

Auto Bild

LIETUVIŠKAS

VW SCIROCCO

Naujai atgimęs

Tik **3⁵⁰ LE!**



Tyrimas

Degalų kainos Europoje

Didysis testas

Tik mūsų žurnale!

Renkame geriausią šeimos automobilį



Honda Accord

Honda FR-V

Honda CR-V

Ford Mondeo

Ford S-Max

Ford Kuga

VW Passat

VW Sharan

VW Tiguan

AUTO BILD TYRIMAS!

Kuris vokiškų automobilių prekybos salonas geriausias?

Naujas modelis

DACIA SANDERO

Ne tik pigi, bet ir graži bei kokybiška



Naudoti automobiliai
AUDI A6



Patogus ir praktiškas

FERRARI CALIFORNIA

Svajonių automobilis



Tuningas



MAGNUM TECHART



ISSN 1622-282X

Kad ir kokį kelią
išsirinktumėte,



su „Shell Helix“
visada sugrįšite.



Shell
HELIX
Motor oils

ACTIVE
CLEANING AGENTS

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



Aktualijos, testai

- Niūrėlio tema* **8** **VW Scirocco**
Naujai atgimęs
- Niūrėlio tema* **10** **Dacia Sandero**
Pigu ir praktiška 
- 20** **Ford Mondeo, Ford S-Max, Ford Kuga, Honda Accord, Honda FR-V, Honda CR-V, VW Passat, VW Sharan, VW Tiguan**
Universalas, vienatūris ar SUV? 
- 28** **BMW X6, BMW X5, Porsche Cayenne**
Kvietimas šokti  
- Niūrėlio tema* **36** **Ferrari California**
Dar viena svajonė 
- Niūrėlio tema* **38** **Techart Magnum**
Kitoks Porsche 

Naujienos, įvykiai

- Niūrėlio tema* **12** **Žurnalisto tyrimas**
Vokiškų automobilių salonai: kuriame jų esame laukiami?
- 16** **Karštos "Auto Bild" naujienos**
- 50** **Rinka**
Birželį užregistruota 16 proc. mažiau naujų automobilių

Naudingi patarimai

- Niūrėlio tema* **33** **Degalų kainos Europoje**
- 34** **Kai varikliui per karšta** 

Naudoti automobiliai

- Niūrėlio tema* **42** **Audi A6**
Nepigus, bet tikrai komfortiškas
- 46** **Renault Megane Grandtour**
Labai praktiškas pasirinkimas 

Kitos rubrikos

- 4** Kronika, **6** Nuomonės, komentarai, **26** Laisvalaikis, **40** Sportas, **48** Įvairenybės, **50** Anonsai



Talpus ir saugus *Megane Grandtour* – neblogas pasirinkimas praktiškai ir taupiai šeimai

46



34 Vasarą dėl didelių karščių kyla reali gresmė perkaitinti automobilio variklį. Kaip nuo to geriausiai apsisaugoti?

Kuriame puslapyje rasiu savo markę?

Audi 4, 13, 42	Mercedes 4, 14, 17, 50
BMW 28, 50	Mitsubishi 40
Chrysler 4	Opel 6, 14
Dacia 10	Pantera 19
Evisol 18	Porsche 28
Faster 18	Renault 34, 40
Ferrari 36, 41	Seat 18
Fiat 16	Techart 38
Ford 4, 12, 18, 20, 22, 25, 40	Toyota 17, 43
GM 4	VW 8, 14, 20, 24, 25, 40, 48
Honda 20, 23, 25	ZAZ 50
Jaguar 4	
Lexus 50	



Brangūs skaitytojai!

Vasara bėga labai greitai. Jai prasidėjus suplanuojame daugybę dalykų, o įpusėjus suprantame, kad laiko liko labai nedaug. Nors degalų kainos verčia apriboti laisvalaikio keliones, dar galime spėti pamatyti bent jau gražiausias Lietuvos vietas. Na, o jei kas išsiruos pakeliauti po Europos valstybes, siūlome atkreipti dėmesį į degalų kainų skirtumus įvairiose šalyse (33 psl.). Kaip visuomet pristatome naujus greitai Lietuvoje pasirodysiančius automobilių modelius. Tai naujai atgimęs *VW Scirocco*, kurį Lietuvoje pamatysime rudenį (8–9 psl.), bei nebrangus *Dacia Sandero*, kurį išvysime jau šį mėnesį (36–37 psl.). Artėjančios ekonominės krizės baubas gali daugelį mūsų paskatinti atsigręžti į pigius ir ekonomiškus automobilius. "Auto Bild Lietuva" atliko keltos pardavimo salonų, prekiaujančių vokiškais automobiliais, klientų aptarnavimo tyrimą. Kaip sekėsi mūsų žurnalistui, ketinančiam pirkti vokišką automobilį, skaitykite 28–30 psl.

Malonaus skaitymo!
Vitoldas Milius

Auto Bild.lt

Dėmesio! Jau veikia "Auto Bild Lietuva" tinklalapis, kuriame galite rasti nemažai informacijos apie mūsų žurnalą. Taip pat įvairiausiai klausimais galite pasisakyti internetiniame forume www.autobild.lt

28

Ar naujasis *BMW* kūrinys *X6* modelis pranoks savo tautiečius *BMW X5* ir *Porsche Cayenne GTS*?



Žaislų istorijos

■ 1932 m. danas Ole Kirkas Kristiansenas pradėjo pardavinėti medinius žaislus su "Legó" ženklu. "Legó" – daniškų žodžių "Leg godt" santrumpa, reiškianti "žaisk gerai". "Legó" kaladėlės garsėja tuo, kad iš jų galima sudėlioti įvairiausius dalykus – žmones, gyvūnus, pastatus, mechanizmus ir t.t. Dabartinis "Legó" savininkas kompanijos įkūrėjo anūkas Kjeldas Kirkas Kristiansenas itin didelį dėmesį skiria naujiems žaislams kurti. Apie naujus "Legó" automobilius skaitykite 48 p.

Atpigo draudimas

■ Draudimo bendrovių konkurencija dėl kasko draudimą perkančių klientų paslaugos kainą kai kuriuose segmentuose numušė net 20 proc. "ERGO Lietuva" paskelbė beveik trečdaliu mažinanti kasko draudimo įmoką naujiems iki 90 tūkst. Lt kainuojantiems lengviesiems automobiliams. Į vieno draudiko žingsnį netruko reaguoti konkurentai.

Sumažėjo pardavimas

■ Per metus (nuo praėjusių metų birželio mėn.) naujų automobilių pardavimas apimtis JAV smuko beveik 17 proc. Ekspertų teigimu, JAV automobilių industrijos dalyviams birželio mėnuo buvo vienas niūriausių pastaruoju laikotarpiu, o pagerėjimas nežadamas ir liepą bei rugpjūtį. Labiausiai smuko "Chrysler" koncerno pardavimas – 22 proc., "General Motors" – beveik 16 proc., "Ford Motor" – 15,4 proc.



"ABL" archyvo nuotr.

Brangiausiai remontuojami

■ Jungtinių Valstijų žurnalas "Forbes" sudarė sąrašą automobilių, kurių remontas ir techninis aptarnavimas labiausiai muša per kišenę. Vienas brangiausių automobilių šiuo požiūriu yra *Audi A8*, kurio vidutinė kaina JAV rinkoje siekia 70 690 JAV dolerių. Šio automobilio remonto išlaidos per penkerius metus sudaro 1640 JAV dolerių. Antroje vietoje – G klasės *Mercedes-Benz*. Šio automobilio remontas per penkerius metus kainuoja 1635 JAV dol. Trečioje vietoje atsidūrė *Jaguar XK*, kurio remontas kainuoja 1629 JAV dol.





Gerbiami žurnalo "Auto Bild Lietuva" skaitytojai!

Kažkas Jus sunervino kelyje ar degalinėje? Gal apgavo automobilių detalių parduotuvėje? Gal meistrai nemėgsta Jūsų mašinos ir todėl ją tenka nuolat taisyti? Rašykite mums, ir ABL atsukbės į pagalbą.

"Auto Bild Lietuva" kolektyvas



Mūsų adresas:
"Auto Bild Lietuva"
A.Goštauto g. 8
Vilnius LT-01108



info@autobild.lt
autobild@veidas.lt



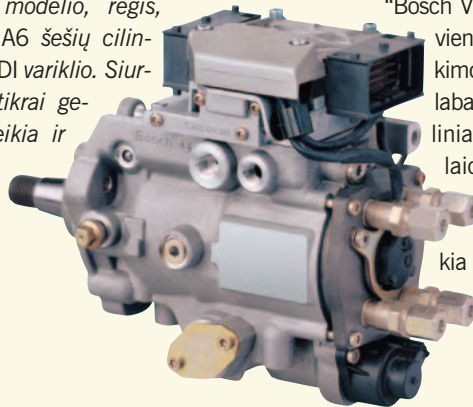
(8-5) 264 94 28
Prenumerata:
(8-5) 264 94 24,
(8-5) 262 68 13

Jeį prirreikia keisti siurbliį

Sugedo mano Opel Zafira 2.2 DTL įpurškimo siurblys. Galiu pigiau nusipirkti tą patį siurblio modelį ("Bosch VP44"), tik kito automobilio modelio, regis, Audi A6 šešių cilindrų TDI variklio. Siurblys tikrai gerai veikia ir buvo išim-

tas iš veikiančio variklio. Ar jis veiks mano automobilyje?

Juozas iš Tauragės



"Bosch VP44" žymėjimas vienodas visai įpurškimo siurblių, skirtų labai įvairiems dyzeliniams varikliams, laidai. Sugedusią detalę galima pakeisti tik tokia detalė, kuri turi tokią pat seriją ir numerį.

ABL

Šešių cilindrų Audi TDI variklio siurblys, įdėtas į Opel automobilį, kurio variklis keturių cilindrų, tikrai gerai neveiks

"Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

<http://www.ablforum.sniegas.eu>

Praėjusiame numeryje klausėme: ką daryti su vasarą pagrindiniuose keliuose dirbančiais kelininkais, kurie labai trukdo vis intensyvėjantį eismą?

Fixas. Nėra nieko blogiau, nei vasaros penktadienio vakarą susiruosti į pajūrį ir į jį važiuoti kokias 7 valandas, nes kelyje nuo Vilniaus iki Klaipėdos būna mažiausiai dešimt remontuojamų kelio ruožų. Manau, kelininkai pagrindiniuose keliuose turėtų dirbti ne vasarą, bet kitu metų laiku.

Buomas. Esmė ta, kad kelininkai naudoja tokias remonto technologijas, kurios dirbti leidžia tik vasarą, kai šiltas oras. Taigi išeina užburtas ratas – vasarą daugiau vairuotojų nori keliauti, o kelininkai tuo metu nori suremontuoti kuo daugiau kilometrų.

Saulius. Ne kartą Vokietijoje esu matęs, kad kelininkai darbą pradeda apie 22 val. vakaro ir baigia 6 val. ryto. Taigi rastas kompromisas – naktį, kai eismas ne toks intensyvus, ir tvarkomi keliai.

Ababa. Manau, kad vairuotojai neturėtų pykti ant kelininkų – juk jie dirba visų automobilinekų labui – turėsime geresnius kelius, bus smagiau ir saugiau važiuoti.

Kosma. Kelių remonto įmonės šiandien nėra visai vargšės – turi prisipirkusios neblogos technikos, gal jos galėtų pasirūpinti ir naujausiomis remonto technologijomis, kurios leistų dirbti ne tik vasarą, bet ir kitais metų laikais?

Kitas ABL forumo klausimas: ar esant dabartinėms dyzelino kainoms verta pirkti automobilį su dyzeliniu varikliu?

Ar remontuoti valdymą?

Sugedo mano automobilio (2003 m. Opel Vectra) variklio kompiuteris. Autorizuotas servisas pasiūlė pakeisti sugedusią detalę, bet kaina – keli tūkstančiai litų – atrodo per didelė. Kai paklausiau apie variklio remontą, man atsakė, kad tokio tipo mašinos agregatai kaip kompiuteris, yra neremontuojami. Betgi normalius kompiuterius, televizorius ir kitus įrenginius galima suremontuoti. Kas tokio stebuklingo yra automobilio kompiuteryje, kad sugedus jį būtina keisti? **Kristupas iš Kauno**

Tai, kad gamintojas rekomenduoja keisti, o ne remontuoti sugedusį kompiuterį, – grynai gamintojo filosofijos ir rinkodaros dalykas. Autorizuoti servais neturi techninių galimybių atlikti tokį remontą, o jei ir turi, to tyčia nedaro, kad klientas pirktų naują detalę. Kita vertus, nusiųsti klientą pas kitą profesionalią firmą prieštarauja firminio serviso filosofijai. Todėl siūlome pačiam paieškoti serviso, kuris remontuoja kompiuterius. Paprastai jų paslaugos kainuoja mažiau nei nauja detalė. **ABL**



Daugumą sugedusių kompiuterių galima suremontuoti, bet servais labiau nori, kad klientas įsigytų naują detalę

Įtrūkęs protektorius

Apžiūrinėdamas kelių metų senumo padangas ant protektoriaus rašto kubelių pastebėjau nedidelių įtrūkimų, bet iš padangos dar nelenda jokios vielutės ir virvelės, o protektorius dar trijų milimetrų gylio. Ar galiu tokiomis padangomis važinėti? **Svajūnas iš Varėnos**

Protektorius gali trūkinėti dėl blogų eksploatacijos sąlygų arba dėl senos padangos gumos. Jei trūkumai matomi plika akimi, vadinasi, padangos viduje pažeidimai gali būti kur kas didesni. Jei guma trūkinėja dėl senumo, tokia padanga nesaugu važinėti, nes kelyje ratas gali pradėti "plaukioti". Siūlome pakeisti padangas jau dabar – laukti tol, kol iš padangų ims lįsti vielutės (kordas), labai nesaugu ir tai gali baigtis tragiškai. **ABL**

Leidžia UAB "Veido" periodikos leidykla.

Leidėjas Algimantas Šindeikis.

Direktorius Andrius Valacka.

Vyriausiasis redaktorius

Vitoldas Milius.

Vyr. redaktoriaus

pavduotoja

Loreta Žilinskaitė.

Redaktoriai: Mindaugas

Malinauskas, Jonas Okmanas.

Reporteris Mindaugas Laukyš.

Bendradarbiai: Laurynas

Rimševičius, Saulenis Pociūnas.

Fotografas Algimantas Brazaitis.

Gamybos vadovė Sonata Bajoraitė.

Vyr. dizainerė Natalija Iljaz.

Kalbos redaktorės:

Violeta Kundrotienė,

Renata Radavičiūtė,

Inga Jarmalaitė,

Sonata Liekytė.

Vertėjai: Olė Čičinskaitė,

Irena Klionovskienė,

Erika Kosteckienė,

Rasa Tarvydienė,

Lidija Tupčiauskienė.

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.

El. paštas: info@autobild.lt, autobild@veidas.lt

Kaina su PVM 3,50 Lt

Spaudė UAB "Spaudos kontūrai".

Tiražas audituojamas. Nacionalinė žurnalų leidėjų

asociacija.

Prenumerata "Respublikos" platinimo tarnybose, privačiose platinimo tarnybose ir redakcijoje – kiekvieną darbo dieną. Lietuvos paštuose – iki mėnesio 20 d. Informacija prenumeratos klausimais teikiama tel. (8-5) 262 68 13 arba el. paštu mail@veidas.lt 1 mėn. – 6,80 Lt, 3 mėn. – 20,40 Lt, 6 mėn. – 40,80 Lt, 12 mėn. – 81,60 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

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.



Remonto laikraus prieš.

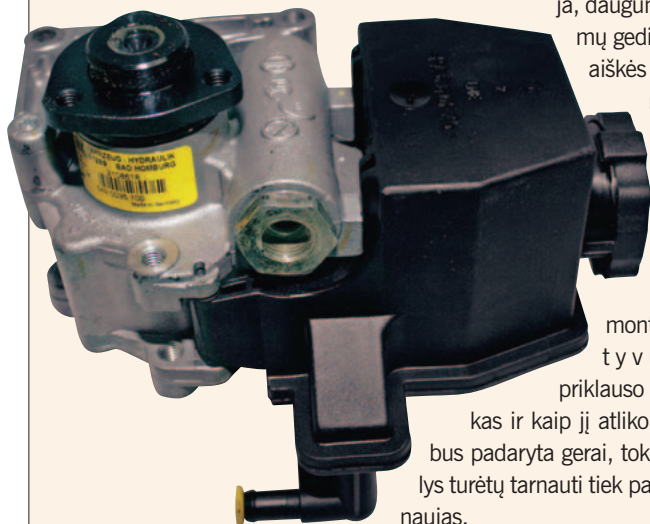


Kur kas geriau būti krosnimi nei automobiliu

Remontuoti ar pirkti?

Susidėvėjo mano automobilio vairo stiprintuvo siurblys. Galiu rinktis – pirkti naują (kaina daugiau nei 1500 Lt), remontuoti senąjį (kainuos apie 500 Lt) arba įsigyti naudotą detalę – siurblį iš sąvartyno, kurio kaina tik 150 Lt. Ar stiprintuvo siurbliai dažnai gendanti detalė ir ar galima bandyti pirkti naudotą siurblį? Ar stiprintuvo siurblį remontas būna efektyvus?

Marius iš Šiaulių



Kalbėti apie vairo stiprintuvo siurblius apibendrintai nereikėtų. Viskas priklauso nuo automobilio modelio. Senesni paprastesnės konstrukcijos hidrauliniai siurbliai gana patikimi, bet su sąlyga, kad tinkamai prižiūrimi (tinkamas dirželio įtempimas, alyva). Apie naujesnius elektrohidraulinius siurblius atsiliepiama kur kas blogiau. Renkantis naudotą detalę reikia atkreipti dėmesį, ar nuteka skysčiai ir kaip veikia guoliai. De-

ja, dauguma galimų gedimų paaiškės tik sumontavus siurblį. Šios detalės remonto efektyvumas priklauso nuo to, kas ir kaip jį atliko. Jei tai bus padaryta gerai, toks siurblys turėtų tarnauti tiek pat kiek ir naujas. **ABL**

Maždaug už 500 Lt specializuotas servisas užsandarins siurblį, pakeis guolius, rotorius ir stiprintuvo skystį

Kas gali sumontuoti kablį

Kabliui sumontuoti nenumatyta jokių specialių taisyklių, tik svarbu, kad automobilis pereitų techninę apžiūrą



Pagal skelbimą nusipirkau originalų buksyavimo kablį, tinkantį mano automobiliui. Kartu gavau visą jo elektrinės dalies prijungimo komplektą (kabelius, kištukus, schemą) ir visas reikalingas montavimo medžiagas – varžtus, tarpines ir pan. Apžiūrėjęs mašiną paaiškėjo, kad ji gamykloje pritaikyta kabliui sumontuoti. Iš pradžių kablį sumontuoti ketinau patikėti servisui, bet dabar supratau, kad galiu be didesnio vargo susimontuoti ir pats. Tik nežinau, ar tai leidžiama daryti ir ar su paties pritvirtintu kabliu neturėsiu bėdų pereidamas te-

chninę apžiūrą.

Gytis iš Pakruojo

Jokiose taisyklėse nenumatyti jokie ypatingi reikalavimai fiziniam asmeniui ar servisui, montuojančiam buksyavimo kablį. Bet kai susimontuosite kablį, geriau nuvažiuokite į servisą ar techninės apžiūros punktą, kad patikrintų, ar kablys yra tinkamai pritvirtintas, ar turi identifikacinį numerį ir ar veikia elektros lizdas. Tik svarbu atminti, kad daugelyje naujų automobilių, norint sumontuoti kablį, gali tekti perprogramuoti automobilio instaliaciją valdantį kompiuterį. Tai padarys tik specialistai. **ABL**

Prenumerata

Visais prenumeratos klausimais prašome kreiptis tel. Vilniuje (8-5) 262 68 13 arba elektroniniu paštu prenumerata@veidas.lt

Naujai atgimęs VW SCIROCCO

Vienas labiausiai subalansuotų sportinių modelių, bet nuobodokai atrodantis ir jau senstantis *VW Golf V GTI* turi pamainą. Naują "VW" koncerno dizaino erą pradeda sportiškasis kupė *VW Scirocco*.



■ *VW Scirocco* pradėtas gaminti 1974 metais. Tais laikais keistoką sportinį modelį kūrė garsus italų dizaineris Giorgio Giugiaro. Po 34-erių metų istorija iš dalies kartojasi. Kartu su šiuo naujuoju *Scirocco* "VW" koncernas pristato naują visų būsimų modelių dizaino erą. Dizainas tikrai drąsus ir pavykęs. Važinėdami Lisabonos gatvėmis sulau-

kėme tokio dėmesio, kokio jau seniai joks naujas modelis nesukeldavo. Ir įdomiausia, kad naujojo modelio kaina žada būti labai patraukli.

Drąsaus dizaino Volkswagen

Kėbulo dizainas labai įdomus: šiek tiek ilgesnis negu *Golf*, daug platesnis (5 cm) ir beveik 10 cm žemesnis. Dėl gana aukštos galinės

dalis jis labiau primena "kombi" nei klasikinį dvidurį kupė. Privalumas aiškus: priekyje sėdėti labai patogiu, vietos pakanka ir aukštesniems žmonėms. Gale yra dvi geros formos sėdynės, o bagažinė, į kurią telpa 292 l krovinio, taip pat verta pagyrimo. Prietaisų skydelis gerai pažįstamas *VW Eos* vairuotojams: jis lygiai toks pats kaip ir jų

automobilyje. Vidaus apdailos medžiagos kokybiškos, detalės kruopščiai surinktos, bet tai ne naujovė, o daugumos *VW* modelių savybė. Nedidelė automobilio kaina jokių būdu nereiškia, kad jis prasčiau sukomplektuotas. Jau į bazinį *Scirocco* įeina klimato kontrolė, elektriniai langų kėlikliai, centrinis užraktas su nuotoliniu



Masyvi galinė dalis, stiprūs pečiai, chromuotas dvigubas išmetimo vamzdis
←

→
Labai aukštas bagažinės, kurios talpa nuo 292 iki 755 l, kraštas. Sėdynių atramos nulenkiamos dalimis



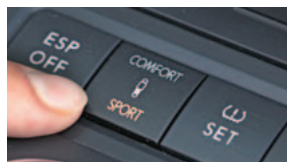


+ galingas variklis, dinamiškos važiavimo savybės, tikslus valdymas

- mažai vietos sėdintiems gale, blogas galinio vaizdo matomumas

Išvada

■ Solidus "VW" koncerno darbas. *Scirocco* buvo kuriamas kaip sportinis automobilis, skirtas važinėti kasdien. Toks jis ir tapo. Į jį montuojami šiuolaikiniai varikliai ir moderni, gerai veikianti DSG greičių dėžė. Džiugina be priekaištų dirbanti reguliuojama pakaba. Bet labiausiai vilioja įdomus dizainas ir spėjama gera kaina.



Reguliuojamos važiuklės mygtukas vidurinėje konsolėje. Vertas dėmesio priedas



Į akis krintantys juodi reflektorių įrenginiai. Jie ateityje į VW modelius bus montuojami dažniau



Prietaisų skydelis pasižymi gera apdaila – visai kaip *Eos*, bet labiau nudailintas. Visiškai naujas durų apdailos dizainas – trikampio formos rankenėlės



200 AG galios 2.0 TSI teikia džiaugsmo. Akustinis vamzdis (nuotr. apačioje) sumažina triukšmą salone



DSG tiesioginio jungimo 2.0 TSI pavarų dėžė (perjungimo svirtis viršuje) turi šešis bėgius, kurie jungiami greitai, nepertraukiant traukos jėgos



valdymu, šešios oro pagalvės ir ESP.

Pažįstami varikliai

Startui pasirenge TSI benzininiai varikliai su tiesioginiu įpurškimu. Rudenį pasirodys *Common-Rail* TDI, pasiekiantis 140 AG, o kitų metų pavasarį – dar galingesnis TDI su 170 AG. Pirmąkart išriedėti į gatves nekantrauja dviejų litrų 200 AG galios variklis, žinomas iš *VW Golf GTI* modelio. Tiesioginis įpurškimas suteikia daugiau galios. Maksimalus sukimo momentas – 280 Nm – pasiekiamas jau esant 1700, be to, jis harmoningai pasiskirstytas iki 7000 apskukų. Variklis turi ausiai malonų ir sportinį užesį panašų garsą. Dar maloniau vairuoti *Scirocco*, turintį DSG greičių dėžę (ji papildomai kainuos apie 6000 Lt). Šešių pavarų dėžė lengva

valdyti jungiant bėgius prie vairo esančiomis svirtimis. Šis bėgių jungimo įrenginys atlieka savo darbą sparčiau nei labiausiai įgudęs vairuotojas.

Labai logiškai veikia reguliuojama važiuklė DCC – "Adaptyvi pakabos kontrolė" (kainuos apie 3000 Lt). *Scirocco* pakaba tampri, spyruokliuoja tolygiai, niekada nebūna per kieta. Valdymas jautrus ir tikslus, taigi *Scirocco* užimama niša – tarpinis variantas tarp komfortablaus ir sportinio automobilio.

122 AG benzininį variklį turintis *Scirocco* kainuos 75 000 Lt, o 200 AG – 88 000 Lt. Tiek kainuojantis naujasis *Scirocco* kelią į vairuotojų namus pradeda Vokietijoje. Paskelbdamas šias kainas VW koncernas nesuklydo. Tai daug pigiau, nei buvo laukta. Mūsų bandyto 2.0 TSI su 200 AG bazinis modelis kainuo-

ja net 340 Lt mažiau nei dvejų durų GTI. Lietuvoje automobilis pasirodys tik spalio mėnesį, tad oficialių kainų dar nėra.

Vitoldas Milius



"Prašu išlipti – tiek to, bus gerai ir taip", – mano mūsų testo dalyvė



Kristina (1,73 m) spinduliuoja džiaugsmu: įsitaisiusi ant geros formos atskiros sėdynės ji jaučiasi patogiai

Rinkos hitas?

“Dacia” nuosekliai realizuoja automobilių už prieinamą kainą siūlymo politiką. *Sandero* jau trečias pigus firmos automobilis



***Dacia Sandero* – pigu ir pra**

Naujas kompaktinės klasės dydžio automobilis už beveik 25 tūkst. litų? Jau liepą “Dacia” įrodys, kad tai įmanoma. Pristatomas naujas nebrangus modelis *Sandero*.

■ Europoje parduodamas *Sandero* gaminamas Rumunijoje. Lietuvoje šis modelis pasirodys jau šį mėnesį. Sprendžiant iš kėbulo, ypač atstumo tarp ašių (2,59 m), jis artimesnis kompaktinei C kla-

sei, tačiau naujas *Dacia* modelis privers sunerimti ir B klasės atstovus. Didžiausiu konkurentu įvardytas *Škoda Fabia*. Tačiau ne tik patraukli kaina bus jo pagrindinis privalumas kovojant dėl klientų.

Naujas Dacia dizainas

Logan modelis jau įrodė, kad laikai, kai *Dacia* asocijavosi su gendančiais ir prastais automobiliais, seniai praėjo. *Sandero* įrodo, kad tai gali būti gražūs ir

funkcionalūs automobiliai.

Sandero sukurtas ant tos pačios bazės kaip ir *Logan*, bet tai nėra tik modifikuota modelio versija. Dėl pakeisto priekinės dalies stiliaus ir gražaus galo *Sandero* siluetas labai dinamiškas. Platūs apsauginiai apvadai durų apačioje – ne tik estetiški, bet ir praktiniai priedas: jis saugo nuo galimų įbrėžimų. Tačiau platūs galiniai statramsčiai riboja matomumą manevruojant atgal.

Plačiai atidaromos durys (galinės – 67 laipsnių kampų) palengvina įlipimą į erdvų vidų. Ir priekyje, ir ant galinių sėdynių

Prietaisų skydelis toks pat kaip didesniojo *Logan*. Yra gana griežtos formos ir pasižymi nebloga ergonomika





Praktiška

keleiviams pakankama vietos kojoms ir virš galvų. Bagažinės talpa – 320 l, šioje klasėje tai labai geras rezultatas. Dar geriau pakrovimo erdvė atrodo nulenkus galines sėdynes. Tiesa, grindys nėra idealiai lygios, bet sutalpinime 1200 l tūrio krovinį.

Apdailos medžiagų kokybė nežavi. Plastiką kietas, bet detalės surinktos kokybiškai. Nuobodžiai atrodo pilkai juodos prietaisų skydelio ir sėdynių apmušalų spalvos.

Kuklus ir ekonomišką

Modelio važiuoklė perimta irgi iš sedano ir nepakeista. Pakaba gan minkšta ir komfortiška, tačiau problemų nekyla greitai įveikiant posūkius. Šiek tiek nervingai mašina elgiasi esant



Galinę sėdynę galima lengvai atlenkti, taip bagažinės talpa didėja nuo 320 iki 1200 l. Deja grindys nėra idealiai lygios



Ant galinės sėdynės vietos nemažai ir kojoms, ir virš galvų. Galinių saugos diržų tvirtinimai sumontuoti ant Sandero lubų



Naujoji Dacia – tai funkcionalus, gražus ir praktiškas automobilis

didesniems kelio nelygumams.

Galingiausias benzininis 1.6, 92 AG variklis garantuoja dinamišką greitėjimą. Normalios ir degalų sąnaudos – vidutiniškai 7,2 l/100 km. Į Sandero dar montuojamas ir 1.4/75 AG benzininis variklis. Jo degalų sąnaudos dar mažesnės – 7,0 l/100 km, o dinaminės savybės ne ką blogesnės. Rudenį pasirodys

modifikacijos, turinčios du dyzelinius variklius 1.5 dCi, kurių galios – 70 ir 85 AG. Modelio specifiką ir kainas "Dacia" atskleis liepos pabaigoje, tačiau jau dabar akivaizdu, kad pigiausias Sandero startuos su labai patrauklia 24 800 Lt kaina. Džiugina ir trejų metų, arba 100 tūkst. km ridos, garantija.

Vitoldas Milius

Privalumai

- Patraukli kaina
- Komfortiška pakaba
- Erdvus vidus ir bagažinė

Trūkumai

- Vidutinė apdailos kokybė
- Kukli bazinės versijos įranga
- Prastokas valdomumas

Išvada

■ Sandero turi šansų tapti rinkos hitu. Didžiausias jos privalumas, žinoma, bus kaina. Automobilis atrodo gražiai ir stilingai. Vietos viduje daug. Privalumas – trejų metų garantija. Daugelyje rinkų Dacia automobiliai turi Renault vardą. Lietuvoje tai būtų irgi privalumas.

**YPATINGI
PASIŪLYMAI
GIMTADIENIO
PROGA!**



DnB NORD
LIZINGAS

DnB NORD lizingas – jau 10 metų dirbame Jums. Visiems, perkantiems naujus lengvuosius automobilius, ypatingi pasiūlymai ir patrauklios sąlygos visus 2008 metus.

www.dnbnordlizingas.lt

Vokiškų automobilių salonai: kuriame jų esame laukiami?



“Auto Bild Lietuva” redakcijos žurnalistas tikrino Vilniaus vokiškų automobilių salonų darbą ir bandomojo važiavimo galimybes.

■ Oficialiais UAB “Autotyrimai” duomenimis, 2007-aisiais Lietuvoje antrą vietą pagal parduotų automobilių skaičių užima vokiški automobiliai (jų parduota 8211 vnt.). Didžiąją šio skaičiaus dalį sudaro *Volkswagen*, *Opel*, *Ford*, *Mercedes-Benz* ir *Audi* markės automobiliai. Tad būtent šių automobilių salonuose ir lankėsi ABL agentas. (Apie japoniškų automobilių prekybos salonus rašėme ABL 11 nr., 2008 m.)

Ekspimento detalės

ABL atliko eksperimentą: Vilniaus salonuose lankėsi jaunas, mažai apie automobilius iš-

manantis vyrukas ir bandė nuspirti naują mašiną.

Pirkėjo išvaizda – įprasta: džinsai, sportiniai bateliai, švarus kelis arba marškinėliai.

Tikslas: išgirsti naudingos informacijos apie dominantį automobilį, sužinoti apie nuolaidas, papildomas dovanas ir mašiną išbandyti.

Vertinimo kriterijai

Pirmiausia salone domėjomės mašinos privalumais ir tik pokalbio su vadybininku pabaigoje prašėme automobilio bandomajam važiavimui. Salonus vertinome dešimties balų sistema. Vertindami atsižvelgėme į

salonų darbuotojų aptarnavimo kultūrą, suteiktą informaciją apie automobilį, bandomojo važiavimo galimybes: ar mašiną išbandėme iškart, ar vadybininkai patys pasiūlė ją išbandyti, ar buvo suteikta galimybė pavažiuoti miesto gatvėmis ir greitkeliais.

Suprantama, kad vieno apsilankymo salone negalima absoliutinti. Tačiau mūsų vertinimas yra ganėtinai objektyvus, nes kiekvieno solidaus salono pardavėjas turi būti visada pasirėngęs parduoti automobilį ir profesionaliai aptarnauti kiekvieną klientą.

Mindaugas Laukys

Išvada

■ Tenka pripažinti, kad šio tyrimo rezultatai gerokai nustebino. Palyginti su japoniškų automobilių salonų testu, šį kartą aptarnavimas visuose salonuose buvo geras arba labai geras. Todėl darome prielaidą, kad tai atspindi ir padėtį rinkoje: naujų automobilių pirkėjų mažėja – “DataCenter” duomenimis, birželį Lietuvoje užregistruoti 2109 nauji lengvieji automobiliai, t.y. 16 proc. mažiau nei tuo pačiu laikotarpiu pernai. Tad automobilių pardavėjai graibsto kiekvieną į saloną įžengusį pirkėją. Be to, pirkėjų sumažėjimą lemia atostogų metas.

Slapto tyrimo dienoraštis

“Vilniaus Vista”

(Laisvės pr. 137)

Dominantis automobilis –

Ford Focus

Pasiūlytas automobilis –

Ford Focus

Bandomasis važiavimas – įvyko

Bandomasis važiavimas iškart – įvyko

Įvertinimas – 10



■ Užėinu į saloną ir patraukiu tiesiai prie *Ford Focus*. Tuoj pat prieina vadybininkas, prisistato ir kaip iš rašto ima pasakoti apie dominančią mašiną. Pasiteirauju apie automobi-

lio saugumą, vadybininkas ne tik patikina, kad *Ford Focus* labai saugus, bet ir tai įrodo internete skelbiamų bandymų rezultatais – *Ford Focus* savo segmente išties gavo aukščiausių įvertinimą. Apžiūrime mašiną tiek iš išorės, tiek iš vidaus, pademonstruojamas *Ford Focus* talpumas bei įranga: kompiuteris, elektra valdomi veidrodėliai, vairo padėties reguliavimas ir kt. Vadybininkas pabrėžia, kad apdailos medžiagos turi antialerginius serti-

fikatus. Pasak jo, *Ford Focus* vertinamas ir dėl pakabos, kuri yra standoka, bet ne per kieta, o ir ratų bazė čia didesnė nei *Škoda Octavia* ar *Golf* keturračių.

Dar šiek tiek pasikalbame ir vadybininkas pats pasiūlo išbandyti automobilį. Važiuoju norimo variklio automobiliu, skiriasi tik komplektacija – ji čia geriausia. Pasivažinėjame mieste, greitkeliais ir Vilniaus apylinkių vingiuotais keliukais. Kelyje vadybininkas suteikia dar daug in-

formacijos. Pavyzdžiui, šio automobilio eksploatacija gana pigi (*Mazda*, pasak jo, gali siekti dešimt kartų didesnes kainas). Suabejojus dėl dyzelio *Ford Focus*, salono darbuotojas patikina, kad šiuo metu, jei neplanuoju važinėti ypač daug, labiau apsimoka benzininis modelis, nes jis

yra dešimčia tūkstančių pigesnis. Pirkėjo apsisprendimą pirkti *Ford Focus* gali lemti ir įtikinami vadybininko teiginiai, kad šis automobilis 3–4 metus Europoje išlieka tarp lyderių po *Golf*o: “Tačiau *VW Golf V* yra gana senas modelis, servisas taip pat jo ne pats pigiausias. Be to,

jis dažniau vagiamas”. Po bandomojo važiavimo vadybininkas dar pademonstruoja patogią degalų angos naujovę: ji neturi užsukamo dangtelio, o anga tokio skersmens, kad dyzelino ten neįpilsi. Galiausiai pasiteirauju apie galimybę gauti nuolaidų, tačiau, pasak vady-

bininko, šiuo metu jau yra oficiali beveik šešių tūkstančių nuolaida.

Siūlomo automobilio kaina su papildoma įranga – 50 073 Lt

“Keturi žiedai”

(Ukmergės g. 252)

Dominantis automobilis –

Audi A4

Pasiūlytas automobilis –

Audi A4

Bandomasis važiavimas – **įvyko**

Bandomasis važiavimas iškart – **neįvyko**

Įvertinimas – 9



Salone vienas apžiūrinėju automobilį apie 10 minučių, skaitinėju automobilio aprašus, tyrinėju MMI (“Multi Media Interface”), klausausi muzikos, bet labai garsinti neišdrįstu. Pasirodo vadybininkas ir entuziastingai bei išsamiai imasi pasakoti apie mašiną. Sėdėdami automobilyje ištyrinėjame kiekvieną mygtuką, pakalbame apie *Audi A4* privalumus. “Pavyzdžiui, C klasės *Mercedes* yra varomas galiniais ratais, o *Audi A4* – prieki-






niais, tad mažesnė tikimybė, kad posūkiuose sumėtys”, – aiškina vadybininkas. Taip pat išsamiai aptariame įvairias papildomas įrangos sistemas, paaiškinama, kaip jos veikia. Išaiškinama, kas yra įkaldnės asistentas, keičianti amortizatorių padėtį “Audi drive select” sistema, kantriai išdėstoma, kam skirti lietaus ir šviesos daviklis, padangų slėgio kontrolė ir t.t. Galiausiai sutariame kitą savaitę susitikti bandomajam važiavimui.

Tiesa, susitikimas atidedamas, bet tik viena valanda, visa kita vyksta sklandžiai. Atvykęs pasiteirauju, ar nebuvo *Audi A4* aprašo knygos lietuvių kalba. Deja, tokio nėra, tačiau gaunu “paguodos prizą” – CD diską apie šį automobilį. Važiuoju pageidautu automobiliu, tačiau su automatine, o ne mechanine pavarų dėže. Išvažiuoju į greitkelį, čia užklumpa liūtis, kelio vietomis beveik nematyti, kai kurie vairuotojai sustoja pakelėje, tačiau mano bando-

masis važiavimas tęsiasi. Pasivažinėjame ir vingiuotomis apylinkėmis. Kelyje sužinau dar daug naudingos informacijos, pabandau nepristabdydamas perlėkti paaukštintimus pėsčiųjų perėjose (žinoma, prieš tai įsitikinu, kad plačiu spinduliu nėra pėsčiųjų). Šalia sėdintis vadybininkas pademonstruoja avarinį stabdymą – šalia pavarų dėžės esantis mygtukas gali stabdyti vienu rankos paspaudimu. “Čia tam atvejui, jei koją sutrauktų”, – paaiškina. Po bandomojo važiavimo pasiteirauju ir apie nuolaidas. Konkretaus nieko neišgaunu, bet vadybininkas tarsteli: “Kuo nors nudžiuginti galėsime, kai priartėsime arčiau reikalo”.

Siūlomo automobilio kaina su papildoma įranga – 125 974 Lt

“Auto Bild Lietuva” salonų įvertinimas

Automobilių salonas	Dominantis automobilis	Informacijos pateikimo klientui operatyvumas	Bendravimas su klientu	Bandomasis važiavimas	Kas lėmė įvertinimą	Vieta
“Vilniaus Vista” (Laisvės pr. 137)	 Ford Focus	Puikus	Puikus	Taip	Kultūringas aptarnavimas, informatyvus, argumentuotas automobilio pristatymas ir iškart pasiūlytas bandomasis važiavimas	I
“Keturi žiedai” (Ukmergės g. 252)	 Audi A4	Labai geras	Puikus	Taip	Ypač entuziastingas ir išsamus automobilio pristatymas, tačiau nuvyklė faktas, kad nėra platesnio automobilio aprašymo lietuvių kalba	II
“Moller Auto” (Savanorių pr. 191)	 VW Golf Plus	Labai geras	Puikus	Taip	Ypač entuziastingas aptarnavimas, argumentuotas faktų apie automobilį pateikimas, tačiau pateiktas mašinos aprašymas ne lietuvių kalba	II
“Žaibo ratas” (Ukmergės g. 279a)	 Opel Astra	Labai geras	Labai geras	Taip	Įvertinimo balas kilo dėl ypatingo paslaugumo, tačiau krito, nes neišsklaidytos abejonės dėl kai kurių faktų apie automobilį	II
“Silberauto” (Pirklių g. 9)	 Mercedes-Benz C klasė	Geras	Geras	Taip	Vadybininko palyginti nepakankamai entuziastingas informacijos suteikimas apie automobilį, nepateikta svarių argumentų, kodėl verta rinktis būtent šią mašiną	III

“Moller auto”

(Savanorių pr. 191)

Dominantis automobilis –

VW Golf Plus

Pasiūlytas automobilis –

VW Golf Plus

Bandomasis važiavimas – **įvyko**

Bandomasis važiavimas iškart – **įvyko**

Įvertinimas – 9

■ Užeinu į saloną, kai jis visiškai tuščias. Aptarnavimo kokybė ir paslaugumas nustebina: tai vienintelis salonas, kuriame pasiūloma kavos. Vadybininkas prieina iškart ir entuziastingai dėsto *VW Golf Plus* privalu-



mus: šis modelis yra šiek tiek pakaukštintas, keleiviai gali mėgautis aukštesne sėdėseną, dešimt procentų didesnė bagažinė, didesniai kroviniui vežti galima nulenkti ir priekinio keleivio, ir galines sėdynes. Visus

privalumus salono darbuotojas pademonstruoja. Sėdame į mašiną ir apžiūrime saloną, paaiškinamas kiekvienas mane dominantis mygtukas. Teiraujuosi apie privalumus, palyginti su mane taip pat dominančiu

Ford Focus. “Volkswagen automobilių surinkimo kokybė yra aukštesnė. Be to, mūsų automobiliai mažiau nuvertėja”, – tvirtina vadybininkas. Jis patikina, kad man neverta būgštauti dėl galimo sunkesnio valdymo, nors šio automobilio aukštesnis kėbulas, aukštesnis ir svorio centras. Galiausiai vadybininkas pasiūlo bandomąjį važiavimą. Pateikiu vairuotojo pažymėjimą, bet nieko pasirašinėti nereikia. Pasivažinėjame tiek mieste, tiek greitkelio. Kelyje išgirstu naudingos informacijos, vadybininkas pats pasakoja apie automobilį.

Siūlomo automobilio kaina su papildoma įranga – 74 732 Lt

“Žaibo ratas”

(Ukmergės g. 279 a)

Dominantis automobilis –

Opel Astra (sedanas)

Pasiūlytas automobilis –

Opel Astra (hečbekas)

Bandomasis važiavimas – **įvyko**

Bandomasis važiavimas iškart – **neįvyko**

Įvertinimas – 9

■ Salono *Opel* automobiliai yra ant rame aukšte, tad pirmojo aukšto vadybininkas nurodo kilti aukštyn. Čia klientų turėtų laukti kitas vadybininkas, tačiau po dešimties minučių jo dar nematau, laiptais pakyla pirmasis vadybininkas ir gelbsti padėti. Pasikalbame apie sedaną, bet



galiausiai renkuosi hečbeką. Salono darbuotojas pataria rinktis benzinu varomą variklį, nes dyzelinis atsiperka tik po 150 000 kilometrų. Atidžiai apžiūrime hečbeko saloną, pasiteirauju dėl *Opel* automobiliams anksčiau būdingos korozijos: “Dabar visas kėbulas cinkuotas”, – patikina.

Tačiau pamini, kad necinkuotas stogas, o kai vėliau vėl paklausiu to paties, nesulaukiu įtikinamo atsakymo, ar vis dėlto cinkuotas, ar ne.

Bandomojo važiavimo paprašau pats, tačiau jis paskiriamas kitą savaitę. Šiek tiek nustembu, kad paprašo asmens dokumento ir jį atsišviečia, nors bandomasis važiavimas tik kitą savaitę. Sutartu laiku pasivažinėjame tiek Vilniaus gatvėmis, tiek greitkelio, tiek jo apylinkėmis. Tenka pagirti vadybininką už paslaugumą, mat pageidautą modelį teko nukelti iš salono antrojo aukšto, jis buvo dar neregistruotas ir rida nesiekė 18 kilometrų. Tad vadybininkas perspėja, kad automobilis nėra draustas. Pagirtina ir salono darbuotojo kantrybė, mat reguliuodamas šiek tiek per staigiai atstumi

sėdynę, o važiuodamas dėl įpratimo stokos vis mirksiu tai į dešinę, tai į kairę: posūkių rankenėlė labai lengvai persoka neutralią poziciją. “Ką žmonės už nugaros mano”, – abu pasijuokiams.

Po linksmo pasivažinėjimo Vilniaus gatvelėmis sužinau tiek bendros informacijos apie automobilį, pavyzdžiui, kad variklis po 10 000 kilometrų tampa galingesnis, tiek konkrečios, pvz., kad šis *Opel Astra* mėgsta aukštesnes apukas. Galiausiai išsamiai aptariame automobilio įrangą ir išgaunu 2200 litų nuolaidos pažadą nuo pasiūlytos kainos.

Siūlomo automobilio kaina su papildoma įranga – 62 200 Lt

“Silberauto”

(Pirklių g. 9)

Dominantis automobilis –

Mercedes-Benz C klasė

Pasiūlytas automobilis –

Mercedes-Benz C klasė

Bandomasis važiavimas – **įvyko**

Bandomasis važiavimas iškart – **neįvyko**

Įvertinimas – 8

■ Susirandu dominantį automobilį ir imu jį apžiūrinėti. Po penkių minučių prieina vadybininkas. Pasidaliju nuogastavimais dėl šio modelio *Mercedes* galinių varančiųjų ratų, tačiau pašnekovas patikina, kad tai garantuoja malonesnį važiavimą, o įrengtos technologijos apsaugo nuo



galimų “sumėtymų”. Išsirenkame priimtinausią variklį, keletą papildomos įrangos detalių bei išraiškingą “Avangarde” dizaino ir apdailos paketą. Pats paprašau išbandyti automobilį, bet iškart išbandyti nėra galimybės, tad paskiriamas galimas anksčiausias laikas – poryt.

Į saloną atvykstu anksčiau, tačiau vadybininkas neverčia ilgai laukti. Jokių dokumentų pasirašyti nereikia, net neprašoma vairuotojo pažymėjimo. Važiuojame tiek miesto gatvėmis, tiek greitkelio, kuriame vadybininkas pasiūlo paspausti, tad lekiame su vėjeliu.

Salono darbuotojas, nors ir ne per daug entuziastingai, suteikia papildomos informacijos. Dar kartą paklausiu apie šio *Mercedes* pranašumus *Audi A4* atžvilgiu, tačiau įtikinamų argumentų, kodėl turėčiau rinktis būtent *Mercedes*, neišgirštu. Bandau provokuoti: “Štai *Audi A4* turi ranka valdomą avarinį stabdį”. Tačiau kažko labiau intriguojančio vėl neišgirštu. Vis dėlto vadybininkas bendrauja labai mandagiai: kai kas paskambina, visada atsiprašo. Po bandomojo važiavimo pasiteirauju apie nuolaidas: dovanojama garso sistema (3056 Lt).

Siūlomo automobilio kaina su papildoma įranga – 110 013 Lt

PIRK!

SKAITYK!

ŽAISK!

*Kaina
su DVD
tik 9,90 Lt*



Karštos **Auto Bild** naujienos



Makaroninis 500

■ Milžiniški medžiaginiai makaronai – tai automobilio sėdynių galvos atramos, pedalai lyg lazanija. Taip Italijos makaronų magnatas Giovanni Rana perdarė *Fiat 500* modelį ir jį pavertė riedančia makaronų reklama. Prieš maisto produktų parodą jis dar pridėjo miltų spalvos 500 modelio kėbulo dažus, ant stogo ėmė puikuotis trys piešti kiaušinių tryniai. Po parodos makaroninis *Fiat* turėtų reklamuoti G.Ranos produktus gatvėse. Vairuotojas įsikibs į labai didelio skersmens raviolį, kad galėtų perjungti pavaras. Dar gerai, kad G.Rana bent jau čia atsisakė mėsos faršo.

Šis tas nauja – “Quickup”

■ Taivano mažų sunkvežimių gamintojo “Kymco Quad” ir *Pick-up* pikapo derinys jau pasirodė rinkoje. 9245 eurų (31 895 Lt) kainuojančiame *UXV500* vietos užteks dviem žmonėms ir bagažui. 498 kub. cm vieno cilindro keturtaktis variklis pasiekia 36 AG. Maksimalus greitis – 72 km/h. Kartu su šiuo modeliu ima užgimti nauja transporto priemonių klasė – “Quickup”, beje, oficialiai vadinama “Utility Terrain Vehicle” – bekelės sunkvežimiukai.



TAIVANAS



Manekenas bandymams

■ Sukūrusi virtualų lenktynininką manekoną "Thums", "Toyota Motor" kompanija kartu su Pasaulio automobilių sporto sąjunga (FIA) nori organizuoti labai greitas lenktynes, kurios kartu būtų ir labai saugios. Kadangi tiek didžiausi "Formulės-1" ekstremalai, tiek JAV "Indycar-Serie" lenktynių organizatoriai mažai dėmesio skiria bandymams, imituojantiems avarijas varžybose, "Toyota Motor" specialiai bandymams atlikti sukūrė virtualų pilotą. Programa leidžia kompiuteriu atkurti avarines situacijas.



TOYOTA

Taurūs ir galingi SL variantai



MERCEDES



■ Mercedes Benz automobilių tiuningo kompanija "Brabus" dar kartą padailino naująjį SL modelį. V12 cilindrų variklis, kurio darbinis tūris – 6,3 litro, pasiekia 730 AG, o teorinis maksimalus sukimo momentas tiesiog stulbinamas – net 1320 Nm. "Brabus" patobulintas SL modelis 100 km/h greitį pasie-

kia per keturias sekundes. Kaina – daugiau kaip 200 000 eurų (690 000 Lt). Dar viena mašinų tobulinimo srities naujovė – taurios kašmyro baltos spalvos Mercedes SL 63 AMG Edition IWC, kurį perdarė irgi vien Mercedes mašinų tiuningu besiverčianti AMG bendrovė. Šis pagražintas SL pasirodys rudenį, jo

iš viso bus išleista vos 200 vienetų. V8 variklis pasiekia 525 AG, bet kur kas svarbesnės šio modelio naujovė – rudos laikos odos sėdynių apmušalai, interjero apdailos detalės iš matinio karbono bei IWC firmos laikrodis "Didysis inžinierius", kurį gaus kiekvienas, perkantis šį automobilį.



Pamaloninkite savo automobilį su SUPER šampūnu!

TREJOPAS POVEIKIS:

- lengvai ir greitai nuplausite visus nešvarumus;
- paviršiui suteiksite veidrodinį spindesį;
- apsauginis sluoksnis atstums nešvarumus į vandenį.



garantuoja:

- mažas sąnaudas;
- nežaloja automobilio kėbulo ir detalių;
- nekenkia Jūsų sveikatai.

leškokite geriausiose parduotuvėse.





ŠVEICARIJA

■ Tai greičiausias serijinis sportinis automobilis, sukurtas Šveicarijoje. 900 AG variklį turintis *Faster* modelis vos per 16,2 sek. pasiekia 300 km/h greitį, jo maksimalus greitis – 400 km/h. Tik per 2,5 sek. spidometro rodyklė šokteli iki 100 km/h. Ypatingas vadinamasis ga-

linis spoileris – jo padėtį galima padaryti vertikalią, tada jis atlieka oro stabdžio funkciją, panašiai kaip lėktuvų oro stabdžiai, esantys sparnuose. Su mokesčiais šis aštuonių cilindrų (V8, su dviem kompresoriais) monstras turėtų kainuoti 1,2 mln. eurų (4,14 mln. Lt).



Su oro stabdžiais

Nauji taupūs modeliai

■ Ispanų "Seat" kompanija nori ateityje automobilius gaminti žmonėms, "norintiems savo poreikius tenkinti naujo kuklumo dvasia". Taip pasakė valdybos pirmininkas Erichas Schmittas "Auto Bild" žurnalui. Pasak jo, norima priversti žmones žavėtis dizainu ir kokybe. *Naujoji Ibiza*, kuri ką tik

pasirodė rinkoje, pasak "Seat" vadovo, turėtų privilioti vidutinės pajamas gaunančių pirkėjų sluoksnį. E.Schmittas, kuris anksčiau vadovavo "Audi", pranešė: "Mes dirbame ties automobiliu, kuris bus mažesnės klasės nei *Ibiza*". Dar šiais metais atsiras *Ibiza SportCoupe* – sportinis trejų durų a u t o -



SEAT

mobilis, o vėliau ir sportinis universalas. "Seat" svarsto ir vienatūrio idėją, įgyvendintą ant *Ibiza* bazės. O rinkoje pasirodžius pirmiems modeliams, nuriadėjusiems nuo naujos *Golf* platformos, ispanų kompanija, valdoma VW, nuo 2012 m. pradės gaminti visai naujus variantus. Pavyzdžiui, žadama neužmiršti studijinio *Tribu* modelio – jis mažai kuo skirsis nuo jau parodyto koncepcinio modelio.



Erichas Schmittas, "Seat" valdybos pirmininkas: *Seat tribu* bus labai panašus į tokią, kokią matome šiose nuotraukose



Sportinė Fiesta modifikacija



FORD

■ "Ford" koncernas neseniai pasibaigusioje Kinijos automobilių parodoje pademonstravo sportinį *Fiesta* modelio variantą S. Kitaip nei stan-

dartinis modelis, sportinė modifikacija turi papildomą galinį aerodinaminį gaubtą, radiatoriaus grotelės sumontuotos giliau, padailintos išmetamosios angos, uždėti nauji dideli penkių stipinų aliuminio ratlankiai. Sportinė versija prekiauti bus pradėta 2008 m. spalio mėnesį.



Greitas sportinis automobilis

■ *Evisol ThoRR* – taip vadinamas naujas elektra varomas sportinis automobilis iš

Olandijos. Atviro dviviečio modelio išorė ir interjeras primena

. Mašiną varo 272 AG elektrinis variklis, o su įkrautu akumuliatoriumi bus galima nuvažiuoti iki 200 km. Kaina dar nežinoma.



OLANDIJA

Dizainerio svajonės

■ Išskirtiniai *Pantera* automobiliai grįžta. Žinoma, jei viskas klostysis taip, kaip nori vokiečių dizaineris Stefanas Schulze. Jo projektas labai jau primena originalą, kuris nuo 1971 iki 1992 m. riedėjo nuo

konvejerių. Dizaineris S.Schulze pagalvojo ir apie variklį. Po skardiniu "kostiumu" turėtų būti *Lamborghini Gallardo* agregatai – taigi penkių pavarų greičių dėžė ir penkių litrų V10 variklis, pasiekiantis 520 AG.



VOKIETIJA

MOTIP
PATIKIMIAUSIAS JŪSŲ PARTNERIS

NAUDINGA IR PRAKTIŠKA

MOTIP DUJŲ NUTEKĖJIMUI NUSTATYTI

PROBLEMA:

- Jaučiate dujų kvapą.
- Nesandari dujų sistema.
- Krenta oro slėgis.
- Nesandari oro padavimo sistema.

JUMS PADĖS: MOTIP dujų nutekėjimo detektorius

PRIVALUMAI

- Taupiai naudojamas.
- Nesukelia korozijos.
- Nedegus.
- Nuplaunamas vandeniu.
- Sertifikuotas DVGW

ATSILIEPIMAS:

Labai patogi priemonė įvairių dujų, oro nutekėjimams nustatyti. Užpurškus ant vietos, kuri kelia įtarimą, tuoj pat pastebimi kylantys burbulai. Labai patogi naudoti ir nebrangi priemonė. Neišlaidauju. Visada naudoju tik išbandytas ir patikimas Motip priemones.



MOTIP – patikimos ir veiksmingos priemonės.



Ford Mondeo Wagon



Honda Accord Tourer



VW Passat Variant



Ford S-Max



Honda FR-V



Volkswagen Sharan



Ford Kuga



Honda CR-V



Volkswagen Tiguan

Universalas

Universalai pastaruoju metu tampa vis populiareni. Taip yra todėl, kad tokie automobiliai labai praktiški. Jie turi dideles, talpas bagažines, kurios gali "praryti" tikrai daug krovinio. Tiesa, naujasis *Honda Accord*, palyginti su konkurentais *Ford Mondeo* ir *VW Passat*, nepasižymi itin talpia bagažine. Taigi universalas – praktiškai į gyvenimą žiūrinčio žmogaus pasirinkimas.

Vienatūris

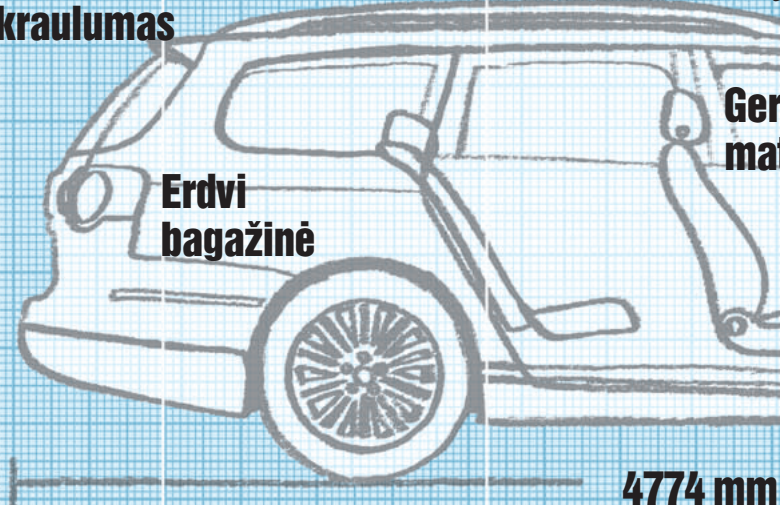
Didžiausias vienatūrių privalumas tas, kad būdami gerokai išstypę į aukštį, jie pasižymi erdviais salonais. Puiku ir tai, kad vienatūrių sėdynes galima įvairiausiai nulenkti ar pastumti, o prireikus ir visiškai išimti. Tiesa, jų bagažinės nėra itin talpios. Dėl vienatūrių karūnos varžosi šešiavietis *Honda FR-V*, septynviečiai *Ford S-Max* bei *Volkswagen Sharan*.

SUV

Didesnio pravažumo, arba SUV, automobiliai užkariauja vis daugiau pirkėjų širdžių. Nieko keisto, kad tokius automobilius dažniausiai renkasi aktyvų laisvalaikį mėgstančios šeimos. Juk visi keturi varantieji ratai ir didesnė prošvaisa leidžia pasiekti atokesnius gamtos kampelius. Tačiau akivaizdu ir tai, kad dažniausiai SUV automobiliai važiuoja tik asfaltu.

Puikus kraulumas

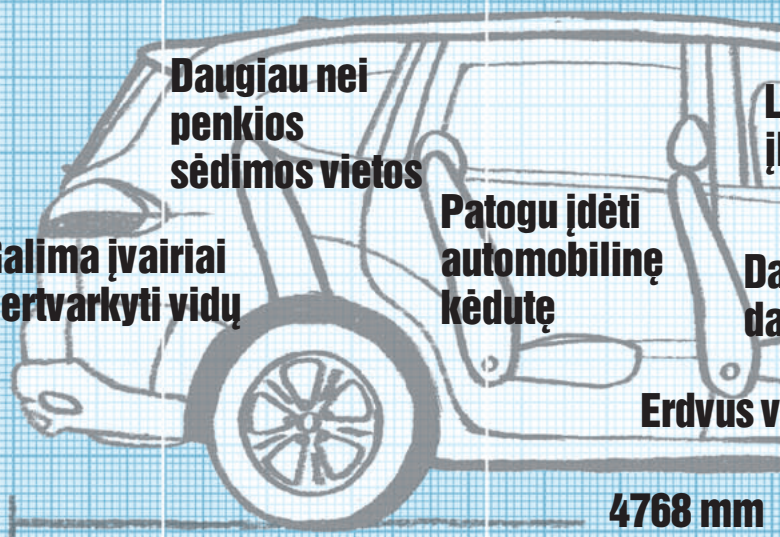
Galima pritvirtinti stogo bagažinę



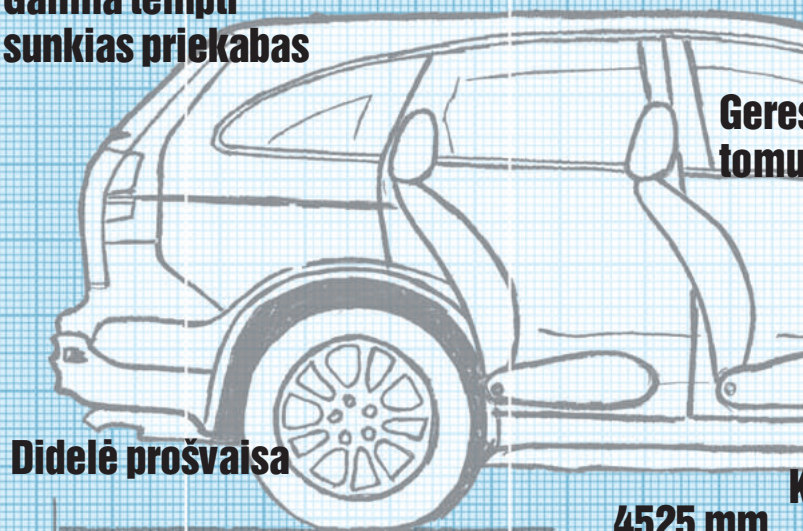
Daugiau nei penkios sėdimos vietos

Galima įvairiai pertvarkyti vidų

Patogu įdėti automobilinę kėdutę



Galima tempti sunkias priekabas





Šeimos automobilis

universalas, vienatūris ar SUV?

VW Passat
klasikinis universalas:
ilgas ir praktiškas

Geras valdymas

1517 mm

Ford S-Max
naujoviškas sportinio
stiliaus vienatūris

1658 mm

Honda CR-V
didelis, erdvus ir varomas
keturiais ratais

1675 mm

Keturi varantieji ratai

Puikiai tinka važinėti žiemos keliais

Atostogauti į Lietuvos pajūrį išsiuošusi šeima dažnai su savimi pasiima nemažai bagažo. Be tėvų ir vaikų drabužių, į automobilio bagažinę dar turi tilpti meškerės ir kiti žvejybos įrankiai, kalnas vaikų žais-

telpa penki keleiviai. Tačiau jei teks važiuoti toliau, gale sėdintiesiems (ypač suaugusiesiems) nebus itin erdvu. Dar vienas universalų trūkumas – jie būna tik penkiaviečiai.



Trys skirtingi gamintojai ("Ford", "Honda" ir "Volkswagen") bei trys skirtingų klasių mašinos (universalai, vienatūriai ir SUV automobiliai). Kuris kėbulo variantas tinkamiausias šeimai?

Į ar net dviratis... Kaip viską sutalpinti? Laimei, automobilių gamintojai atsižvelgė į tokius šeimos poreikius ir jau ne vienerius metus gamina mašinas, puikiai tinkančias važinėti ir kasdien, ir į darbą, ir į tolimesnę kelionę. Šie automobiliai – tai vidutinės klasės universalai, vienatūriai bei SUV (didesnio pravažumo automobiliai).

Būtent tokius automobilius mes šįkart ir testuojame. Tačiau atkreipkite dėmesį, kad teste dalyvauja tik trijų automobilių gamintojų modeliai. "Ford" stovyklai atstovauja *Mondeo*, *S-Max* ir *Kuga*, "Honda" – *Accord*, *FR-V* bei *CR-V*, o "Volkswagen" – *Passat*, *Sharan* ir *Tiguan*. Trumpai aptarkime visus dalyvius. Universalai turi tikrai talpias bagažines, į jį

Todėl jei reikia į automobilį susodinti daugiau nei penkis žmones, teks rinktis vienatūrius. Į juos be vargo tilps šeši ar net septyni keleiviai. Puiku ir tai, kad vienatūrių sėdynės galima labai įvairiai reguliuoti. Tačiau kai užimtos visos vienatūrių sėdynės, jų bagažinės dažnai tampa juokingai mažos. Dar vienas trūkumas – trečios eilės sėdynės neretai patogiai įsitaisys tik vaikai.

SUV automobiliai iš išorės atrodo labai dideli, tačiau viduje dažnai būna ne tokie erdvūs, o jų bagažinės gana mažos. Prastai ir tai, kad SUV automobilių bagažinių kraštai gerokai aukštesni, todėl krauti sunkesnius kroviniai nepatogu. Tačiau mašinų gamintojai nestovi vietoje, todėl šiuolaikiniai SUV automobiliai gali būti puikus šeimos pasirinkimas.

“Ford” – šeimos automobilis



Mondeo universalas, S-Max vienatūris ir SUV automobilis Kuga. Kuris tinkamiausias šeimai?



Be jokios abejonės, didžiausia salono erdve gali pasigirti *S-Max*. Šiame vienatūryje kojos tikrai nesirems į priekinių sėdynių atlošus. O ir meiliai glaustis pečiais keleiviams tikrai neteks.

Erdviausias ir talpiausias S-Max – tinkamiausias šeimai

Žinoma, toks erdvas vienatūris bus tik tuomet, jei juo keliaus penki žmonės. Tuomet ir bagažo į kelionę bus galima pasiimti ganėtinai nemažai. Kita vertus, į *S-Max*, esant reikalui, susės ir septyni keleiviai, nors ant trečios eilės sėdynių patogiai jausis tik vaikai. Ne ką mažiau erdvės salone bei tikrai talpią bagažinę siūlo ir *Ford Mondeo* universalas. O štai naujasis *Ford Kuga* šiuo atveju pasuktinis. Jo salone anksčiausia, o bagažinė mažiausia.

Kai kalbama apie važiavimo savybes, į lyderius išsiveržia *Mondeo*. Tai dinamiškiausias, taupiausias ir tinkamiausias miestui automobilis tarp šios trijulės. Naujasis *Kuga* savo pranašumą demonstruoja važiuojant šlapiu keliu. O ir sunkioms priekaboms tempti jis yra tinkamiausias. Tuo tarpu *S-Max* – tikras viduriukas. Juk tai lengvasis automobilis tik, žinoma, gerokai aukštesnis.

Išvada

Šeimai labiausiai tiks erdvas, daug bagažo galintis “praryti” *S-Max*. Geras pasirinkimas ir *Mondeo*, kuris tinkamiausias naudotis kasdien. O aktyvų laisvalaikį mėgstanti šeima turėtų rinktis *Kuga*.

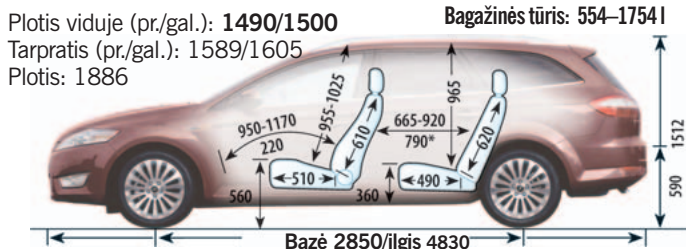
Mondeo 2.0 TDCi Trend

■ Erdvas salonas, talpi bagažinė ir taupus, gerą dinamiką garantuojantis dyzelinis variklis. Štai toks yra *Ford Mondeo* universalas. Jau pigiausioje

“Trend” komplektacijoje *Mondeo* turi ABS, ESP, septynias oro pagalves, dviejų zonų klimato kontrolę, visus automatiškai valdomus langus ir t.t.

Mondeo – vidutinės klasės universalas

Matmenys (milimetrais) Mondeo Wagon



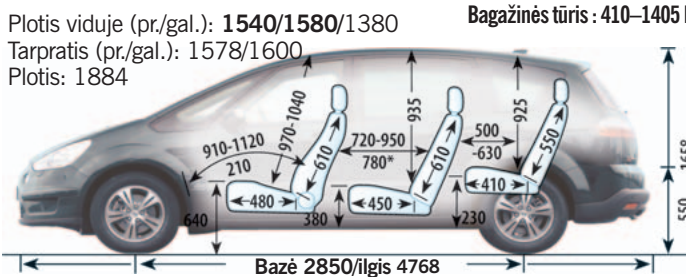
S-Max 2.0 TDCi Trend

■ Tai labai sportiškai atrodantis vienatūris. Laimei, dėl to jo funkcionalumas visiškai nenukentėjo. Pigesnėje “Trend” komplektacijoje *Ford S-*

Max turi ABS, ESP, septynias oro pagalves, dviejų zonų klimato kontrolę, visus automatiškai valdomus langus, CD grotuvą ir kitą įrangą.

S-Max – sportiškas vienatūris

Matmenys (milimetrais) S-Max



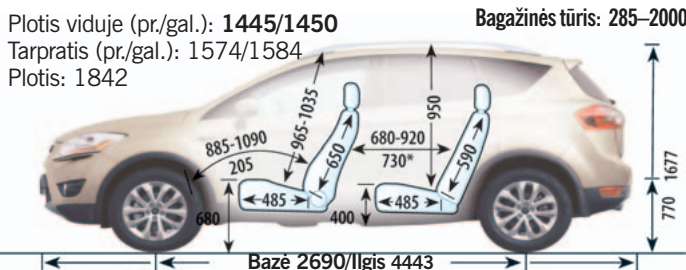
Kuga 2.0 TDCi Trend

■ *Kuga* – naujasis “Ford” inžinierių darbas, kurį galima įsigyti su priekinių arba visų keturių ratų pavarą. Į pigiausios “Trend” komplektacijos

Kuga automobilį montuojamos ABS ir ESP sistemos, šešios oro pagalvės, oro kondicionierius, visi automatiškai valdomi langai ir kt.

Kuga – pirmasis “Ford” SUV

Matmenys (milimetrais) Kuga



Techniniai duomenys	Mondeo	S-Max	Kuga
Variklis	turbodyzelinis	turbodyzelinis	turbodyzelinis
Variklio darbinis tūris (l)	2,0	2,0	2,0
Galia (AG esant aps./min.)	140/4000	140/4000	136/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	320/1750	320/1750	320/2000
Pavarų dėžė/varantieji ratai	6 mech./priek.	6 mech./priek.	6 mech./4x4
Masė/kraulumas (kg)	1576/569	1785/720	1573/487
Įsibėgėjimas 0-100 km/h (s)	9,8	10,2	10,5
Maks. greitis (km/h)	205	196	180
Vidutinės degalų sąnaudos (l)	5,9	6,2	6,5
Kaina (Lt)	88 600	95 900	94 800

Įvertinimas	Universalas	Vienatūris	SUV
Ford	Mondeo	S-Max	Kuga
Salono erdvumas	4+	5	4
Praktiškumas	3+	5+	4
Tinkamumas važinėti kasdien	5	5-	4
Kaina	5	5-	5-
Dinamiškumas	5	5	5-
Dizainas	4+	5	4
Saugumo įranga	5	5	5-
Galutinis įvertinimas	4+	5	4
Vieta	2	1	3

“Honda” – šeimos automobilis

Ar universalas *Accord* geresnis pasirinkimas nei *CR-V* ir *FR-V* modeliai?

HONDA CR-V

HONDA ACCORD

Antrasis palyginimas

HONDA FR-V



■ Sportiškus automobilius mėgstantys vairuotojai tikrai atkreips dėmesį į naująjį *Honda Accord*. Juk tai ne tik

akį traukiantis, bet ir puikiai valdomas ir labai dinamiškas automobilis. Kita vertus, *Accord* salonas tikrai ankštesnis nei jo giminaičių *FR-V* ar *CR-V*. Didžiausias naujojo *Accord* trūkumas – maža bagažinė, kurios tūris siekia viso labo 395 l.

CR-V turi erdviausią saloną ir talpiausią bagažinę

Į japonų vienatūrį *FR-V* gali tilpti šeši žmonės, kuriems skirtos dvi sėdynių eilės. Vadinas, tiek ant priekinės, tiek ant galinės sėdynės susės po tris keleivius. Dėl tokio sprendimo vairuotojas ir priekyje sėdintis keleivis sėdi prigludę prie durelių. Nepaisant to, *FR-V* salone vietos užtektinai, o ir bagažinė ganėtinai erdvi. Žvalus ir variklis, nors giminaičių motorai galingesni. Itin maloniai nustebina SUV automobilis *CR-V*. Jo salone erdvės tikrai užtektinai, o ir bagažinė didžiausia. Tiesa, jos slenkstis aukštokas, todėl krauti daiktus ne itin patogiu. Automobilio variklis pasižymi puikia dinamika, nors degalų sąnaudos didokos.

Išvada

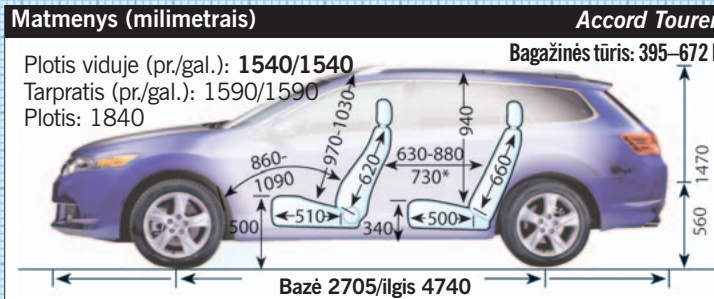
■ Dailiausiai atrodo naujasis *Accord*, tačiau jo bagažinė šeimai tikrai per maža. Į *FR-V* vienatūrį telpa daugiausiai žmonių, tačiau ir jo bagažinė mažoka. *CR-V* turi erdvų saloną ir talpią bagažinę, tik kaina didoka.

Accord 2.0 Comfort

Be jokios abejonės, tiek *Honda Accord* sedanas, tiek universalas atrodo labai stilingai, sportiškai. Į pigiausią “Comfort” komplektacijos *Accord*

montuojamos ABS ir ESP sistemos, šešios oro pagalvės, dviejų zonų klimato kontrolė, visi automatiškai valdomi langai ir kita įranga.

Accord – universalio bagažinė labai maža

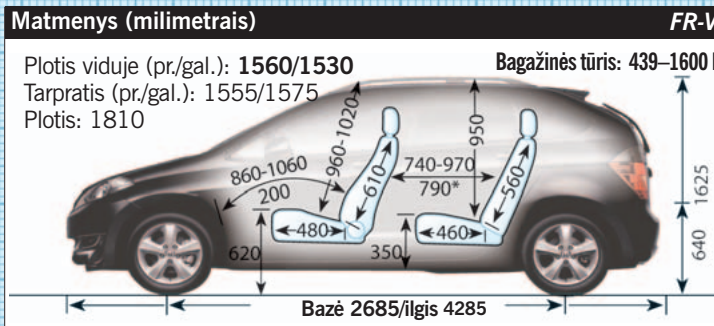


FR-V 1.8 Comfort

■ Trys žmonės priekyje ir trys gale. Štai taip keleivius salone priima *Honda FR-V* vienatūris. Į pigiausią “Comfort” komplektacijos *FR-V*

montuojama ABS ir ESP sistemos, šešios oro pagalvės, automatinis oro kondicionierius, visi automatiškai valdomi langai bei kita įranga.

FR-V – šešiavietis vienatūris

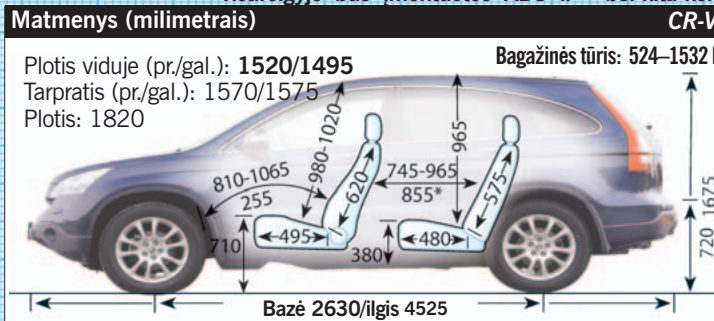


CR-V 2.0 Comfort

■ *Honda CR-V* ganėtinai neblogai sukomplektuotas automobilis. Pigiausiame “Comfort” komplektacijos visureigyje bus įmontuotos ABS ir

ESP sistemos, oro kondicionierius, šešios oro pagalvės, visi automatiškai valdomi langai, CD grotuvas bei kita komforto įranga.

CR-V – erdvas salonas ir talpi bagažinė



Techniniai duomenys	Accord	FR-V	CR-V
Variklis	benzininis	benzininis	benzininis
Variklio darbinis tūris (l)	2,0	1,8	2,0
Galia (AG esant aps./min.)	156/6300	140/6300	150/6200
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	192/4300	174/4300	192/4200
Pavarų dėžė/varantieji ratai	6 mech./priek.	6 mech./priek.	6 mech./4x4
Masė/kraulumas (kg)	1432/558	1423/552	1498/481
Įsibėgėjimas 0–100 km/h (s)	9,4	10,6	10,2
Maks. greitis (km/h)	212	190	190
Vidutinės degalų sąnaudos (l)	7,3	7,5	8,1
Kaina (Lt)	80 500	67 900	79 300

Įvertinimas	Universalas	Vienatūris	SUV
Honda	Accord	FR-V	CR-V
Salono erdvumas	4+	5	5+
Praktiškumas	4	4+	5
Tinkamumas važinėti kasdien	5	4+	4
Kaina	4+	5	4+
Dinamiškumas	5	4	4+
Dizainas	5	4	4
Saugumo įranga	4+	4+	4+
Galutinis įvertinimas	4	4+	5
Vieta	3	2	1

“Volkswagen” – šeimos automobilis



VW PASSAT

VW SHARAN

VW TIGUAN

VW automobiliai – ne patys gražiausi, tačiau praktiškumo jiems netrūksta.



■ Erdvias, talpas mašinas mėgstantį žmogų *Passat* universalas tikrai pakerės. Šis automobilis siūlo daug vietos sėdintiems tiek priekyje, tiek gale. Jo bagažinė be vargo “praris” visą šeimos atostogų bagažą. Puiku ir tai, kad *Passat* universalą lengvą vairuoti, jis gerai traukia bei neryja daug degalų.

Sharan vienatūrio bagažinė – erdviausia

VW *Sharan* jau akivaizdžiai senstelėjęs automobilis. Pirmasis dalykas, išduodantis jo amžių, – mažiausia erdvė salone. O juk tai vienatūris. Tačiau šį trūkumą atperka itin erdvi *Sharan* bagažinė, į kurią telpa net iki 2610 l. Taigi dėl senuko bagažinės skūstis tikrai negalima.

Pirkėjų simpatijas naujasis *Tiguan* bando užkariauti erdviu salonu ir keturiais varančiais ratais. Tačiau SUV automobilio bagažinė galėtų būti ir didesnė, nes jos tūris siekia 470–1510 l. Vis dėlto *Tiguan* važiuoja labai užtikrintai, nors dyzelino sudegina daugiau nei *Passat* universalas.

Išvada

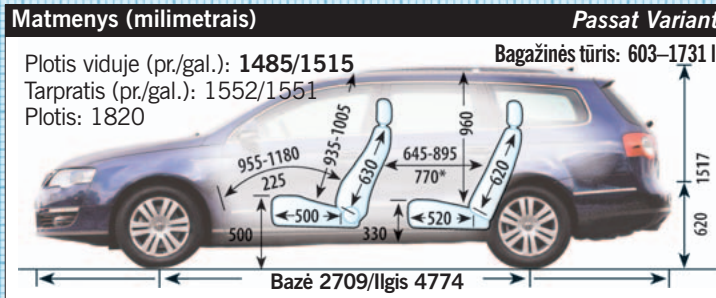
■ Keturių asmenų šeimai – *Passat* universalas per akis. Tai erdvas automobilis su didžiule bagažine. Daugiau nei dvi atžalas turinčiai šeimai tinkamiausias bus septynvietis *Sharan* vienatūris. *Tiguan* automobilį turėtų rinktis ta šeima, kuriai dažniau tenka keliauti prastesniais keliais.

Passat 2.0 TDI Comfortline

■ Erdvus salonas ir talpi bagažinė – tai privalumai, į kuriuos dėmesį atkreips daugelis šeimų. Be to, *Passat* universalas ganėtinai neblogai sukomp-

lektuotas. Į automobilį montuojamos ABS ir ESP sistemos, pusiau automatinis oro kondicionierius, CD grotuvas bei kita komforto įranga.

Passat – šio universalso bagažinė labai talpi

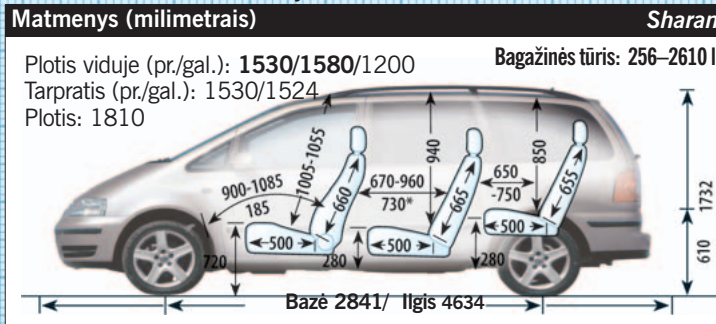


Sharan 2.0 TDI Trendline

■ *Sharan* vienatūris gaminamas dar nuo 1995 m. Žinoma, automobilis keltą kartų buvo atnaujintas, tačiau senukas jau nusileidžia konkurentams.

Juk perkant pigiausios “Trendline” komplektacijos vienatūrį papildomai teks įsigyti ESP bei automatiškai valdomus galinius langus.

Sharan – vienatūrio bagažinė labai erdvi

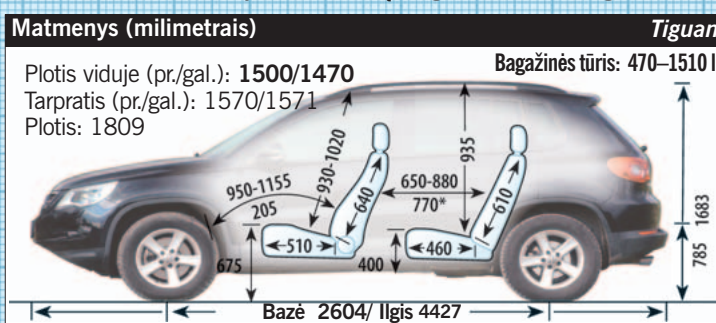


Tiguan 2.0 TDI Trend & Fun

■ Dailus SUV automobilis su visų keturių ratų pavara tiks prastesniems keliams įveikti. Todėl jis turėtų patikti aktyviai laisvalaikį mėgstantčiai leisti

šeimai. Į “Trend & Fun” komplektacijos SUV montuojama ESP sistema, aštuonios oro pagalvės, CD grotuvas bei kita komforto įranga.

Tiguan bagažinė – tik vidutinio dydžio



Techniniai duomenys	<i>Passat</i>	<i>Sharan</i>	<i>Tiguan</i>
Variklis	turbodyzelinis	turbodyzelinis	turbodyzelinis
Variklio darbinis tūris (l)	2,0	2,0	2,0
Galia (AG esant aps./min.)	140/4000	140/4000	140/4200
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	320/1800	310/1750	320/1750
Pavarų dėžė/varantieji ratai	6 mech./priek.	6 mech./priek.	6 mech./4x4
Masė/kraulumas (kg)	1510/630	1722/788	1590/650
Įsibėgėjimas 0–100 km/h (s)	10,1	12,2	10,5
Maks. greitis (km/h)	206	192	186
Vidutinės degalų sąnaudos (l)	5,8	6,6	6,9
Kaina (Lt)	93 826	87 577	92 117

Įvertinimas	Universalas	Vienatūris	SUV
Volkswagen	<i>Passat</i>	<i>Sharan</i>	<i>Tiguan</i>
Salono erdvumas	5+	4+	5
Praktiškumas	4	5+	4+
Tinkamumas važinėti kasdien	5	4	4
Kaina	4	4+	4
Dinamiškumas	4+	3+	4
Dizainas	3+	3+	4
Saugumo įranga	5	3	5
Galutinis įvertinimas	5	4	4+
Vieta	1	3	2

Universalas, vienatūris ar SUV?

Ką apie šiuos automobilius mano šeimos?

■ Kiekvienas šeimos narys turi savo nuomonę.

Mama: rinkčiausi SUV. Nieko tokio, kad šių automobilių bagažinės ne pačios erdviausios ir bekelėje jie dažnai važiuoja ne ką geriau nei paprasti lengvieji automobiliai. Man patinka, kad tokioje mašinoje sėdžiu aukščiau, geriau matau kelią ir jaučiuosi saugiau.

Tėtis: man didelio narys ant ratų nereikia. Geriau rinkčiausi universalus, kuriuos maloniau valdyti, jie erdvūs ir ganėtinai dinamiški.

Vaikai: mes už vienatūrius. Čia daugiau telpa žaislų, o daugybėje kišenėlių ar daiktadėžių galėsime paslėpti saldinius. O ir seneliams vietos tikrai bus.



Verdictas	Universalai	Vienatūriai	SUV
Ford	4+	5	4
Honda	4	4+	5
Volkswagen	5	4	4+

APIBENDRINIMAS



Ford Mondeo

- + erdvus salonas, talpi bagažinė, gera įranga
- pakaba galėtų būti komfortiškesnė, blogas matomumas



Ford S-Max

- + erdvus salonas, didelė bagažinė, geras valdymas
- mažai vietos trečioje eilėje, brangokas



Ford Kuga

- + gali tempti sunkią priekabą, keturi varomieji ratai
- maža bagažinė, nedaug vietos kojoms sėdintiems gale



Honda Accord

- + geras variklis, puikus automobilio valdymas
- maža bagažinė, mažiausiai erdvės sėdintiems gale



Honda FR-V

- + šešios sėdimos vietos, patraukli automobilio kaina
- vidutinė bagažinė, šoninės sėdynės labai arti durų



Honda CR-V

- + erdvus vidus, didelė bagažinė, gera dinamika
- didelės degalų sąnaudos, aukštas bagažinės slenkstis



VW Passat

- + erdvus salonas bei labai talpi bagažinė
- ganėtinai didelė kaina



VW Sharan

- + galima išimti sėdynes, talpi bagažinė
- prasta dinamika, ne itin gausi įranga



VW Tiguan

- + daug vietos gale, stumdoma ir sudedama galinė sėdynė
- didelė kaina, vidutinės talpos bagažinė

■ Iš pirmo žvilgsnio tinkamiausias šeimai turėtų būti vienatūris. Juk tai aukštas, ganėtinai didelis automobilis, turintis daug daiktadėžių bei nemažą bagažinę. Tačiau šis

testas įrodo, kad tai tik dalis tiesos. Iš Ford automobilių šeimos laimėjo būtent S-Max vienatūris, tačiau tarp kitų gamintojų buvo pranašesnis universalas (Passat) bei SUV

(Honda). Taigi renkantis automobilį visai šeimai derėtų pasižvalgyti bei įvertinti ne tik vienatūrius, bet ir tikrai praktiškus universalus bei SUV.

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

Prenumeratos kainos 2008 metams (Lt)

Žurnalas	1 mėn.	3 mėn.	6 mėn.	12 mėn.
Auto Bild Lietuva	6,80	20,40	40,80	81,60
Auto Bild Lietuva 4X4	-	4,50	9,00	18,00

Žurnalo "Auto Bild Lietuva" prenumeratos kainos užsienyje 2008 metams (Lt)

Šalis	1 mėn.	3 mėn.	6 mėn.	12 mėn.
ES	22,00	66,00	132,00	264,00
Kitos šalys	37,00	111,00	222,00	444,00

PRENUMERUOK!



ARBA INTERNETU

www.prenum.katalogas.lt

Leidinio pavadinimas:

Auto Bild Lietuva

Į lauką "Leidinio pavadinimas" įrašykite pavadinimą "Auto Bild Lietuva" ir paspauskite "ieškoti".

Arba
www.veidas.lt

skiltyje

Leidykloje galima įsigyti prenumeratos dovanų kuponus

STIPRIEMS ŽMONIEMS

2008 vasara Nr. 2 (7) Kaina 5 Lt

Auto Bild **4x4**

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

Perdirbtas UAZ
Kuo virta rastiškas džipas



Bekelelės

Royala Land Cruiser V8
Audi Q7 4.7 TFSI
Mercedes GL 450 CDI
Range Rover L322

galiūny TESTAS



Naudoti visureigiai

Pačios naujausios Europos 4x4 žvaigždės

 <p>Nuovė 28-7 Anglijoje surenkamas japoniškas džipas</p>	 <p>Premjera AUDI Q5</p>	 <p>Debiutas FORD KUGA</p>
 <p>Suzuki Jimny Labai patvarus bekelelės mažylis</p>	 <p>Atnaujinimas MERCEDES ML</p>	 <p>Pristatymas SUBARU FORESTER</p>

235/65 R17 padangų testas:
kokios labiau tinka visureigiams



Naujas!



Kvietimas šokti

“BMW” koncernas, sukūręs X6 modelį, iš naujo bando išrasti sportinį SUV automobilį. Ar kupė-visureigis pranoks savo brolių X5 ir Porsche Cayenne GTS? Testas tik sportiniu aspektu.

■ Lenktynių trasa, geriausias laikas, sukibimas... Kalbant apie visureigius šie žodžiai tinka tiek pat, kaip baletų premjera kalėjime. Tačiau kas šiame visuotinės nišinių automobilių kūrimo manijos apimtame pasaulyje yra normalu? Bet koku atveju naujasis BMW X6 taip pat nenormalus.

Gamos viršūnėje – trykštantis milžiniška jėga X6 xDrive50i, galintis prie sienos prispausti ne tik galingiausią X5 4.8i, bet ir patį Porsche Cayenne GTS. Iki šiol tai buvo pats dinamiškiausias SUV klasės visureigis.

Šiame teste automobilių vertinimą apribosime tik konkurentų

dinaminėmis savybėmis. Abu BMW automobiliai techninėmis savybėmis labai panašūs, tiksliau – beveik identiški. Tačiau charakteriu ir išore labai skiriasi. Siekdami iš X5 padaryti sportininką, “BMW” sukūrė kultūristą, persirijusį anabolikų. Kritikai iki šiol nerimsta dėl keistos X6 galinės dalies dizaino.

X6: nesutikti ar pritariamai linkčioti?

Šis automobilis tiesiog provokuoja. Nuomonės labai įvairios – nuo susižavėjimo šūksnių iki pasibjaurėjimo grimasų. Vilniaus gatvėse jis kelia sąmyšį, o štai

Beverli Hilse visai nekrinta į akis. Būtent tai pasaulio daliai ir skirta didžioji šių automobilių gamybos dalis. Tiesa, tai toli gražu ne masėms gaminama mašina – jos kaina prasideda nuo beveik 200 tūkst. Lt. Tiesa, už prabangiausios modifikacijos versiją su priedais gali tekti pakloti net dukart daugiau.

Tačiau nėra pigūs ir likę šio testo konkurentai. Galbūt jie ir atrodo priimtinau ar tradiciškiau, tačiau taip pat yra išskirtiniai.

Prabangiausio X6 viduje – beveik viskas, ką prabangaus gali pasiūlyti BMW koncernas. Pradedant kėbulo svyravimus slopi-

nančia sistema darant posūkių (“Adaptive Drive”) bei kintamo perdavimo vairo mechanizmu (“Aktivlenkung”) ir baigiant puikiu V8 tipo benziniu varikliu su tiesioginiu įpurškimu ir dviem turbokompresoriais.

Biturbininis V8 paverčia X6 laukiniu žvėrimi

Ne išsiskiriantis dizainas, o nuostabus net 407 AG variklis išskiria X6 iš konkurentų. Jis ryžtingai stumia 2,4 t sveriantį automobilį pirmyn. Pasiekus vos 1750 aps./min., X6 pasiekia žvėrišką 600 Nm sukimo momentą. Rodos, jo galiai nėra ribų.



Porsche Cayenne GTS

Puikios valdymo savybės, itin greitas automobilis šlapioje trasoje



Važiavimas žiedu esant šlapiam dangiui: Porsche pasiekia didžiausią greitį

1 Porsche Cayenne GTS	2 BMW X6	3 BMW X5
59,9 km/h	57,9 km/h	57,2 km/h

BMW X5

Su tokiu gremėzdu sunku tikėtis geresnių rezultatų



* atkarpos ilgis – 1,9 km

Važiavimas šlapią trasa*: BMW X5 negali lygiuotis su konkurentais

1 Porsche Cayenne GTS	2 BMW X6	3 BMW X5
1 min. 24,5 s	1 min. 25,6 s	1 min. 28,5 s

BMW X6

Puikus variklis, greitai veikianti transmisija ir geras sukibimas



* atkarpos ilgis – 3,8 km

Važiavimas sausa trasa*: BMW X6 greičiausias

1 BMW X6	2 Porsche Cayenne GTS	3 BMW X5
1 min. 42 s	1 min. 43,9 s	1 min. 46,6 s

Jeigu ne kiek aukščiau sumontuota sėdynė, galėtum pagalvoti, kad važiuoji tikra sportine mašina. Iki 100 km/h X6 išibėgėja vos per 5,4 s, o 200 km/h pasiekia per 20,8 s.

Tie, kurie išdrįs juo lėkti iki 260 km/h, greitai pajus, kaip ties šia riba įsikiša elektroninis greičio ribotuvas. Tai gerai, nes važiuojant greičiau nei 200 km/h jaučiasi, kad automobilio priekinė dalis tampa lengva, todėl net nedidelis vairo pasukimas valdomumą daro nesaugų.

Išibėgėjant X6 su dviem turbiniomis tikrai pranašesnis. 52 AG silpnėsiu varikliu aprūpintas X5

gerokai atsilieka – iki 200 km/h jis išibėgėja net 11 s lėčiau. Tačiau visa tai tiesiojoje. O kas vyksta įveikiant posūkius? Paprastai visureigiai sukant atrodo lyg drambliai porceliano parduotuvėje.

Tačiau visi trys teste dalyvaujantys visureigiai stebėtinai lengvai įveikia posūkius ir nieko negąsdina – nei aplinkinių, nei viduje sėdinčių keleivių.



Taip atrodo mūsų trijulė iš galo. X6 BMW vadina "Sport Activity Coupe". Jo stogo linija nuožulni, tačiau atrodo galingai ir yra ganėtinai aukšta. Cayenne žemesnis už abu BMW



Porsche Cayenne GTS

BMW X6

Lenktyninėje trasoje ant sausos asfalto dangos greičiausias BMW X6. Tiesa, vairuotojui važiuojant šiuo automobiliu tenka paplušėti: mašina lyg priešinasi jo komandoms – dėl to kaltos elektronikos sistemos.

Mažiau elektronikos prikimštas BMW X5 trasoje kiek lėtesnis, tačiau jį valdyti kur kas lengviau.

Šio testo posūkių karaliumi tituluojamas Porsche. Jį valdyti lengviausia, jis tiksliausiai klauso vairuotojo komandų. Porsche Cayenne taip pat įrengtas kėbulo svyravimų įveikiant posūkius slopinimo įrenginys PDCC ("Porsche Dynamic Chassis Control"). Jis manevringesnis, o Cayenne prošvaisa tinkamiausia lenktyninei trasai – vos 16,9 cm. X6 prošvaisa didesnė – 21,2 cm, o X5 – net 22,2 cm. Dėl to važiuojant Cayenne jaučiasi 911 modelio genai. Kalbant apie malonumą vairuoti, Porsche gerokai lenkia abu konkurentus iš BMW koncerno.

Nors Cayenne GTS beveik toks pat galingas kaip ir X6, Porsche automobilio V6 variklio charakteris visiškai kitoks. Tai tikras sportinis agregatas, itin mėgstantis didelius sūkius. Veikdamas mažais sūkiiais jis nėra toks mitrus. Važiuojant lygiu keliu Cayenne greitesnis. Lekiant šlapia lenktynių trasa jo greitis dar labiau išryškėja – Cayenne lengvai aplenkia abu BMW visureigius tiek greičiu, tiek manevringumu.



GTS stabdžiai nudažyti raudonai. Porsche stabdžiai geresni už X5 ir X6



Stabilumo programa PDCC ir pneumatinė pakaba kainuoja papildomai (11 tūkst. Lt ir 6500 Lt)



Du turbininiai kompresoriai paslėpti tarp 4,4 l talpos V8 variklio cilindry. Šešių pakopų sportinė automatinė pavarų dėžė persijungia žaibiškai ir beveik nejuntamai

X5 visose disciplinose šiek tiek nusileidžia abiem konkurentams. Jo pakaba sureguliuota saugiau – automobilis nenoriai važiuoja į posūkius, X5 gremėzdiškesnis.

Tiesa, įsigyjant kurį nors iš šio trejeto patirti didelio malonumo, matyt, nepavyks – automobiliai labai brangūs. Be to, jie itin rąjūs. Porsche vidutiniškai vartoja 16,6 l/100 km. Važiuojant sportiniu režimu degalų suvartojimas padvigubėja. Tiesa, mažesnė masė ir naujos kartos variklis kiek gelbėja X6 savininkus – jis vartoja apie 14,9 l/100 km.

Linas Ščepkauskas

Išvada



■ X6 – sportinis SUV, galintis patenkinti net didžiausias viltis. Turėdamas V8 variklį su dviem turbinomis, jis pranoksta net visągalį Porsche. Bent jau tiesiame kelyje. Tiesa, specialistai abejoja šio modelio sėkme Europoje. Tuo tarpu kai benzino kainos siekia rekordines aukštumas, o ekologinės normos tampa vis aktualesne tema, X6 gali sukelti pikto pavydo proveržį. Keista forma, didelis svoris, itin didelis galingumas ir kukli praktinė vertė – tai koziriai skeptikams.

BMW X5



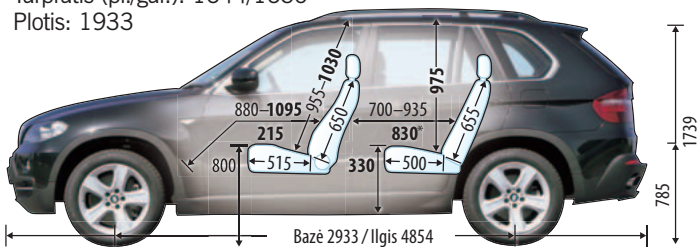
BMW X5 gali būti įrengta interneto prieiga (4000 eurų su "Navi Professional" paketu)

Testuota	BMW X5	BMW X6	Porsche
Stabdymo kelias (m) atvėsusiais/įkaitusiais stabdžiais važiuojant 100 km/h	36,4/36,9	36,7/36,8	36,5/35,9
Įsibėgėjimas (s) 0–100/0–200 km/h	7,1/31,4	5,4/20,8	6,1/25,1
Įsibėgėjimas* (s) 60–100/80–120 km/h	3,7/4,8	2,9/3,6	3,2/4,0
Degalų sąn. testuojant (l/100 km)	14,6	14,9	16,6
Nuvažiota (km) pilnu baku	580	570	600
Triukšmingumas (dB) važiuojant 50/100/130 km/h	58/64/70	58/65/69	60/65/67
Automobilio masė/kraulumas (kg)	2700/750	3500/750	3500/750

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

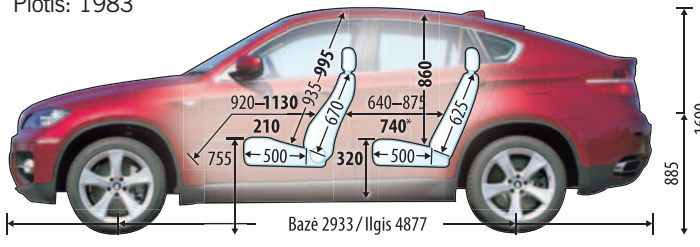
Matmenys (milimetrais) BMW X5

Plotis viduje (pr.gal.): 1585/1540
Tarpatris (pr.gal.): 1644/1650
Plotis: 1933



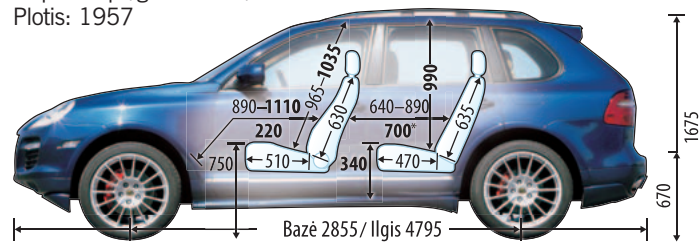
Matmenys (milimetrais) BMW X6

Plotis viduje (pr.gal.): 1570/1530
Tarpatris (pr.gal.): 1644/1706
Plotis: 1983



Matmenys (milimetrais) PORSCHE

Plotis viduje (pr.gal.): 1605/1550
Tarpatris (pr.gal.): 1659/1682
Plotis: 1957



Techniniai gamintojo duomenys	BMW X5	BMW X6	Porsche
Modelis	4.8i	xDrive 50i	Cayenne GTS
Durų/vietų salone sk.	5/5	5/4	5/5
Variklio darbinis tūris (l)	4,8	4,4	4,8
Galia (AG esant aps./min.)	355/6300	407/5500	405/6500
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	475/3400	600/1750	500/3500
Maks. greitis (km/h)	240	250	251
Pavarų dėžė	6/aut.	6/aut.	6/aut.
Varantieji ratai	visi	visi	visi
Padangos	255/50 R19	275/40 R20 – 315/35 R20	295/35 R21

Kainos/įranga	BMW X5	BMW X6	Porsche
Modifikacija	4.8i	xDrive 50i	Cayenne GTS
Oro pagalvė (vairuotojo/keleivio)	S/S	S/S	S/S
Soninės oro pagalvės (vairuotojo/keleivio)	S/S	S/S	S/S
ABS/ESP	S/S	S/S	S/S
Oro kondicionierius/klimato kontrolė (Lt)	–/S	–/S	–/S
Automatinis pavarų perjungimas (Lt)	S	S	9120
Autom. langų kėlikliai (priekyje/gale)	S/S	S/S	S/S
CD grotuvas	S	S	S
"Parkavimo" asistentas (Lt)	2773	S	n.d.
Bazinė kaina (Lt)	181 452	253 835	291 700

S – serijinė, n.d. – nėra duomenų

Eksploataciniai duomenys	BMW X5	BMW X6	Porsche
Techninė priežiūra nuvažius (km)	25 000	25 000	n.d.
Remonto išlaidos (Lt) nuvažius 120 000 km	7400	10 800	n.d.
Garantija (m./ridos apribojimas (km))	2/-	2/-	2/-
Prarūdijimo garantija (m.)	12	12	10
Draudimo įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis	13 918/1	14 722/1	16 918/1

S – serijinė, n.d. – nėra duomenų



Auto Bild ĮVERTINIMAS

	Taškai (maks.)	BMW X5	BMW X6	PORSCHE
Variklis				
Pagreitis	30	30	28	26
Maksimalus greitis	10	10	9	7
Įsibėgėjimas iš vietos	20	18	16	14
Variklio savybės	30	30	28	27
Variklio garsas	20	18	20	17
Pavarų dėžė	20	20	19	19
Tarpiniai rezultatai	130	126	120	110
Važiuklė				
Valdomumas	40	38	40	37
Važiavimo saugumas	20	17	20	18
Vairo sistema	20	17	20	18
Malonumas vairuoti	30	29	30	27
Stabdžiai	30	21	22	21
Tarpiniai rezultatai	140	122	132	121
Kėbulas				
Komfortas	20	15	17	17
Sėdėseną	30	29	26	29
Salono erdvė	20	13	15	18
Matomumas	20	9	4	10
Bazinė kaina	40	26	23	30
Tarpiniai rezultatai	130	92	85	104
Galutinis įvertinimas	400	340	337	335
VIETA		1	2	3
Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas				

Auto Bild
LIETUVA

Renkame saugiausią Lietuvos vairuotoją!



1 vieta

Mus labai džiugina "Auto Bild Lietuva" skaitytojų noras tapti saugiausiu šalies vairuotoju.

II turas vyks rugsėjo pradžioje, kai visus teisingai atsakiusius į konkurso I turo užduotis pakviesime į Vilnių. Tuomet jau raštu reikės teisingai atsakyti į šešis sudėtingesnius teorinius klausimus.

III turas vyks rugsėjo pabaigoje. Jame, atliekant praktinio vairavimo užduotis, ir paaiškės Saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso nugalėtojas.



Prizo steigėjas UAB "Autobrava" www.fiat.lt

Auto Bild LIETUVA

Saugiausias Lietuvos vairuotojas

Castrol if draudimas **NIVEA**

FIAT **AVT** PIR-TRS **Avitela** PREKYBOS TINKLAS ELEKTRONIKA BUCIŲ **Nikon** Lietuvos automobilių kelių direkcija

BECKER **NOKIA** At the heart of the image **Luna** **Wynn's**

Konkurso nugalėtojui atiteks pagrindinis mūsų prizas - **NAUJAS FIAT 500**

2 vieta

Saugaus vairavimo akademijos mokymai



Prizo steigėjas UAB "If draudimas" www.if.lt

if... If draudimas

3 vieta

Navigacinė sistema "Becker Traffic Assist 7928"



Prizo steigėjas UAB "Kenwood distribution" www.kenwood-centras.lt

KENWOOD CENTRAS
AUTOMOBILIŲ APSAUGOS SISTEMOS IR GARSO APARATAI

BECKER

Saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso kiti prizai

"Nokia 6210 Navigator" telefonas, laikiklis ir kroviklis

NOKIA 6210 Navigator



Prizo steigėjas "Nokia Lietuva" www.nokia.lt

"Avitela" tinklo dovanų kuponas

500 Lt
DOVANŲ KUPONAS
PREKYBOS TINKLAS **Avitela** ELEKTRONIKA BUCIŲ

KOKYBĖ IR PROFESIONALUMAS

Prizo steigėjas UAB "Avitelos prekyba" www.avitela.lt



Automobilio priemonės

Wynn's
SUKURTA ŽEMELAS

www.wynns.be

Kosmetikos produktų

NIVEA rinkiniai



Prizų steigėjas: UAB "Beiersdorf" www.nivea.lt

Fotoaparatas "Nikon Coolpix P80"

Nikon
At the heart of the image



COOLPIX P80

Prizo steigėjas "Nikon" www.nikon.lt

"Teng Tools" įrankių rinkinys

Luna

TENGOOLS



Prizo steigėjas UAB "Luna Tools" www.luna.lt

"Castrol" alyva



Prizo steigėjas UAB "Interhanza" www.balticoil.eu

Castrol

Degalų kainos Europoje

Susiruošėte automobiliu vasarą pakeliauti po Europą. Kur labiausiai apsimoka piltis degalų?

■ Jau kelis mėnesius degalų kainos Lietuvoje nepaliaujamai kopina aukštyn. Kartkartėmis jie vis dėlto vienu kitu centu atpinga, bet šviesos tunelio gale kol kas dar nematyti. Daugelis vairuotojų taip pat tikriausiai žino, kad degalai brangsta ne tik mūsų šalyje, bet ir visame pasaulyje. Ne išimtis ir Europa. Čia tiek benzinas, tiek dyzelinas nepaliauja tuštinti žmonių kišenių. Todėl jei šią vasarą ruošiatės automobiliu pakeičiuti po svečias šalis, dar prieš kelionę būtų neprošal pasidomėti, kurioje šalyje apsimoka įsipilti pilną degalų baką, o kurioje verčiau vengti degalinių.

Degalai Europoje vis dar gerokai brangesni

Pirmiausia norime atkreipti dėmesį ir paaiškinti, kodėl degalų kainas lentelėje pateikiame eurais – taip kur kas lengviau palyginti, kiek jie kainuoja. Pavyzdžiui, Lenkijoje litras dyzelino kainuoja vos dviem euro centais brangiau nei Lietuvoje. Tuo tarpu benzininio automobilio vairuotojui kiekvienas 95 markės benzino litras šioje kaimyninėje šalyje atsies net 13 euro centų brangiau. Taigi skirtumas tikrai nemažas.

Vis dėlto brangiausiai už 95 markės benzina Europoje moka belgai (1,63 euro), olandai (1,59 euro) ir norvegai (1,48 euro). Dyzelinas brangiausiai kainuoja Norvegijoje (1,56 euro), Didžiojoje Britanijoje (1,54 euro) ir

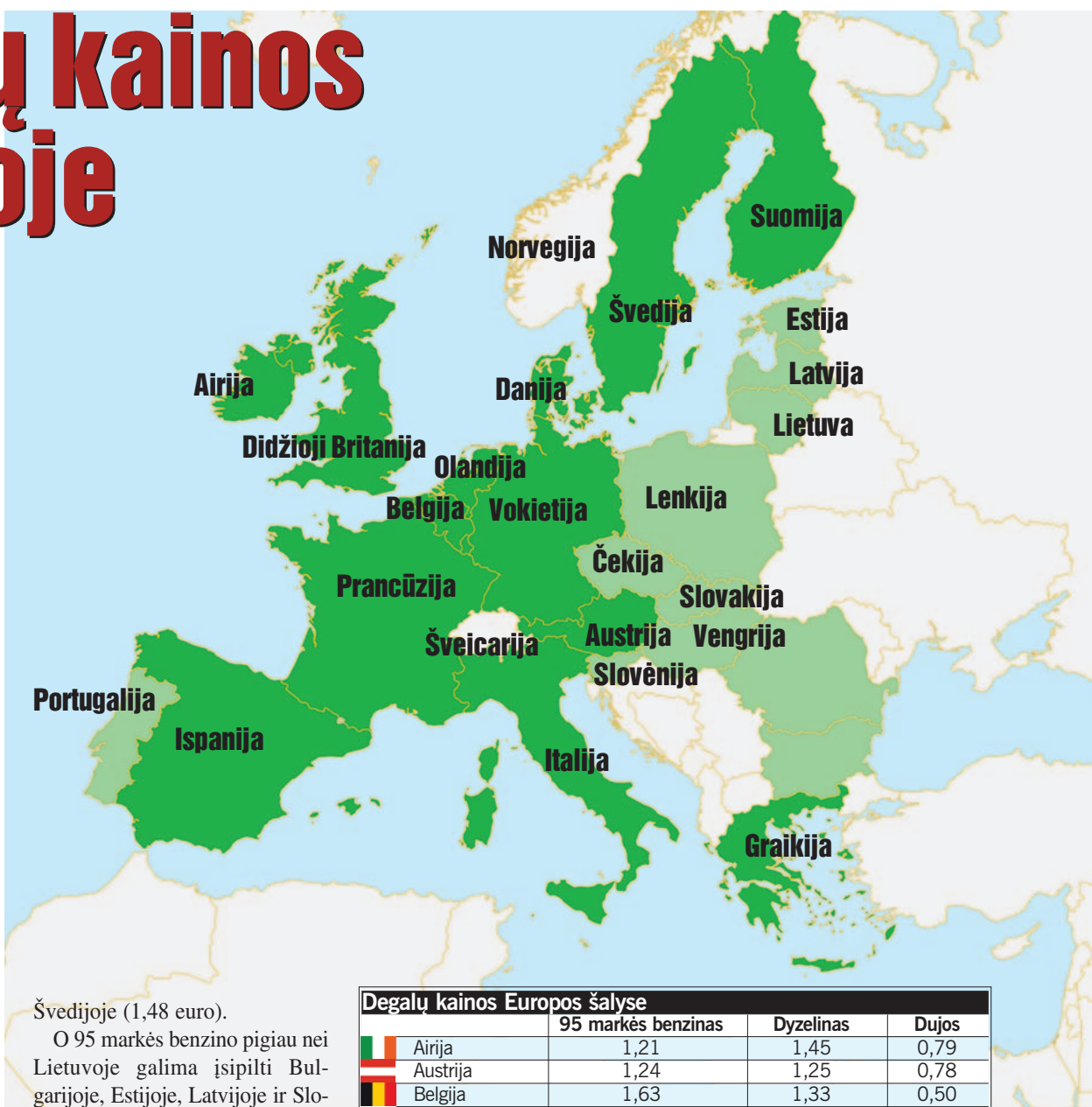
Švedijoje (1,48 euro).

O 95 markės benzino pigiau nei Lietuvoje galima įsipilti Bulgarijoje, Estijoje, Latvijoje ir Slovėnijoje. Galima Europoje rasti ir pigesnio dyzelino. Šios rūšies degalai pigiau nei Lietuvoje kainuoja Slovėnijoje bei Liuksemburge. Tiesa, paguoda nedidelė, nes su kiekvienu litru pavyks sutaupyti viso labo vieną kitą euro centą. Taigi akivaizdu, kad automobiliu keliaujant po Europą degalams teks išleisti gerokai daugiau pinigų nei gimtinėje.

Pastaba

Lentelėje pateikiama birželio mėn. vidutinė vieno litro degalų kaina. Taip pat atkreipkite dėmesį, kad visos kainos nurodytos eurais.

Šaltinis: ADAC, AVD, Europos Sąjunga, www.gastankstellen.info; www.gibgas.de



Degalų kainos Europos šalyse

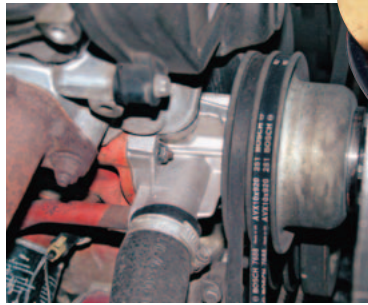
	95 markės benzinas	Dyzelinas	Dujos
Airija	1,21	1,45	0,79
Austrija	1,24	1,25	0,78
Belgija	1,63	1,33	0,50
Bulgarija	1,08	1,18	n.d.
Danija	1,47	1,46	1,31
Didžioji Britanija	1,41	1,54	0,56
Čekija	1,21	1,23	0,52
Estija	1,09	1,19	0,47
Graikija	1,18	1,28	0,48
Ispanija	1,16	1,25	0,46
Italija	1,40	1,45	0,45
Kroatija	1,16	1,22	0,46
Latvija	1,07	1,17	0,38
Lenkija	1,23	1,19	0,38
Lietuva	1,10	1,17	0,54
Liuksemburgas	1,23	1,14	0,48
Norvegija	1,48	1,56	0,69
Olandija	1,59	1,36	0,52
Portugalija	1,44	1,33	0,50
Prancūzija	1,43	1,39	0,58
Slovakija	1,25	1,34	0,45
Slovėnija	1,08	1,16	0,49
Suomija	1,47	1,27	n.d.
Švedija	1,41	1,48	0,81
Šveicarija	1,16	1,28	0,91
Vengrija	1,21	1,27	n.d.
Vokietija	1,47	1,41	0,44

Variklio perkaitimo priežastys

■ Jei tik variklio temperatūra įtartinai kyla, nbandykime bet kokia kaina nuvažiuoti iki serviso, nedelsdami sustokime ir pažvelkime po variklio dangčią. Pirmiausia reikėtų patikrinti, ar aušinimo sistemos bakelyje yra bent kiek skysčio. Jei jo nėra, ieškome nutekėjimo vietos.

Be skysčio nutekėjimo, gali būti daug kitų variklio perkaitimo priežasčių. Pradedant nuo

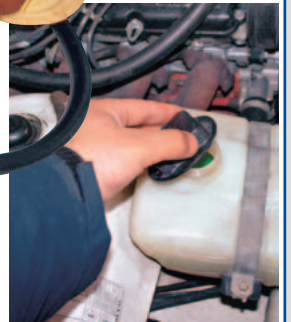
smulkmenų, kurias lengva pašalinti kelyje (užsiteršęs radiatorius, atsilaisvinęs vandens siurblio dirželis ar atsileidusi kurios nors guminės žarnos sąvarža) ir baigiant tokiais gedi-
mais, kuriems pašalinti reikia ilgo remonto servise (pvz., vandens siurblio, elektrinio ventiliatoriaus ar viskozinės movos gedimas). Visus aušinimo sistemos sutrikimus būtina šalinti nedelsiant!



Jei vandens siurblio dirželis atsilaisvinęs arba nutrūkęs, aušinimo skystis necirkuliuos sistemoje ir automobilio variklis perkais



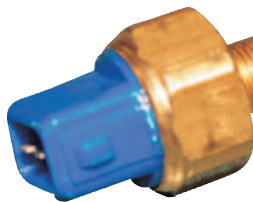
Termostatas – pigi detalė (apie 20 Lt), tačiau neveikianti gali sukelti rimtą variklio gedimą



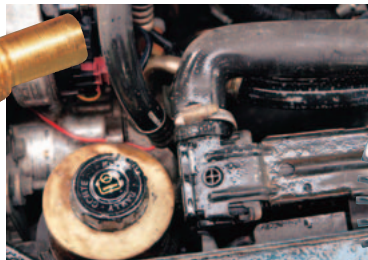
Išsiplėtimo bakelio kamštis paprastai turi apsauginį vožtuvą. Jei jis pažeistas, skystis gali ištekėti



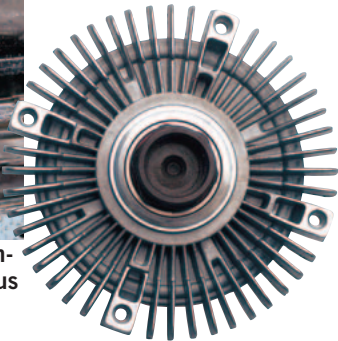
Laikui bėgant, aušinimo radiatorius praranda sandarumą. Jis gali surūdyti arba sutrūkinėti



Aušintuvo ventiliatoriaus terminio jungiklio gedimas dažniausiai išryškėja stovint kamščiuose



Guminės žarnos laikui bėgant sensta ir trūkinėja. Kas kelerius metus jas reikėtų profilaktiškai pakeisti



Ventiliatoriaus viskozinė mova genda beveik taip pat dažnai, kaip ir pats elektrinis ventiliatorius

Šilta. Ne, karšta!

Kol nėra didelių karščių, viskas atrodo lyg ir normalu. Bet kai jie prasideda, greitai pastebime automobilio aušinimo sistemos trūkumus.

■ Beveik kiekvienas vairuotojas žino, kad reikia bent retkarčiais patikrinti aušinimo skysčio kiekį išsiplėtimo bakelyje. Tačiau padėję ranką prie širdies prisipažinkime, kas iš mūsų tai daro reguliariai?

Ši procedūra tikrai nėra tokia nereikšminga. Aušinimo sistema turi lemiamą įtaką automobilio variklio darbui. Pirma, kaistantis variklis dažniausiai priverčia nutraukti kelionę. Antra, motoro perkaitimas gali nepataisomai sugadinti svarbiausius variklio elementus, tarp jų ir labai brangią galvutę.

Vasaros pradžia – išbandymų metas

Aušinimo sistema gali sugesti bet kuriuo metų laiku, netgi tada, kai labai šalta. Bet dėl suprantamų priežasčių gedimai dažniausiai pasitaiko būtent pirmomis karštomis dienomis. Tuomet išlenda ir gedimai, kurių neįmanoma nustatyti

šaltuoju metų laiku, pavyzdžiui, pažeistas ventiliatorius, kurio žiemą, jei tik nestovite kamščiuose, beveik niekada neprireikia. Be to, būtent vasarą temperatūra net gerai veikiančioje aušinimo sistemoje pasiekia maksimumą, dėl to kyla slėgis, o kartu su juo – ir sistemos išsihermetizavimo tikimybė. Visiems, kurie nenori netikėtai sustoti kelyje, siūlome būtent dabar atlikti paprastą testą užvedus automobilio variklį aikštelėje (dar mažiau degalų paleisime vėjais, jei neišjungsime jo po važiavimo). Įjungiamo ir kondicionierių (jei yra). Po kurio laiko aušinimo skysčio temperatūros rodyklė pradės kilti į viršų. Prieš jai pasiekiant raudoną laukelį, turi įsijungti aušinimo ventiliatorius. Jei tai neįvyksta, nedelsiant kreipkitės į automobilių elektriką.

Jurgis Bružas

Stebėk temperatūros rodyklę!



Aušinimo skysčio temperatūros matuoklė (arba kontrolinė lemputė) yra kiekviename automobilyje. Reikia nuolat stebėti jos rodmenis – kartais, pvz., ištekėjus aušinimo skysčiui, tik ji perspės apie pavojų.



„Auto Sviat“ nuotr.

Ką daryti esant avarinei situacijai?



Aušinimo skysčio papildymas gali padėti, bet pikime palaukę, kol variklis atvės



Salono šildymo ir ventiliatoriaus įjungimas šiek tiek padės greičiau atvėsti variklį



Užvirus aušinimo skysčiui sistemą reikia nurinti. Oro burbuliukai gali trikdyti sistemos darbą

■ Jei variklio temperatūra pakilo dėl blogos aušinimo sistemos priežiūros (pvz., per mažai skysčio sistemoje) arba dėl aušinimo ventiliatoriaus gedimo, galima bandyti ją sumažinti įjungiant salono šildymą ir ventiliatorių maksimaliu pajėgumu. Jei temperatūra nepradės greitai kristi, reikia nedelsiant išjungti variklį.

Jei, užkaitus varikliui, būtina papildyti aušinimo skysčio, daryti to staiga jokių būdų negalima. Jei į karštą variklio radiatorių įpilsime šalto skysčio, tai pasekmės gali būti tokios pat rimtos ir brangiai kainuosiančios, kaip ir perkaitinus motorą. Tokiais atvejais dažniausiai įtrūks ta variklio galvutė, o kartais gali nukentėti net ir variklio blokas. Dėmesio! Daugelyje automobilių normali aušinimo sistemos darbo temperatūra gerokai viršija 100°C. Todėl įpylus į sistemą švaraus vandens – net jei viskas gerai veikia – variklis kaipmat užvirus.

Klijavimas

■ Nedidelius aušinimo sistemos guminių žarnų įtrūkimus galima laikinai užklijuoti skysčiui nepralaidžia lipniąja juosta. Jei įtrūko radiatorius, kartais jį galima užsandarinti greitai stingstančiais, dviejų sudedamųjų dalių sandarinimo klijais. Jų konsistencija tepant yra kaip plastilino, o jau po valandos kietumas panašus į metalo.



Dviejų sudedamųjų dalių klijus minkome rankose, kol gauname vientisą spalvą, po to tepame ant pažeistos vietos. Po valandos lipni masė tampa kieta it metalas



2

Sandarinimas

Radiatoriaus sandarinimo priemonių galima įsigyti beveik kiekvienoje automobilių detalių parduotuvėje ar degalinėje. Yra pirkti skystų (1), gelio arba granuliuoto pavidalo (2) priemonių. Jos efektyvios tik tada, kai nesandarumai yra nedideli. Šiomis priemonėmis patariame naudotis labai atsargiai – jos gali, pvz., užkšti radiatoriaus kanalus ar aušinimo sistemos vožtuvus.



1

SEAT Ibiza Cool

1.4 16 V (85 AG)

3 durų kėbulas. ABS. Oro kondicionierius. Elektrohidraulinis vairo stiprintuvas. Kėbulo spalvos bamperiai. Galinis spoileris. Imobilizatorius. El. paketas (centrinis užraktas + el. priekinių stiklų kėlikliai)

Vidutinės kuro sąnaudos 6,4 l / 100 km

35 990 Lt (su PVM)

UAB „Oskaro motorai“ Laisvės pr. 125 A, Vilnius (pasaže „Pas Juozapą“) Tel. (8 5) 2301037, el. paštas info@seatauto.lt



seatauto.lt

SEAT – Audi Brand Group
Vokiška kokybė, ispaniškas temperamentas!

Dar viena svajonė

Šio svajonių automobilio vardas – *California*. Tai naujausias *Ferrari* modelis, viliojantis keletu šiam gamintojui nebūdingų naujovių.



Ferrari kaip iš fotografijų albumo: galingas, greitas ir, svarbiausia, raudonas



“Maranello” dirbtuvėse tokio dar nebuvo: per 14 sekundžių atviras *Ferrari* pavirsta puoščiu kupė. Susilankstantis aliumininis stogas jam puikiai tinka

■ Kiekvienas *Ferrari* automobilis visada turi kažką naujo, kažką netikėta visam pasauliui. Naujasis *California* – ne išimtis. Tai pirmas *Ferrari* modelis, kurio V8 variklis sumontuotas priekyje. Tai pirmas *Ferrari* modelis su tiesioginio įpurškimo sistema, dviem sankabomis bei susilankstančiu kietu stogu.

Dar vienas revoliucinis sprendimas paslėptas giliau, tiksliau, tamsoje. Giliai bagažinėje įtaisyta nedidelė svirtis, sulankstanti galines sėdynes. *Ferrari* kabrioletas kietu stogu – ar tik neapsivers savo kape Enzo Ferrari?

“Mes pristatome *Ferrari*, kuris yra universalus ir kasdienai tinkamas automobilis. To anksčiau nebuvo”, – pabrėžia rinkodaros šefas Massimo Fumarola.

Bet juk ant mažų galinių sėdynių gali tilpti nebent vaikai, o bagažinėje – vos pora golfo lazdų. Viešpatie, pone Fumarola, kam tai įdomu?

“Daugumai pirkėjų, kuriems *F430* iki šiol buvo pernelyg sportiškas”, – nesutrikęs atremia Massimo. Svarbiausia tai, kad *California* yra tikras *Ferrari*: ne žaisliukas, ne mažasis ar pigusis *Ferrari*. Žavus priekis su gilia tarsi šniukštinėjančia nosimi, ekspresyvus priekinis sparnas ir puikiai atkartotas pirmykščio *California* dizainas. Oro įsiurbimo angos ant variklio dangčio ir šoniniai “skeltukai” primena senąjį 250 GT, kuris visada buvo vadinamas

seksualiausiu *Ferrari* modeliu.

Seksualiau atrodyti galėtų ir naujojo *California* galas, kurio akcentai – plati juoda juosta, galingas buferis ir iššokę, tarsi nustebę, galiniai žibintai.

Visos abejonės dingsta įlipus į automobilio vidų. Tachometras kaip įprasta – per vidurį (variklis

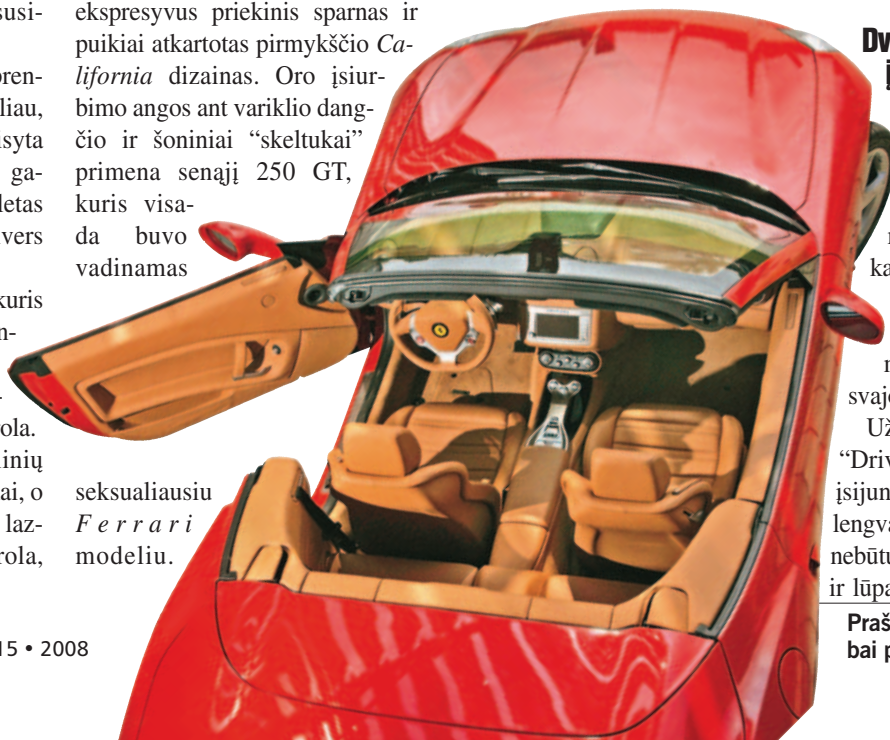
pasiekia 7800 aps./min.), dešinėje ant vairo – legendinis “Manettino”, kuriuo galima keisti traukos kontrolės, pavarų dėžės darbo ir akceleratoriaus programas. Lenktynių monstras, sveriantis 1625 kg, tik ir laukia, kada bus paspaustas užvedimo mygtukas.

Dviguba sankaba įsijungia labai minkštai

Salono viduje sklendo naujas *Ferrari* vairuotojams nepažįstamas jausmas. Virš galvos, po aliuminio stogu, erdvės pakanka. Per 14 sekundžių automatiškai susilankstantis stogas paverčia uždara *California* modelį atvira Kalifornijos svajone.

Užvedame variklį, įjungiamo “Drive” režimą. Nepastebimai įsijungia ir abi sankabos: taip lengvai ir švelniai, kad damoms nebūtų sunku pakeliui važiuojant ir lūpas pasigražinti. M.Fumarola

Prašom vidun: priekyje sėdėti labai patogiu, bet gale vietos mažai





Impozantiškas vaizdas: tvirtas užpakaliukas su apvaliais žibintais, sportiniai išmetimo sistemos vamzdžiai



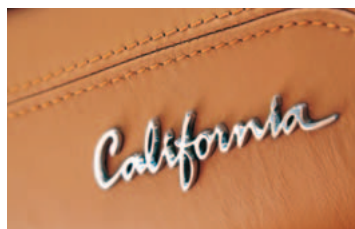
Siekiant geresnio balanso raudonai dažytas V8 variklis įmontuotas toli už priekinės ašies. 460 AG ir pirmą kartą *Ferrari* istorijoje – tiesioginio degalų įpurškimo sistema



Elektronika pagal "Ferrari": tachometras svarbiausia, o šalia jo – informacinio kompiuterio ekranas



Išlenkta centrinė konsolė: čia nėra pavarų perjungimo svirties, vietoj jos – mygtukai, o greitam startui – "Launch Control" sistema



Taurus užrašas ant odos. Stebuklingas mygtukas "Manettino" ant vairo perjungia važiuoklės ir variklio valdymą į sportinį arba komfortišką režimą



Neslepiaama galia: vertikalūs dvigubi dujų išmetimo vamzdžiai abiejose automobilio pusėse

sako: "Tai ir yra tas komfortas, kurio reikia mūsų naujiesiems pirkėjams".

Moteriškas *Ferrari* (25 proc. pirkėjų turėtų būti moterys) bus komfortiškesnis dėl naujos galinės pakabos konstrukcijos, be to, ir daug ekonomiškesnis.

Įšibėgėdamas iki 100 km/h per 4 sekundes (maksimalus greitis 310 km/h) *Ferrari* vidutiniškai sunaudoja 13,21 degalų. Ne tiek, kiek *Toyota Prius* (*Prius* šnaudos – 4,3 l), bet kur kas mažiau negu jo didysis brolis *F430* – šis vidutiniškai surija net 18,3 l.

Kinijos rinkai žadama gaminti netgi *California* su "Start-Stop" sistema, kad automobilis galėtų atitikti ten nustatytus ekologijos standartus.

Naujasis modelis kainuos beveik 600 tūkstančių litų.

Pradėti prekiauti naujuoju *California* žadama jau nuo 2009 m sausio. "Maranello" dirbtuvėse kalbama, kad naujasis *Ferrari* turi šansų tapti populiariausiu. Ten įrengiama nauja surinkimo salė.

Linas Šcepkauskas

Techniniai *Ferrari California* duomenys

Kėbulo tipas	kupė-kabrioletas
Durų/vietų salone sk.	2/2+2
Ilgis/plotis (m)	4,56/1,9
Variklis	benzininis V8
Darbinis tūris (l)	4,3
Maksimali galia (AG)	460
Varantieji ratai	galiniai
Pavarų dėžė	7/autom.
Maksimalus greitis (km/h)	310
Stabdžiai	diskiniai anglies pluošto
Padangos priekyje	285/40 R18
Padangos gale	285/40 R19
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	13,2
Masė (kg)	1625
Bagazinės talpa (l)	260/360
Kaina (Lt)	apie 600 tūkst.

Išvada

■ *California* nėra sportinis modelis. Šis *Ferrari* – modernus GT klasės atstovas. Komfortiškas, funkcionalus, tačiau širdyje labai "ferariškai" raudonas. Tačiau ne toks radikalus kaip *F430* modelis. Neabejotinai jis taps daugelio trokštama svajone.





Kitoks PORSCHE

Jau pro gamyklos vartus išriedantys *Porsche* visureigiai atrodo įspūdingai. Bet tobulumui ribų nėra – *Cayenne* galima dar labiau padailinti į pagalbą pasitelkus firmos “Techart” tiuningo paketą.

■ Garsi vokiečių tiuningo firma “Techart” gražina tik *Porsche* automobilius. Visureigiui *Cayenne* skirtas maksimalus tiuningo paketas pavadintas “Magnum” vardu. Tad po apsilankymo tiuningo dirbtuvėse *Porsche Cayenne* visureigiai pakeičia ne tik išvaizdą, bet ir pavadinimą – nuo šiol jie vadinami tiesiog *Techart Magnum*.

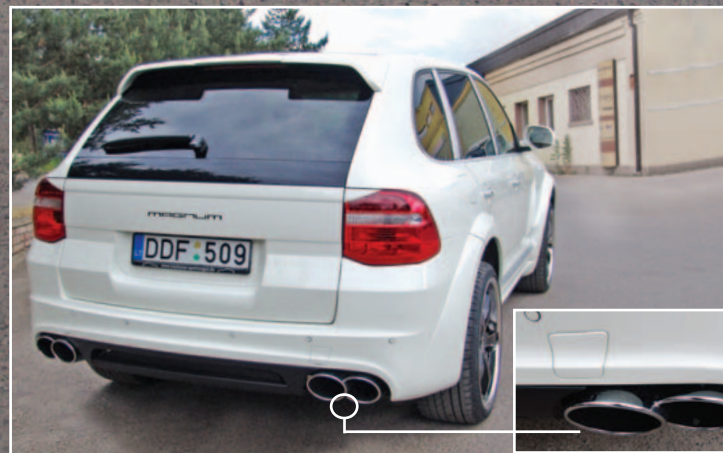
Tačiau šį buvusį *Porsche Cayenne Turbo* automobilį perdarė ne vokiečiai. Iš “Techart” įsigytą “Magnum” tiuningo paketą visureigiui pritaikė bendrovės “Automoderna” meistrai iš Kauno. Jie buvusį *Cayenne* automobilį papuošė naujos formos priekiniu ir galiniu buferiu, įtaisė iš karbono (anglies pluošto) padarytą variklio dangtį su oro įsiurbimo anga, dvigubus priešrūki-

nus žibintus, 4 cm platesnius sparnus, vadinamąjį spoilerį ir 22 colių lengvojo lydinio ratlankius.

Padailintas ir visureigio salonas. Čia į akis krinta karbonu papuošta centrinė konsolė, prietaisų skydelis, vairas, durų rankenėlės bei kitos detalės. Dėmesį traukia ir nauji grindų kilimėliai su užrašu “Techart”. Buvusio *Porsche Cayenne* variklis ir pakaba liko standartiniai. Visus kečius *Techart Magnum* ratus suka 4,8 l, 500 AG benzininis motoras.

Atrodytų, kad buvęs *Porsche Cayenne* pasikeitė labai daug, tačiau iš tiesų visureigis tapo išskirtiniu, akį traukiančiu automobiliu. Norėjęs likti nežinomas *Techart Magnum* savininkas už visureigio tiuningą paklojo 130 tūkst. litų.

Mindaugas Malinauskas



Cayenne pasikeitė labai daug, tačiau tiuningas kainavo 130 tūkst. litų





Europos automobilių kroso 2007 metų čempiono titulą ginantis Šakių TSK klubo sportininkas Nerijus Naujokaitis itin viltingai pradėjo šių metų pirmenybes.

„Visus Bonus“ nuotr.

3-ioji čempiono titulą ginančio N.Naujokaičio pergalė

■ Bet po dviejų iš eilės pergalių čempionato pradžioje pasibaigus trečiojo ir ketvirtojo etapo varžyboms Latvijoje bei Vokietijoje Nerijui nepavyko net užkopti ant nugalėtojų pakylės.

Vis dėlto po penktojo etapo lenktynių, pasibaigusį Nova Pakos (Čekija) trasoje, ant aukščiausiojo stiebo vėl plaukė Lietuvos trispalvė, o nugalėtojo garbei skambėjo mūsų šalies himnas.

Po praėjusio etapo varžybų, ku-

riose šakietis tenkinosi ketvirtąja vieta, Nerijus negrįžo į Lietuvą, pasiliko Vokietijoje ir čia kartu su jam talkinančiais meistras visą laisvalaikį skyrė *Volkswagen Polo* automobiliui patobulinti.

Pastangos nenuėjo veltui. Visą lenktynių savaitgalį dominavęs čempionato lyderis finale įveikė pagrindinius savo varžovus – antrą vietą iškovojusį Rusijos sportininką Aleksandrą Kvašniną (*Renault Clio*) ir trečioje vietoje likusį vengrą

Tomą Karai (*Mitsubishi Lancer Evo VIII*). Šiek tiek nepasisekė čempionato debutantui Ričardui Savickui, vairuojančiam *Ford Puma* automobilį. Jis nepateko į pagrindinį lenktynių finalą ir liko vienuoliktoje vietoje.

Dar vienas Lietuvos sportininkas – Šakių TSK garbę ginantis Šarūnas Glikas, Europos kroso čempionate lenktyniaujantis *Ford Focus* automobiliu, šįkart į Čekiją neišvyko.

Po Čekijoje pasibaigusį penkto-

jo etapo lenktynių esminių turnyrinės lentelės pasikeitimų nėra, bet puikią pergalę iškovojęs čempionato lyderis N.Naujokaitis, kurio sąskaitoje – 82 taškai, dar labiau sutvirtino savo poziciją.

Antras lieka 73 taškus turintis A.Kvašninas, vos dviem taškais lenkiantis trečioje vietoje esantį T.Karai. Kitos šeštojo etapo lenktynės liepos 26–27 dienomis rengiamos Vokietijoje.

ABL inf.

Lietuvos kartingo čempionatas

Kartingo čempionatas – Vilniuje

■ O visų šeštadienio batalijų kulminacija tapo tik šį sezoną atsiradusios tarptautinės KZ2 klasės, kurios atstovai važiuoja iki 50 AG pajėgumą pasiekiančiais ir net šešias pavaras turinčiais kartais, finalas. Ir kvalifikacines varžybas, ir šios klasės pusfinalį laimėjo „Kauno tiltų“ sportininkas Karolis Pakrošnis, abu kartus pranokęs Panevėžio rajono užmokyklinės veiklos susivienijimo atstovą Simą Juodviršį bei lyderį Keviną Gracholskį, kuris abu kartus finišo liniją kirto užimdamas neįprastą trečią vietą.

Labai įdomų finalinį 28 ratų (vieno rato ilgis – 620 metrų) važiavimą, kurį keliems sportininkams teko baigti gerokai anksčiau taip ir nekiri-

tus finišo linijos, įtikinamai laimėjo S.Juodviršis. K.Gracholskiui vis dėlto pavyko aplenkti K.Pakrošnį. Nelaukta staigmena reikėtų laikyti ir Šiaulių kartingo klubo atstovo, patyrusio Manto Neverdausko, rungtyniaujančio „Rok-Junior“ klasėje, Vilniuje užimtą tik penktąją vietą. Pakilti aukščiau vienam favoritų šįkart neleido varžovai – tarp šios klasės atstovų pirmaisiais smuikais griežę svečiai iš Kaliningrado. Geriausiai iš lietuvių pasirodęs „IJ Racing“ atstovas Dominykas Juknelevičius užėmė trečią vietą.

Po „F-Mini“ klasės jaunųjų sportininkų finalinio važiavimo bene laimingiausias jautėsi maskvietis Vladimiras Šapovalas, atstovaujantis „IJ

Racing“ komandai ir dalyvaujantis Lietuvos čempionate. Maskvietis nusileido tik šios klasės pirmenybių lyderiams Šiaulių kartingo klubo lenktynininkams broliams Airidui ir Eimantui Šiauriams. „F-Mikro“ klasės finale dvi pirmąsias vietas užėmė Rusijos atstovai Jevgenijus Fedorenka ir Janas Varlakovas, o iš lietuvių geriausiai pasirodęs „MS kart“ klubo sportininkas Lukas Stanevičius finišo liniją kirto trečias.

„Rok“ klasės du aukščiausius nugalėtojų garbės pakylas laiptelius užėmė Kauno „Juta Racing“ klubo



Etapo lenktynių puošmena tapo bekompromisė S.Juodviršio, K.Pakrošnio ir K.Gracholskio kova

sportininkai Martynas Griška ir Ignas Gelžinis, o „MS Kart“ lenktynininkas Karolis Tolvaiša finišavo trečias.

Lietuvos kartingo atvirojo čempionato penktojo etapo varžybos rugpjūčio 2 dieną vyks Aukštadvarje.

ABL inf.

Algimanto Brazaičio nuotr.



Didžiosios Britanijos GP varžybas buvo labai įdomu stebėti žiūrovams, kadangi trasa buvo labai šlapia ir pilotai darė daug klaidų



AFP nuotr.

Čempionate – trys lyderiai

Turbūt dar daugelis pamena, kad Michaelis Schumacheris buvo vadinamas "lietaus žmogumi". Ant šlapios trasos septynis kartus F-1 čempionui beveik nebūdavo lygių. Dabartinės "Ferrari" komandos vairuotojai šlapiose lenktynėse Silverstoune net tarp prizininkų nepateko.

■ Tiesa, vairuotojų įskaitos lyderių trejetuke – net du raundųjų atstovai. O komandinėje rikiuotėje "Ferrari" ir toliau pirmauja užtikrintai.

Vairuotojų įskaita po D.Britanijos GP

Vairuotojas	Taškai
1. Lewisas Hamiltonas	48
2. Felipe Massa	48
3. Kimi Räikkönenas	48
4. Robertas Kubica	46
5. Nickas Heidfeldas	36
6. Heikki Kovalainenas	24
7. Jarno Trulli	20
8. Markas Webberis	18
9. Fernando Alonso	13
10. Rubensas Barrichello	11
11. Nico Rosbergas	8
12. Kazuki Nakajima	8
13. Davidas Coulthardas	6
14. Timo Glockas	5
15. Sebastianas Vettelis	5
16. Jensonas Buttonas	3
17. Nelsonas Piquet	2
18. Sebastienas Bourdais	2

Komandų įskaita

Komanda	Taškai
1. "Scuderia Ferrari Marlboro"	96
2. "BMW Sauber F1 Team"	82
3. "Vodafone McLaren Mercedes"	72
4. "Panasonic Toyota Racing"	25
5. "Red Bull Racing"	24
6. "AT&T Williams"	16
7. "ING Renault F1 Team"	15
8. "Honda Racing F1 Team"	14
9. "Scuderia Toro Rosso"	7

Padėjo ne tik namų sienos

L.Hamiltonas gali džiaugtis tuo, kad iškovojo pergalę namų etape. Publika, be abejo, labiausiai troško, kad laimėtų jų favoritas. Ir "McLaren" ekipos lenktynininkas pateisino lūkesčius. Jis puikiai startavo, labai greitai tapo lyderiu ir varžovams beveik nepaliko jokių šansų. Iki pirmojo sustojimo Lewisas Hamiltono tempą bandė palaikyti K.Raikkönenas, tačiau "Ferrari" strategai šį kartą prašovė – nenumatė lietaus ir suomis buvo priverstas trauktis iš lyderių grupės. Tiesa, iki finišo jis sugebėjo pakilti iki ketvirtos vietos, bet nuo nugalėtojo buvo atsilikęs ratu. O L.Hamiltonas ne tik džiūgavo pelnyta pergale, bet ir pakilo į pirmą turnyro lentelės vietą. Tiesa, po 48 taškus dabar turi trys lenktynininkai, tad padėtis sezono viduryje – itin intriguojanti.

Veteranai grįžta?

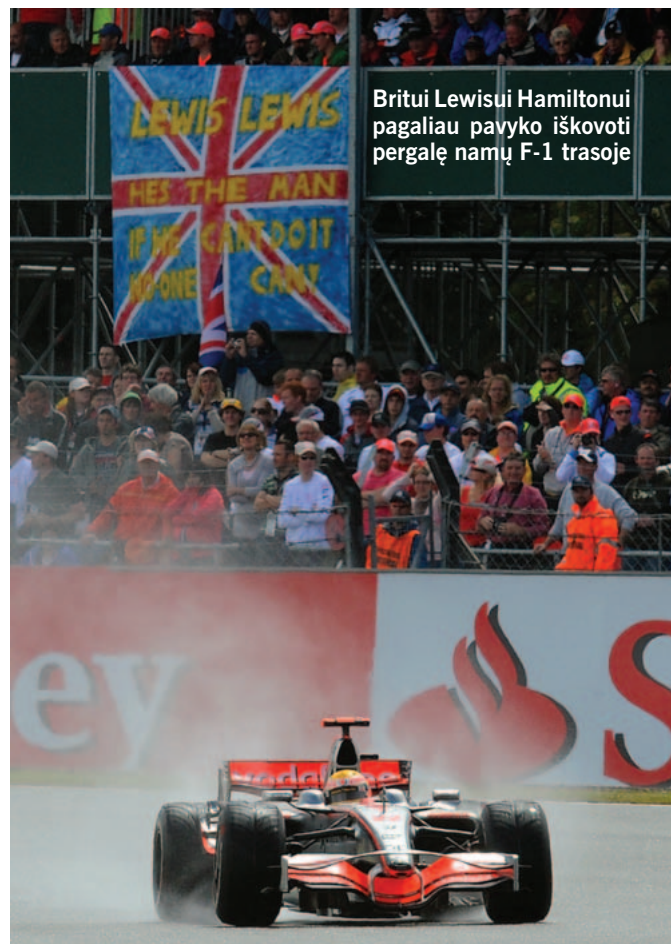
Ant trečiojo garbės pakylas laiptelio Silverstoune užkopė Rubensas Barrichello. "Honda" ekipos garbę ginantis brazilas tarp prizininkų nebuvo nuo tų laikų, kai pasitraukė iš "Ferrari". Galbūt tai Rubensui buvo dar viena

proga įrodyti, kad jis vertas vietos ir geresnėje komandoje. Vis dėlto pelnyti taškai ir trečioji vieta – puikus rezultatas. Ypač žinant, kad sportininkas startavo iš šešioliktos pozicijos. Vietos ant garbės pakylas jis laukė trejus metus – nuo 2005-ųjų JAV GP.

Pats brazilas prisipažino, kad lenktynėse jam padėjo laiku priimti teisingi sprendimai – itin šlapiai trasai skirtos padangos ir tinkama taktika. Tai leido lenkti vieną varžovą po kito ir finišuoti tarp prizininkų. Jeigu ne apmaudi klaidelė techninio aptarnavimo zonoje, kai su-

strikavo degalų pylimo įranga, galbūt jam net būtų pavykę ap lenkti antrą finišavusį Nicką Heidfeldą.

Saulenis Pociūnas



Britui Lewisui Hamiltonui pagaliau pavyko iškovoti pergalę namų F-1 trasoje

Nepigūs, bet ti

Modelio istorija

1997 m. pavasaris. A6 (C5) sedano debiutas; universalas pasirodė po metų.

1999 m. pavasaris. Nauji varikliai – dviejų turbinų 2.7, 4.2, dyzelinis 179 AG, 2.5 TDI.

2000 m. pavasaris. Pasirodė *Allroad* versija su 2.7T, 4.2 ir dyzeliniu 2.5 TDI varikliu.

2001 m. vasara. Atnaujinimas. Pakitusi išvaizda, galingesni varikliai.

Gedimai



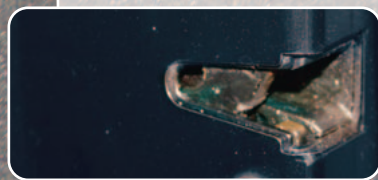
Automobiliuose su 2.5 TDI varikliu dažniausiai genda įpurškimo siurblys

Oro srauto matuoklė veikia apie 100 tūkst. km. Laimė, dabar jos kainą nėra didelė



Silpnoji vieta – priekinė pakaba. Ji nepatvari, o remontas brangus

Kartais kyla problemų dėl centrinio užrakto. Dažniausiai kalti elektromagnetiniai spygnos varikliai



Bagażinės

■ Sedano bagažinės talpa – 550 l, ganėtina daug, kad tilptų keli lagaminai. Bagažinė patogios formos. Deja, visais ratais varomuose automobiliuose ji tik 435 l. Universalos

Avant bagažinė nesulanksčius galinių sėdynių – 455 l. Joje gausu slėptuvių, tad galėsite laikytis tvarkos. Sudėjus galinę sėdynę, bagažinės talpa padidėja iki 1590 l.



UNIVERSALAS



Universalos *Avant* ilgis toks pats kaip ir sedano

Varikliai komfortiškas

Naudoti komfortiški *Audi A6* automobiliai gundo gan patraukliomis kainomis, tačiau atbaido didelėmis eksploatacinėmis išlaidomis. Laimė, tarp įvairių šio modelio modifikacijų yra tokių, kurios ne taip skaudžiai kerta per kišenę.

■ Aukštesnės klasės automobiliai paprastai turi du patraukliausius laikotarpius: kai nauju modeliu pradedama prekiauti ir tada, kai po kelerių metų jo vertė staigiai krinta. Šiuo metu *Audi A6* (C5), gaminta 1997–2004 m., itin paklausiu tarp naudotų automobilių pirkėjų. Šios klasės mašinoms būdingas nuvertėjimas lėmė tai, kad dešimties metų prestižinį automobilį dabar galima įsigyti nuo 18 tūkst. Lt. Tačiau įsigijus jį reikia prižiūrėti ir remontuoti – ar kiekvienam tai bus pagal kišenę?

A6 modelių pasirinkimas išties didelis: dviejų tipų kėbulai, didesnio pravažumo *Allroad* versija, kelių variklių gama, kurių galia siekia nuo 110 iki 450 AG, mechaninės 5 ir 6 pavarų dėžės, kelios automatinės pavarų dėžės, komplektuojamos tik su priekiniais arba visais varančiais ratais (*quattro*).

Kokybiškas ir tylus automobilio salonas

Vienas didžiausių *A6* kozių – cinkuotas, korozijai atsparus kėbulas. Be to, funkcionalus ir praktiškas universalas atrodo gražiai. Kėbului elegancijos suteikia chromuotos detalės. Neabejotina, kad tiek sedanas, tiek ir universalas – prestižiniai, komfortiški ir funkcionalūs automobiliai. Abiejų ilgis – net 4795 mm, erdvus salonas ir talpi bagažinė (sedano 550 l, universalas – nuo 455 l). *A6* sedanas puikiai atitinka prestižinio automobilio vaidmenį, o universalas *Avant* – nepamainomas gausios šeimos pagalbininkas tolimose kelionėse. Automobilis paperka puikiai garso izoliacija, pavyzdžiui, važiuojant *A6* su 2.8 V6 varikliu 130 km/h greičiu, triukšmo lygis salone tėra 67 dB (važiuojant tokiu pat greičiu, *Toyota Corolla 1.4* triukšmo lygis siekia 73 dB). Elegantiškas auto-

mobilio salonas surinktas patikimai, iš kokybiškų medžiagų, o metams bėgant žavesys neišblėsta. Labai patogios sėdynės, vietos pakanka tiek priekyje, tiek gale. Kaip ir dera aukštesnei klasei, vidaus įranga turtinga. Mažiausiai keturios oro pagalvės, ABS, ASR (vėliau ir ESP), visas elektros paketas, klimato kontrolė, gera garso sistema, informacinis kompiuteris... Brangesnėse versijose rasite navigacinę sistemą su dideliu ekranu, kuriame galite žiūrėti TV programas. Naudoto automobilio elektros įranga gan patikima, nors kartais genda elektrinių langų kėlikliai, centrinio užrasto ar priekinio stiklo valytuvai.

Eksploatacinės išlaidos priklauso nuo pasirinkto variklio

Apsispręsti dėl sedano ar universalas kėbulo tikrai bus lengviau, nei išsirinkti automobilį tinkamu varikliu. Kad ir kaip būtų, mašina nėra lengva (nuo 1440 kg), tad ir degalų sąnaudos nemažos. Galbūt tai viena priežasčių, kodėl verta pagalvoti apie dyzelinų varomą automobilį. Šie varikliai buvo du – tai tiesioginio įpurškimo 1.9 ir 2.5 TDI, kurie konstrukciškai labai skiriasi vienas nuo kito. Mažesniojo parametrai prastesni, tačiau jis užtikrina mažesnes degalų sąnaudas, o svarbiausia – yra patikimesni. Nuo 2001-ųjų šio variklio galia padidėjo iki 130 AG. Minėtasis motoras retai nustebina kokiu nors nenumatytu gedimu. Aišku, po 100 tūkst. km reikės keisti oro srauto matuoklę (700 Lt), o įveikus 200–250 tūkst. km – purkštukų antgalius (vienetas – 100 Lt). Gerokai daugiau kainuos purkštukų pakeitimas (vienetas – 500 Lt). Neišvengiamas ir turbinos remontas. Jos ilgaamžiškumas priklauso nuo važiavimo stiliaus, o remontas su pusės metų

garantija kainuos nuo 800 Lt.

Eksploatuojant automobilį su 2.5 TDI varikliu susidursime su rimtesniais defektais. Problemų kelia įpurškimo siurblys – jei suges elektroninis valdymo modulis ar me-

2001-ųjų – 3.0/220 AG motoras. Tiesa, jie nėra taupūs. Šiuo atveju puiki išeitis būtų dujų įranga – specialistai teigia, kad šie varikliai su šia įranga puikiai sutaria.

Renkantis naudotą automobilį



Modelis buvo atnaujintas 2001-aisiais – pasikeitė žibintai, priekinės grotelės, bamperis. Vidus pakito nesmarkiai. Variklių gama gerokai pasikeitė

chaninė dalis, naujas siurblys kainuos net 7800 Lt. Deja, gedimas dažnas, pasiseks, jei po kelerių metų eksploatacijos jūsų automobiliui taip nenukens. 2.5 TDI variklis taip pat kelia rimtų problemų dėl variklio galvutės patikimumo: gana greitai susidėvi paskirstymo velenėliai, vožtuvų ašelės ir kreipiančiosios. Jei taip nutiks, nemažo litražo variklis taps triukšmingas, drebės ir praras galią. Iš variklio kartais nuteka ir alyva. Tačiau kad ir kokios rimtos būtų bėdos, įsigyti automobilį su šiuo varikliu – ypač didelė pagunda. Juk jo galia siekia 150, 155, 163 ar 179 AG. Tai puikūs parametrai, o 100 km automobilis vidutiniškai sunaudoja tik 7–8 l degalų.

Verti dėmesio 1.8T ir 1.9 TDI varikliai

Benzininiai varikliai su tokiomis rimtomis problemomis nesusiduria. Genda starteris, erzina smulkūs elektros gedimai bei didelis alyvos nutekėjimas iš V6 variklių. Ypač vertas dėmesio 1.8T/150 AG variklis su turbina. Nerekomenduojame 2.0/131 AG motoro – šiam automobiliui jis tiesiog per silpnas. Neblogas pasirinkimas – 2.4/163–170 AG ir 2.8/193 AG V6 varikliai, o nuo

reikėtų vengti variantų su automatine “Multitronic” bėlaipsne pavarų dėže. Kelyje ji labai maloni, tačiau po 100 tūkst. km kelia problemų – remonto išlaidos bus tikrai nemenkos, be to, ne visi servisai apsiims dėžę remontuoti, o oficialus atstovas siūlo ją tik pakeisti. Kaina – 24 tūkst. Lt. Ši pavarų dėžė naudojama tik priekiniais ratais varomuose automobiliuose – *quattro* variantuose su visais varančiais ratais naudojama gerokai patvaresnė “Tiptronic” pavarų dėžė.

Quattro variantas labai gyvybingas ir jo nereikia bijoti, tik reikia įvertinti, kad automobilis su juo sunkesnis, dinamika lėtesnė, o degalų sąnaudos – didesnės. Tačiau mainais gaunate puikų automobilio stabilumą važiuojant įvairiomis sąlygomis.

Priekinė automobilio pakaba nėra patvari. 2003-aisiais detalės buvo pakeistos kokybiškesnėmis, o apsilankymo terminai servisuose padaryti retesni. Tačiau vis tiek kas 80–100 tūkst. km reikia keisti visas svirtis. Galima keisti pavienės dalis (pvz., vien tik sudilusias įvoves), bet lankytis servisuose teks gerokai dažniau. Galinė pakaba dar sudėtingesnė, tačiau genda nepalygina-

Ypatingi modeliai – pasiturintiems



Važiuoti bekele? Kodėl gi ne – tam tinkamiausias Audi Allroad 2.7 V6.



■ 2000 m. pasirodė didesnio pravažumo Audi Allroad variantas. Automobilis varomas dviejų turbinų 2.7/250 AG, 4.2 V8/300 AG arba 2.5 TDI/79 AG dyzeliniu varikliu. Varomas visais ratais, komplektuojamas su mechanine arba automatine pavarų dėže. Pneumatinė pakaba leidžia keisti prošvaisą nuo 14 iki 21 cm, nedažyto plastiko apdaila apsaugo automobilį nuo mechaninių pažeidimų važiuojant bekele. Eksploatuojant mašiną sutaupyti nepavyks, ypač tai pasakytina apie pakabą. Pavyzdžiui, vieno priekinio amortizatoriaus kaina – 800 Lt, galinio – 1200 Lt.



Ypatingas, solidus ir greitas automobilis, skirtas nusimanančiam vairuotojui. S6 4.2 V8/340 AG ir RS6 4.2 V8/450 AG variantai, maksimalus greitis apribotas ties 250 km/h, itin tikslų valdymą užtikrina visi varantieji ratai ir hidraulinė pakaba. Naudotų automobilių rinkoje aptinkamas retai ir kainuoja tikrai daug.

mai rečiau. Taip pat verta patikrinti vairo sistemos būklę.

Audi remontas brangus, tačiau galima apsilankyti servisuose, kurių specializacija – VW, Škoda ar Seat modelių remontas, konstrukcija meistrams gerai pažįstama. Taip pat eksploatacijos išlaidas sumažins gausus neoriginalių detalių rinkoje pasirinkimas, taip pat gausu ir naudotų.

Audi A6 interneto skelbimuose nemažai, tačiau rasti gerai prižiūrėtą egzempliorių su nedidele rida nelengva.

Į rida skelbimuose žiūrime atsargiai

Prieš įsigyjant automobilį verta apsilankyti specializuotame servise. Ne tik tam, kad specialistai įvertintų automobilio būklę, bet ir išitikintumėte, ar rida yra tikra. Tai svarbu, mat dažnai pasitaiko automobilių su atsuktu odometru – vietoj deklaruojamų 160 tūkst. km automobilis gali būti nuvažiavęs dvigubai tiek – 320 tūkst. km.

Leonas Paplauskas

Techniniai Audi A6 Avant 1.9 TDI (2001m.) duomenys

Ilgis (mm)	4796
Plotis (mm)	1810
Aukštis (mm)	1452
Durų/vietų salone sk.	4,5/5
Variklis	turbodyzelinis
Variklio darbinis tūris (l)	1,9
Variklio cilindų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	130/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	285/1750
Pavarų dėžė	5/mech.
Maks. greitis (km/h)	203
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	10,5
Degalų sąnaudos (l/100 km) mieste/užmiestyje/vidutinės	7,7/4,6/5,7
Degalų bako talpa (l)	70
Bagazinės talpa (l)	455/1590
Automobilio masė (kg)	1535
Padangos (priekinės, galinės)	205/55 R16
Kaina (Lt)	nuo 31 tūkst.

Audi A6 Avant 1.9 TDI (2001 m.) atsarginių detalių kainos

Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	390
Galiniai žibintai (vnt.)	240
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	135
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	70
Galiniai stabdžių diskai (vnt.)	101
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	130
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	165
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	159
Sankabos komplektas	371

Išvada

■ Solidus ir patikimas automobilis, kuris problemų kelia tik esant didelei rida. Reikėtų vengti varianto su "Multitronic" pavarų dėže, nes ji nepatikima. Optimalus automobilis būtų su 130 AG, 1.8T arba 1.9 TDI dyzeliniu varikliu. Galingusias 2.5 TDI variklis turėjo kelias įgimtas problemas, (pvz., nepatvarūs skirstymo velenai), bet jos lengvai pašalinamos.

Vidus



Prieš atnaujinimą

Turtinga bazinė įranga – visų A6 privalumas. Dauguma modelių turi automatinę pavarų dėžę



Po atnaujinimo

Prietaisų skydelis nepakitęs, tačiau panaudotos naujos medžiagos. Kai kurie modeliai turėjo navigacinę įrangą



Papildomi ortakai net gale užtikrina efektyvų vėdinimą



Gale daug vietos, net aukštaūgiui pakaks vietos kojoms. Porankis su slėptuve

Privalumai

- Praktiškas ir prestižinis automobilis
- Patikima "Quattro" sistema
- Plati variklių gama

Trūkumai

- Nepatikima "Multitronic" be laisvės pavarų dėžė
- Byranti priekinė pakaba
- Vis dar mėgstama ilgapirščiai

NAUJAS ŽURNALAS ANT TAVO STALO



**„Computer Bild Lietuva“
kas dvi savaites!** Kitas numeris –
rugpjūčio 9 d.

Computer Bild LIETUVA

Tik 3⁹⁹ Lt

Geriausi triukai su nuotraukomis

- Gelbėjame blogas nuotraukas
- Ruošime spausdinti nuotraukas
- Montažo gudrybės

12 p.

TESTAI

- 21 atminties kortelė **20 p.**
- 5 „Windows“ spartinimo programos **26 p.**

NAUJENOS

- 8 megapikselių fotoaparatas – tik 300 Lt! **9 p.**

PATARIMAI

- Triukai su naująja Firefox 3.0 naršykle **44 p.**
- Kaip atrodo muzikos žvaigždžių svetainės **32 p.**
- Stebime Palangą tiesiogiai internetu **48 p.**

30 naujausių telefonų iki 500 Lt

58 p.

Prenumeratoriams kainu tik 3,50 Lt

917718220380141

TAI LABAI PAPRASTA

Gedimai

Po kelių eksploatacijos metų išklęra sėdynių reguliavimo sistema, girgžda plastikinė vidaus apdaila



Esant didelei ridai, genda vairo stiprintuvo siurblys



Dažnai sugenda kuri nors viena iš keturių uždegimo ričių – galima tikėtis, kad greitai suges ir kitos



Rūdija ne tik valytuvų mechanizmas (girgžda, lėtai dirba) – korozija yra ir kitų su elektra susijusių gedimų priežastis



Salonas



Salono privalumai – neblogai sukomplektuotas, gera ergonomika, stilingas šviesus salonas, trūkumai – laikui bėgant pradeda girgždėti plastikas



Bagažinė ypač funkcionali, galinės duralės didelės ir aukštai atsidaro



“Auto Swiat” nuotr.

Labai praktiškas pasirinkimas



Talpus ir saugus *Megane Grandtour* su 1.4 varikliu – neblogas pasirinkimas praktiškai šeimai, ieškančiai nebrangiai eksploatuojamo automobilio.

Priežasčių susidomėti *Renault Megane Grandtour* modeliu yra ne viena, tačiau esama ir tokių, kurios prieš įsigyjančią šį automobilį verčia gerai pagalvoti.

Privalumus lengva pastebėti. Visų pirma, patraukli kaina – gerai sukomplektuotą 2001 m. *Megane* universalą su 1.4 16V varikliu galima įsigyti už 13 tūkst. Lt. *Opel Astra III* kainuos 2000 Lt, o populiariusis

Golf IV Variant – net 5000 Lt daugiau. Be to, universalas vilioja savo funkcionalumu – už hečbeką jis ilgesnis 30 cm, todėl viduje pakankamai erdvi net penkiems keleiviams. Tačiau norint keliauti išties komfortiškai, geriausia važiuoti keturiese. Bagažinė viena talpiausių savo klasėje – 485 l, o nulenkus galines sėdynes ji padidėja net iki 1600 l. Ja galima naudotis efektyviai: kelia-



moji galia – 535 kg, yra krovinio tvirtinimo laikikliai, dėtuvs smulkmėnoms, galinių ratų arkos išsikišusios nedaug, o sulanksčius galines sėdynes gauname visiškai lygias grindis. Taip pat galinės sėdynės specialiai apsaugotos sutvirtinimu nuo galimo krovinio smūgio į nugarą staigiai stabdant automobilį.

Funkcionalus vidus ir greitas 1.4 variklis

Jau bazinė *Megane Grandtour* versija *RN* turi ABS ir keturias oro pagalves – taigi pasirūpinta ir keleivių saugumu. Čia rasite ir elektra valdomus priekinius langus, veidrodėlius, taip pat nuo vagystės saugos imobilizatorius. Nenuostabu, kad jau ir bazinė automobilio versija tokia turtinga – juk universalas debiutavo 1999 m., kaip tik modelio atnaujinimo metu.

Tačiau kasdienę eksploataciją apskartina dažni gedimai. Ar jie rimti? Automobilyje, sveriančiame beveik 1700 kg, 16V 1.4/95 AG variklis išties turi nemažai darbo, o tai lemia

jo ilgaamžiškumą – peržengus 200 tūkst. km. ridą, jis būna itin pavargęs: vartoja daug alyvos (reikia keisti stūmoklių žiedus ir remontuoti galvutę), kamuoja nesandari galvutės tarpinė ir kitos bėdos. Todėl rekomenduojame pirkti automobilį su gerokai mažesne rida, kuriame gedimų taip pat pasitaiko, bet jie nėra tokie rimti – genda starteris, lambda zondas, veleno padėties daviklis ir pan. Tačiau remontas bus kur kas pigesnis. Reikia nepamiršti, kad po 120 tūkst. km keičiamas pasakirstymo dirželis su įtempimo guoliais ir vandens siurbliu (500 Lt detalės ir 500 Lt darbas), taip pat po tokios ridos dažniausiai teks keisti sankabą (atitinkamai 320 Lt ir 800 Lt) bei visą išmetamųjų dujų sistemą (atitinkamai 950 Lt ir 150 Lt).

Didelis atsarginių detalių pasirinkimas mažina išlaidas

Nedidele rida pasižymintis automobilis vargina nebet tik netiksliai pavarų perjungimo mechanizmu, tačiau, išskyrus alyvos nutekėjimą,

rimtesnių problemų dėl pavarų dėžės nekyla. Priekinė pakaba nepasižymi dideliu patvarumu. Laimė, jos eksploatacija nėra brangi. Galinė pakaba problemų nekelia, nebent po dažno sunkių krovinų vežiojimo nusėda galas.

Tradiciškai, kaip ir kituose prancūzų automobiliuose, ne itin patvarūs elektronikos elementai – jungikliai, davikliai, zondai. Laimė, automobilio konstrukcija itin paprasta, tad ir gedimai greitai diagnozuojami, o remontas nėra sudėtingas ir labai brangus – tam pasitarnauja gausus atsarginių detalių pasirinkimas.

Leonas Paplauskas

Renault Megane Grandtour 1.4 (2001 m.) atsarginių detalių kainos	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	160
Galiniai žibintai (vnt.)	100
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	140
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	65
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	209
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	160
Sankabos komplektas	320
Priekinis sparnas	130

Modelio istorija

1995 m. rudenį. *Megane* modelio debiutas, iš pradžių tik hečbekas ir kupė.

1996 m. vasara ir rudenį. Kėbulų gamą papildė kabrioletas ir vienatūris (*Megane Scenic*).

1997 m. pavasarį. Sedano pristatymas, naujas turbodieselis 1.9 dTi (su tiesioginiu įpurškimu).

1999 m. pavasarį. Kėbulo ir variklių modernizavimas, universalso debiutas.

2002 m. rudenį. Antros kartos – 3 ir 5 durų hečbeko debiutas.

Techniniai Renault Megane Grandtour 1.4 (2001 m.) duomenys	
Ilgis (mm)	4437
Plotis (mm)	1698
Aukštis (mm)	1420
Durų/vietų salone sk.	5/5
Variklis	benzininis
Variklio darbinis tūris (l)	1.4
Variklio cilindų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	95/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	127/3750
Pavarų dėžė	5/mech.
Maks. greitis (km/h)	184
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,8
Degalų sąnaudos (l/100 km) mieste/užmiestyje/vidutinės	9,5/5,5/6,9
Degalų bako talpa (l)	60
Bagazinės talpa (l) min./maks.	485/1600
Automobilio masė (kg)	1150
Padangos (priekinės, galinės)	175/65 R14
Kaina (Lt)	nuo 13 000

Privalumai

- Nebrangus
- Gera bazinė komplektacija
- Komfortiškas

Trūkumai

- Erzina smulkūs gedimai
- Nelabai kokybiška salono apdaila

Išvada

■ *Renault Megane Grandtour* – vertas dėmesio automobilis, pasižymintis funkcionalumu, dideliu važiavimo komfortu ir nedidelėmis eksploatacinėmis išlaidomis. Mažiausiai problemų kelia *Megane* su 1.4 16V varikliu. Net ir sugedus remontas ilgai netrunka, o kainuoja palyginti nedaug. Bet prieš pirkdami automobilį gerai apžiūrėkite, mat į kai kuriuos egzempliorius vėliau teks „sukišti“ nemažai pinigų.

Jis vis stato, stato ir stato...

Su danu Steenu Sigu Andersenu ne vienas mielai apsiektų vietomis: šis 51-erių metų vyriškis kuria “Lego” automobilių modelius. Jo naujusias kūrinys – žaislinis *Volkswagen Kafer* (vabalas), susidedantis iš tūkstančio kaladėlių.



Didžiąją savo darbo laiko dalį S.S.Anderseną sėdi prie didžiulio plastikinių kaladėlių kalno ir entuziastingai kuria automobilių modelius, namus ir net kosminius laivus. Jo azartas užkrečia ir kolegas, tuomet jie visi daro tą patį – kuria. Tokia aplinka skatina kūrybingumą, be kurio S.S.Anderseno darbas būtų tiesiog neįmanomas.

Lygiai taip pat, kaip ir be to, kas

guli ant jo rašomojo stalo – “Lego” kaladėlių. Jų yra įvairiausių: plokščių ir aukštų, žalių ir raudonų, mažesnių ir didesnių. Sumaišytos ant stalo arba surūšiuotos į dėžutes. “Su jomis žaidžiu kiekvieną dieną ir ne vieną valandą”, – rimtu veidu sako danas. Bet išlaikyti tokią veido išraišką turint šitokį pasakišką darbą labai sunku – juk jis kuria “Lego” modelius, t.y. nuolat žaidžia su “Le-

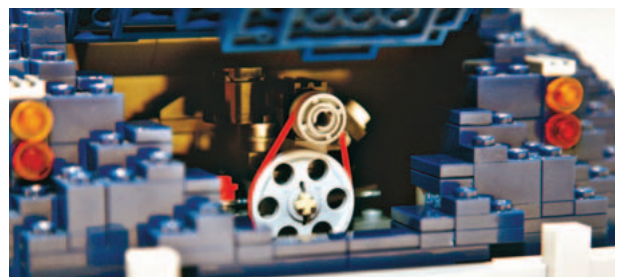
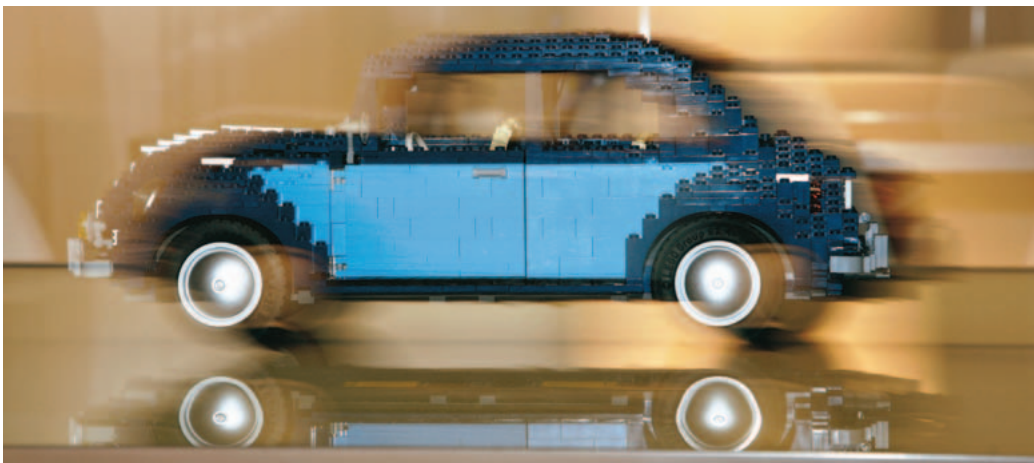
go” kaladėlėmis. Ir taip nuo 26-erių metų kiekvieną dieną.

Po didžiosios krizės – neįtikėtina sėkmė

S.S.Anderseno naujusias kūrinys jau baigtas ir stovi ant rašomojo stalo. Tai 40 cm ilgio vadinamasis *Volkswagen* vabalas modelis. Šį konstruktorių jau galima nusipirkti internetu. Modeliuko, susidedančio

iš tūkstančio dalių, kaina turėtų būti apie 120 eurų (apie 415 Lt).

Dėl naujausio S.S.Anderseno kūrinio atsiradimo “Lego” gerbėjai labiausiai turėtų dėkoti didžiajai krizei, į kurią danų įmonė buvo patekusi prieš ketverius metus. Tuomet pradėta investuoti į tokius gaminius, kurie neatitiko daugelio pirkėjų lūkesčių. “Todėl mes nusprendėme labiau pasirūpinti savo klien-



Variklio dangtis taip pat atsidaro. Po juo yra tiksliai iš kaladėlių surinktas 34 AG variklis



“Lego” mobilumo istorija: 1962 m. pirmasis konstrukcinis rinkinys su ratukais



Iki 1969 m. dauguma modelių buvo daromi iš vientiso plastiko liejinio ir su metaliniais ratais



Nepakeičiamas: dėl daugybės konstrukcinių detalių ir išskirtinio papuošimo kiekvienas “Lego” modelis turi savo veidą



Prie įėjimo į “Lego” gamyklą svečius pasitinka natūralaus dydžio žaislinis žmogus



Medinis ugniagesių mašinos modelis pasirodė 1936 m. Apie plastikinės detales ne kartą svajojo ir pats firmos įkūrėjas Ole Kirkas Christiansenas

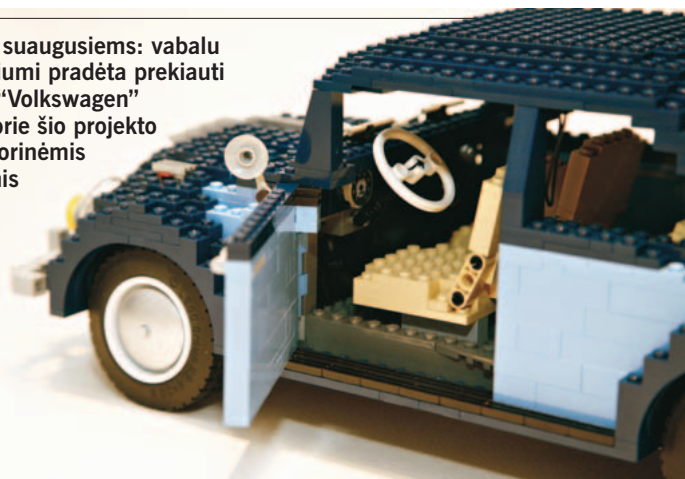
tais ir jų pačių paklausti, ko jie pageidautų”, – pasakoja Sorenas Lundas, atsakingas už ryšius su “Lego” gerbėjais. Visi konstravimo mėgėjai internetu buvo pakviesti iš “Lego” kaladėlių kurti automobilių modelius. Pats geriausias sukurtas modelis turėjo tapti serijiniu rinkiniu. Kartu su jais meistravo ir Steenas Sigas, kuris konkurso rengėjams įteikė savo vabalą. Būtent šis modelis 2007 m. rudenį laimėjo visų “Lego” gerbėjų pripažinimą.

S.S.Andersenas išima iš spintos kartono dėžę, kurioje sudėti du prototipai, pagal kuriuos jis meistravo savo kūrinį. Vienas jų – pilkas ir labai kampuotas. Antrasis jau panašesnis į galutinį modelį. Bet ant stogo ir durelių rankenų yra raudonos spalvos detalių, kurios čia visai nedera. Steenas Sigas apsuka pilkajį modelį iš kitos pusės: nėra nei variklio, nei bagažinės. “Čia tik maketas, – paaiškina dizaineris. – O kito modelio tik pora detalių turi neoriginalią spalvą”. Jis atidaro modeliuko bagažinę – joje, kaip ir originale, yra net atsarginis ratas.

Be automobilių modelių nė žingsnio

“Lego” istorijoje automobilių modeliai buvo visada. 1932-aisiais, t.y. kompanijos įkūrimo metais, jie buvo gaminami iš medžio. Medinis ugniagesių mašinos modelis pasirodė 1936 m. Apie plasti-

Informacija suaugusiems: vabalų konstruktoriumi pradėta prekiauti šią vasarą. “Volkswagen” koncernas prie šio projekto prisidėjo istorinėmis nuotraukomis



kines detales ne kartą svajojo ir pats firmos įkūrėjas Ole Kirkas Christiansenas. Penktąjį, šeštąjį ir septintąjį dešimtmetį plastikiniai automobiliai buvo gaminami iš vientiso plastiko gabalo, o 1963 m. pasirodė pirmasis automobilinis rinkinys iš atskirų plastikinių detalių. 1970 m. “Lego” savo klientams pasiūlė antikvarinių modelių, pvz., 1913 m. *Cadillac* ar 1909 m. *Rolls-Royce*.

1978 m. pirmą kartą techninį rinkinį jau buvo galima vadinti tikru automobiliu: jis turėjo netgi reguliuojamas sėdynes ir dviejų pakopų greičių dėžę! Šiame rinkiniui sukanka trisdešimt metų ir jis tampa antikvariniu modeliu.

Kasdienis darbas – dėlioti “Lego” kaladėles

Krizių šiame kaladėlių pasaulyje būta ir vėliau: dalis produkcijos buvo gaminama ne “Lego” šalyje Danijoje, o Čekijoje (nuo 2006 m.), vėliau net Meksikoje. Tačiau sudėtingas detalių formas ir toliau gamina tik pagrindinė gamykla, esanti Bilde.

“Iš viso savo asortimente mes turime 2200 įvairių konstruojamų dalių ir 55 spalvas. Iš jų galime sukurti net 6000 mašinų kombinacijų”, –

aiškina Ericas Paludanas, kuris atvykusius svečius vis dar supažindina su gamyklos salėmis, nors jau septynerius metus galėtų mėgautis pensininko gyvenimu. Šiose salėse visą darbą atlieka mašinos. Pro organinio stiklo vitriną galima matyti, kaip metaliniai strypai sekundės tikslumu automatiškai pritvirtina geltonas plastikines rankas prie figūrinių žmogeliukų. Toliau kitos automatinės mašinos ridena žmogeliukų galvas: šešis kartus per minutę pusė tuzino geltonų galvų byra į plokščias dėžutes.

S.S.Andersenas pastato savo sukurta vabalą atgal į plokščią kartoninę dėžę. Jo mažos mašinytės priekinis buferis, užkliuvs už kartono krašto, nukrinta. Steenas Sigas rūpestingai pritvirtina buferį į vietą ir tik tada pastato dėžę į spintą. Sugrįžęs prie rašomojo stalo jis vėl įninka į savo kasdienį darbą – žaidimą “Lego” kaladėlėmis.

Jurgis Bružas



Pirmajam S.S.Anderseno prototipui dar trūksta variklio ir apdailos. Antrasis modelis (viduryje) jau tobulesnis, bet dar ne tos spalvos. Parduoti skirtas vabalas, kaip ir šeštąjį dešimtmetį gamintas originalas, yra dviejų spalvų

Ši birželį prekyba automobiliais sumažėjo

Birželį Lietuvoje buvo užregistruoti 2109 nauji lengvieji automobiliai, t.y. 16 proc. mažiau nei pernai.

■ Pusantrų metų trukusi sėkminga prekyba naujais automobiliais smuktelėjo, tad kritimas pasiekė ir Lietuvos rinką. Kitose Baltijos šalyse smukimas prasidėjo keliais mėnesiais anksčiau. “DataCenter” duomenimis, birželį Lietuvoje užregistruoti 2109 nauji lengvieji automobiliai, t.y. 16 proc. mažiau nei tuo pačiu laikotarpiu pernai (2520 vnt.). Asmeninės paskirties automobilių registravimas smuko 13 proc. (iki 1911 vnt.), o komercinės paskirties transporto priemonių sumažėjo 38 proc. (iki 198 vnt.). Per pirmus šešis šių metų mėnesius užregistruota 15 327 nauji lengvieji automobiliai, arba 31 proc. daugiau nei pernai. Asmeninės paskirties automobilių užre-

gistruota 36 proc. daugiau nei pernai (13 419 vnt.), o komercinės paskirties – tik 2 proc. daugiau (1908 vnt.) nei pernai pirmą pusmetį. Žvelgiant į rezultatus, tarp automobilių markių pirmauja *Volkswagen* – jų užregistruota 302 vnt. Antroje vietoje išsilaikė *Toyota* (179 vnt.), aplenkdamą *Škoda* (164 vnt.). Daugumos lyderiaujančių markių mėnesio rezultatai, palyginti su pernai, suprastėjo. Birželį tarp 15 populiariausių markių didžiausias kilimas priklausė *Kia* markės ženklu pažymėtiems automobiliams ir sudarė 57 proc. (palyginti su pernai birželiu).

Tarp asmeninės paskirties automobilių birželį lyderiavo *Volkswagen* (259 vnt.), antroje vietoje liko

Lietuvoje įregistruota naujų automobilių

Vieta Markė	Parduota per birželį		Parduota per šešis mėn.	
	2008 m.	2007 m.	2008 m.	2007 m.
1. Volkswagen	259	208	1688	1179
2. Toyota	172	196	1254	984
3. Škoda	158	148	1169	787
4. Opel	153	167	928	675
5. Honda	116	147	801	632
6. Fiat	46	67	754	295
7. Nissan	129	153	692	360
8. Peugeot	39	66	636	424
9. Mazda	101	86	633	445
10. Ford	81	80	617	416

Šaltinis: “Regitra”

Toyota (172 vnt.), trečioji vieta atiteko *Škoda* markai (158 vnt.). Pagal modelius birželį tarp asmeninės paskirties automobilių į lyderio poziciją sugrįžo *Škoda Octavia*, kuri užregistruota 122 vnt., antroje vietoje *Nissan Qashqai* (75 vnt.), trečioje – *Opel Astra* (66 vnt.). Nuo

metų pradžios tarp asmeninių automobilių pirmoje vietoje atsidūrė *Škoda Octavia* (772 vnt.). Tarp asmeninės paskirties prestižinių automobilių birželį daugiausia užregistruota *BMW* automobilių (51 vnt.), o *Mercedes-Benz* ir *Audi* – po 26 vnt. **“ABL” inf.**

Kitame numeryje (šeštadienį, rugpjūčio 2 d.) skaitykite:

DIDYSIS TESTAS

Kuris geriausias iš brangiausių



Lexus IS-F, BMW M3 ir Mercedes C63

SVAJONIŲ AUTOMOBILIS
Labai greitas ir labai brangus



Mercedes Benz SLR

IVAIRENYBĖ



Tvirtas kazokas iš Zaporožės ZAZ 968

*Nerūpestinga vasara su gražiausiais,
stilingiausiais ir greičiausiais
automobiliais pasaulyje*

2008 Nr.1 Kaina 5 Lt

**Auto
Bild**
LIETUVA

**Super
automobiliai**

Gražiausi, stilingiausi, greičiausi pasaulyje



Lėktuvas be sparnų
BUGATTI VEYRON



ISSN 1622-8918

Jaguar XF prieš BMW 550

**Kuris geresnis
medžiotojas?**



Audi R8

**Rimtas FERRARI
konkurentas**



Mercedes SLR

**Greitas ir labai
brangus**



Naujas!

