarij	Parduota per 2009-ųjų du mėn.	Pokytis (proc.), palyginti su 2008-ųjų sausio–vasario mėn.
1.	Mitsubishi	77	188	-20
2.	Ford	59	151	-49
3.	Volkswagen	57	144	-78
4.	Toyota	48	102	-78
5.	Škoda	37	98	-79

Šaltinis: “DataCenter”

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

DIDYSIS TESTAS



Citroen C3 Picasso, Kia Soul, Honda Jazz

Trijulė – meniškoms sieloms

MODELIO PRISTATYMAS

Citroen DS
Sugrįžimas į praeitį



NAUDINGI PATARIMAI

Vasariinių padangų testas
205/55 R16 dydžio padangų palyginimas



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.

Atraskite OPEL INSIGNIA.

Automobilis, aplenkęs laiką.



Tik mąstant nestandartiškai galima pasiekti stulbinamo rezultato.



AFL: pažangi priekinių šviesų sistema, automatiškai pasirenkanti iš 9 skirtingų apšvietimo režimų. Dinamiškos posūkio šviesos, automatinis šviesų perjungimas ir prisitaikymas prie kiekvienos situacijos kelyje.



FlexRide: prisitaikanti stabilumo technologija. Keičia valdymą prisitaikydama prie jūsų vairavimo stiliaus. Pasirinkite iš trijų dinamiškų vairavimo režimų (NORMAL/SPORT/TOUR).



Drag Co.: vienas mažiausių oro pasipriešinimo koeficientų savo klasėje (0,27). Novatoriškas dizainas garantuoja tylesnį, ekonomiškesnį vairavimą.

Išbandykite patys!

www.opel.lt

Degalų sąnaudos: 5,8 – 11,6 l/100 km, CO₂ emisija: 154 – 272 g/km

