

Auto Bild



Didysis testas

PIRMASIS Palyginimas: Honda Accord, Mazda 6, Ford Mondeo

LIETUVA

Tik **3⁵⁰!**
LE!



Naujiena

HONDA JAZZ

Lietuvoje - jau lapkritį!

Pirmasis važiavimas

ALFA ROMEO MiTo
MINI konkurentas iš Italijos



NAUDOTI
AUTOMOBILIAI



»» 3 serijos BMW
Vertas dėmesio automobilis



»» Saab 9-3
Neturi itin rimtų trūkumų

AUTO BILD TYRIMAS!

Kurie nenuji automobilių modeliai populiariausi ?

OPEL ASTRA
stoja į kovą su
FIAT LINEA



Mažasis testas



X lander

X-lander limited edition

Pristatome naują vežimėlių lyderio „X-lander“ kolekciją – „X-A RACE limited edition“. Nauja vežimėlių serija prekyboje pasirodė tik šių metų liepos 25 d. Vežimėlių skaičius ribotas, todėl paskubėkite! Prireiks „Formulės 1“ vairuotojo sugebėjimų, kad suspėtumėte nusipirkti vežimėlį, kurio gamintojus įkvėpė greičiausi pasaulio automobiliai.



„X-A RACE limited edition“ turi visus X-A modelio privalumus – jis puikiai laviruoja ir sugeba įveikti visas kelyje pasitaikančias kliūtis. Vežimėlio ratai pripučiami, su guoliais. Besisukiojantys priekiniai ratukai padeda manevruoti, o juos užfiksavus lengviau vairuoti duobėtu keliu. Vežimėlio važiuoklė pagaminta iš aliuminio, todėl vežimėlis ypač atsparus ir lengvas. Modelis turi penkių taškų saugos diržus. Be to, jo nugarėlės ir rankenos aukštis tiksliai reguliuojamas.



„X-A RACE limited edition“ komplektą sudaro:

X-A RACE sportinis vežimėlis su gulimaja sportine dalimi, skirtas mažyliams nuo 6 iki 36 mėn. (šiltas užklotas ant kojų, du trikotažiniai čiužinukai – juodas ir baltas, odinė piniginė)

X-PRAM lopšys kūdikiui (vidus iš medvilnės, apsauga nuo vėjo ir lietaus, tinklėlis nuo vabzdžių);

X-CAR automobilinė kėdutė nuo 0 iki 13 kg, tvirtinama prie važiuoklės su apsauga nuo vabzdžių bei stogeliu;

X-SUN skėtis nuo saulės, tvirtinamas prie važiuoklės;

X-BAG III krepšys mažylio daiktams sudėti, tvirtinamas prie važiuoklės arba nešamas ant peties;

X-CAP stilinga kepurė su X-RACE simbolika.



X-lander oficialusis atstovas Lietuvoje parduotuvė Mažylio ratai

S. Žukausko g. 49, Vilnius
Tel. (8-5) 2109112
Mob. (8-601) 70001
info@mazylioratai.lt
www.mazylioratai.lt

Aktualijos, testai

- 8 Alfa Romeo MiTo**
Naujas mažas *Alfa* modelis taikosi užkariauti aukštumas
- 10 Honda Jazz**
Naujos kartos japonų mažylis panašus į savo pirmtaką
- 20 Honda Accord, Mazda 6, Ford Mondeo**
Trys pagundos įmonės vadovui
- 28 Fiat Linea prieš Opel Astra sedaną**
Kompaktinės klasės sedanų dvikova
- 36 Iveco Massif**
Naujas ispanų džipo veidas



Alfa Romeo MiTo meta iššūkį stilingiesiems miestų mažyliams ir jau nuo spalio bandys užkariauti klientų simpatijas Lietuvoje

8

Naujienos, įvykiai

- 12 Rinka**
Kokie naudotų automobilių modeliai populiariausi Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje
- 14 Konkursas**
Paaiškėjo 25 konkurso "Saugiausias Lietuvos vairuotojas" finalininkai
- 16 Karštos "Auto Bild" naujienos**
- 48 Reportažas apie degalų sąnaudas** 90 130
- Šliaužti neapsimoka, kaip ir važiuoti maksimaliu greičiu
- 50 Eismas**
Lietuvoje mažėja avaringumas



34

Ar saugumo testai atskleidžia visą tiesą? Ar automobiliai, kuriuose praleidžiame vis daugiau laiko, užtikrina tinkamą saugumą?

Kuriame puslapyje rasiu savo markę?

Alfa Romeo 8	Mercedes 4, 5, 18,
Audi 5, 14, 18, 34	35
Bentley 38	Opel 4, 28, 50
BMW 4, 42	Peugeot 5, 35
Chrysler 35	Porsche 5
Corvete 16	Renault 14, 16, 35,
Fiat 4, 14, 28, 34	50
Ford 4, 17, 20	Saab 46
Hyundai 35	Seat 50
Honda 10, 20	Smart 5, 35
Iveco 36	Subaru 50
Lamborghini 5	Škoda 4, 14
Mazda 14, 19, 20, 50	VW 4, 5, 14, 48, 50

Naudingi patarimai

- 33 Alyvos senėjimas**
Kodėl būtina keisti automobilio variklio alyvą?
- 34 Automobilių saugumo testai**
Apie ką byloja "Euro NCAP" saugumo testai realiame gyvenime



Naudoti automobiliai

- 42 3 serijos BMW**
Visa tiesa apie 1998–2005 metų BMW "trečiukus"
- 46 Saab 9-3**
Originalios išvaizdos vikingas be rimtesnių trūkumų



Kitos rubrikos

- 4 Kronika**
- 6 Nuomonės, komentarai**
- 26 Laisvalaikis**
- 38 Tiuningas**
- 40 Sportas**
- 50 Anonsai**



Brangūs skaitytojai!

Pirmiausia norisi pasidžiaugti, kad Lietuvoje mažėja avaringumas. Per pirmuosius septynis šių metų mėnesius mūsų šalyje žuvusiųjų avarijose skaičius sumažėjo ketvirtadaliu. Tai iš tiesų paguodžiantis faktas. Pasiiekti tokio rezultato pavyko sugriežtinus atsakomybę už kelių eismo taisyklių pažeidimus. Apie tai skaitykite 50 p.

Kita ne mažiau svarbi žinia – tai atsakymas į klausimą, kokį greitį pasirinkti norint važiuoti taupiai. Mūsų kolegos iš vokiškojo "Auto Bild" atliko testą (48 p.), kurio metu išsiaiškino, koks greitis yra ekonomiškiausias. Pasirodo, neapsimoka ne tik lėkti maksimaliu greičiu, bet ir šliaužti. Važiudami normaliu greičiu, kurį reikėtų nusistatyti įvertinus visus numatyto maršruto niuansus, pasieksime patį geriausią kompromisą tiek laiko, tiek ir degalų sąnaudų atžvilgiu.

Kaip visada žurnale pristatome naujus modelius – tai *Alfa MiTo* mažylis (8 p.) bei *Honda Jazz* (10 p.), kurie Lietuvoje pasirodys dar šiemet.

Šiame žurnalo numeryje skelbiame saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso 25 finalininkų pavardes (14 p.).

Malonaus skaitymo!

Vitoldas Milius



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

www.autobild.lt



20

Neseniai Lietuvoje debiutavo naujasis Honda Accord. Ko jis vertas, padės išsiaiškinti aršūs jo konkurentai – Mazda 6 ir Ford Mondeo

PANDA sugebės pasiekti Paryžių

■ Mūsų kolegos iš vokiškojo "Auto Bild" atliko testą, kaip toli galima nuvažiuoti su 50 eurų (beveik 173 Lt) kišenėje, skirtų degalams. Bloga žinia: sumokėjus 50 eurų už degalus, dar niekada jie nebuvo taip greitai "sudeginami". Gera žinia: degalų už 50 eurų vis dar užtenka nuvažiuoti beveik 1000 km, t.y. nuvykti iš Berlyno į Paryžių. Toliausiai galima nuvažiuoti dujomis varomu automobiliu. Brangiausia kelionė bus riedant galingu SUV. O ko galima pasiekti nestipriai spaudžiant greičio pedalą? Apie tai skaitykite 48 p.

Keičiasi lyderiai

■ "Volkswagen Group" nuo šiol patenka į pasaulio automobilių pramonės lyderių trejetuką. Pirmąsias dvi vietas užima "Toyota" bei "General Motors". Tai paaiškėjo susumavus 2008 m. pirmojo pusmečio pasaulinius pardavimo rezultatus. Trečiąją poziciją ilgai užėmęs "Ford" koncernas nuo šiol turės tenkintis ketvirtą vietą. Per pirmąjį šių metų pusmetį "Volkswagen" grupės įmonės pardavė 3,31 mln., o "Ford" koncernas – 3,22 mln. automobilių.

Girtiems automobilis neužsives

■ Lietuvos rinkai pateiktas automobilio užvedimui blokuoti skirtas alkoholio matuoklis, kurį galima įmontuoti į daugumą transporto priemonių. Jei alkoholio koncentracija vairuotojui papūtus į alkokosterį viršys leistiną normą, automobilis neužsives. Naujieji alkokosteriai "Lion Alcowatch" ir "Dräger Interlock" į salone sėdinčius neblavius keleivius nereaguoja.



Mažesni – mažiau saugūs

■ Tyrimų kompanijos IRC duomenimis, vidutinė draudimo išmokų suma, išmokėta įvykus mažų automobilių avarijoms, yra 14,3 proc. didesnė nei ta, kuri būna išmokėta po didesnių transporto priemonių avarijų. Tyrimo metu paaiškėjo, kad po rimtų avarijų tik 39 proc. mažų mašinų ir toliau galėjo būti eksploatuojamas, o didesnių – 46 proc.



Kiek nuvažiuosime už 50 eurų, arba beveik 173 litus

Marli 842 km

MERCEDES B 170 NGT

Galia: 116 AG

Degalai: gamtinės dujos

Šnaudos

testuojant: 5,5 kg/100 km



Sen Servė 746 km

FORD C-MAX 2.0 CNG

Galia: 145 AG

Degalai: gamtinės dujos

Šnaudos

testuojant: 6,2 kg/100 km



Holcvikedė 483 km

BMW 123d

Galia: 204 AG

Degalai: dyzelinas

Šnaudos

testuojant: 6,9 l/100 km



Duši le Minas 858 km

OPEL ZAFIRA 1.6 CNG

Galia: 94 AG

Degalai: gamtinės dujos

Šnaudos

testuojant: 5,4 kg/100 km



NYDERLANDAI

Achenas 641 km

ŠKODA FABIA 1.4 TDI

Galia: 80 AG

Degalai: dyzelinas

Šnaudos

testuojant: 5,2 l/100 km



Finišas

PRANCŪZIJA

Paryžius 984 km

FIAT PANDA

Galia: 60 AG

Degalai: gamtinės dujos

Šnaudos

testuojant: 4,7 kg/100 km



Paryžius

Dujomis varoma
Panda nurieda iki
pat Eifelio bokšto

Buanjė 759 km

VW TOURAN EcoFuel

Galia: 109 AG

Degalai: gamtinės dujos

Šnaudos

testuojant: 6,1 kg/100 km





Gerbiami žurnalo "Auto Bild Lietuva" skaitytojai!

Kažkas Jus sunervino kelyje ar degalinėje? Gal apgavo automobilių detalių parduotuvėje? Gal meistras nemėgsta Jūsų mašinos ir todėl ją tenka nuolat taisyti? Rašykite mums, ir ABL atskubės 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

Ar galima išmontuoti turbiną!

Turiu galimybę nebrangiai nusipirkti Saab 900 Turbo. Deja, automobilis nėra visiškai geros būklės – sugedęs turbokompresorius. Man visai nereikia papildomos variklio galios. Ar, užuot keičęs turbokompresorių, galiu jį visai išmontuoti ir perdaryti mašiną į ekonomišką variantą?

Vaidotas iš Mažeikių

Gamykliniai varikliai, skirti dirbti su turbina, turi daug visai kitokių konstrukcinių sprendimų nei paprasti atmosferiniai varikliai. Turbiną išmontavus variklis geriausiu atve-

ju vos dirbtų, taptų neekonomiškas, o kenksmingosios medžiagos, į aplinką patenkančios iš išmetamųjų dujų sistemos, viršytų visas normas. Daug paprastesnis sprendimas (ir tikriausiai ne ką brangesnis) – susiremontuoti turbokompresorių.

ABL



"Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

<http://www.autobild.lt>

Præjusiame numeryje klausėme, Ar turėti garažą automobiliui yra gerai, ar jis visai nereikalingas?

Tarakonaz. Garažas yra gerai, aš pats automobilį laikau garaže – karštą vasaros dieną labai malonu įsėsti į vėsų automobilį, o žiemą jis neapsnigtas, nereikia valyti sniego. Be to, garaže automobilis saugesnis.

Buomas. Visišką nesąmonę sako kolega, kad garaže mašina yra saugesnė. Atvirkščiai – daugiausiai brangių automobilių kaip tik pavagiama iš garažų. Ilgaperščiai užsidaro jame, niekas nieko nemato, ir jiems niekas netrukdo įveikti pačių moderniausių apsaugos sistemų.

Gints. Net nežinau, ar dabar garažą reikėtų laikyti rimtu nekilnojamoju turtu. Anksčiau jie tikrai turėjo vertę, o dabar kur kas paprasčiau laikyti mašiną lauke šalia namų.

Harius. Gal jau kokių dešimt metų garažą esu pavertęs sandėliuku padangoms, alyvai ir kitai atributikai laikyti. Dar žmona garaže labai mėgsta sandėliuoti rauginčius agurkus ir uogienes.

Snow. Kažkur esu skaitęs, kad žiemą laikyti mašiną garaže kenksminga. Mat kai lauke šalta, parvažiuoji į garažą, kuriame pliusinė temperatūra, ir visas automobilis ima šilti, kėbulą kelis kartus sparčiau pradeda būti druskos, kurių prisirenki barstomuose keliuose. Vienintelė išeitis – kasdien kruopščiai mašiną nuplauti prieš ją statant į garažą.

Kitas ABL forumo klausimas: kur ieškote informacijos, norėdami pirkti automobilį?

Skirstymo veleno trūkimas

Turiu retą mūsų rinkoje automobilių – Daihatsu Charade. Po rimto gedimo labai nukentėjo variklis. Norėčiau mašiną išgelbėti nuo sąvartyno, mat ji labai patinka. Jau pavyko surinkti beveik visas detales, reikalingas varikliui remontuoti, trūksta tik skirstymo veleno – originalus trūko gedimo metu. Tikriausiai variklis buvo nestandartinės versijos, nes tokio veleno neparduoda nei oficialūs "Daihatsu" atstovai, nei jokia detalių parduotuvė Lietuvoje. Ar įmanoma efektyviai suremontuoti skirstymo veleną? Jei taip, kas atsitiks, jei skirstymo veleną paim-

siu iš kito panašaus variklio?

Bronius iš Radviliškio

Remontuoti (t.y. virinti) sulaužytą skirstymo veleną – nevykęs sumanymas. Šansų, kad pavyks padaryti gerai, nedaug. Geresnis būdas būtų pagaminti naują detalę pagal senąjį pažeistos detalės pavyzdį. Servisų, apsiimančių atlikti tokį darbą, yra nedaug, bet galima jų rasti internete. Kaina svyruoja nuo 400 iki 1200 Lt. už veleną 4 cilindrų varikliui.

Prastai sumontuotas velenas ir detalė iš kito modelio gali sugadinti variklį.

ABL



Dangtelį reikia keisti?

Mano automobilyje kas 10–15 tūkst. km išdega uždegimo skirstytuvo dangtelio kontaktai. Bandžiau naudoti itališkus, vokiškus, japoniškus, bet nepadeda. Ką daryti?

Valdas iš Alytaus

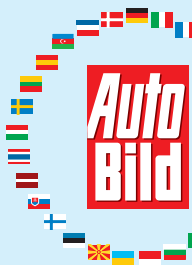
Siūlome patikrinti kitų uždegimo sistemos elementų būklę: skirstytuvo piršto, žvakių ir laidų. Tikriausiai jų gedimas sukelia per greitą dangtelių kontaktų sudegimą. **ABL**



Leidžia UAB "Veido" periodikos leidykla.
Leidėjas Algimantas Šindeikis.
Direktorius Andrius Valacka.
Vyriausiasis redaktorius Vitoldas Milius.
Vyr. redaktorius pavaduotoja Loreta Žilinskaitė.
Redaktoriai: Mindaugas Malinauskas, Jonas Okmanas.
Reporteris Mindaugas Laukys.
Bendradarbiai: Laurynas Rimševičius, Saulenis Pociūnas,

Olė Čičinskaitė, Irena Klionovskienė, Erika Kosteckienė, Rasa Tarvydienė, Lidija Tupčiauskienė, Indrė Večerskienė.

Fotografas Algimantas Brazaitis.
Gamybos vadovė Sonata Bajoraitė.
Dizaineriai Natalija Iljaz, Vitalij Ponadiožin.
Kalbos redaktorės: Inga Jarmalaitė, Violeta Kundrotienė, Sonata Liekytė, Renata Radavičiūtė.



Pardavimo vadovė Kristina Dumčienė.
Administratorė Miglė Aleksandravičienė.
Platinimo vadybininkė Giedrė Strazdienė.
Redakcijos adresas: A. Goštauto g. 8, LT-01108 Vilnius. **Telefonai:** (8-5) 264 94 26, 264 94 28.
Reklama (8-5)264 94 20. **Faksas** (8-5) 262 24 07.
El. paštas: info@autobild.lt, autobild@veidas.lt
Kaina su PVM 3,50 Lt
Spaudė UAB "Spaudos kontūrai".
Tiražas audituojamas. Nacionalinė žurnalo leidėjų asociacija.

Prenumerata "Respublikos" platinimo tarnybose, privačiose platinimo tarnybose ir redakcijoje - kiekvieną darbo dieną. Lietuvos paštuose - iki mėnesio 20 d. Informacija prenumeratos klausimais teikiama tel. (8-5) 262 68 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 koki 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.



Linksmoji mozaika



ABL archyvo nuotr.

Degalai taip pat turi galiojimo terminą

Radau garaže kanistrą benzino. Deja, niekas iš šeimos narių negali prisiminti, kiek laiko jis čia stovi. Man rodo, kad kokius penkerius metus. Esant dabartinėms kainoms, gaila išpilti 20 l degalų, bet ir baisu juos pilti į mašiną. Ar ilgai galima laikyti benzina?

Daumantas iš Telšių

Benzinas yra angliavandenių ir įvairių taurinamųjų substancijų (priedų) mišinys. Jo ilgaamžiškumas priklauso nuo daugelio veiksnių – laikymo sąlygų ir receptūros,



pagal kurią degalai buvo pagaminti. Mat benzinas benzinui nelygus. Bendrosios taisyklės nustato fizikines ir chemines degalų savybes, bet ne visi gamintojai jų laikosi. Kai kurie ekspertai teigia, kad dabar gaminami ir parduodami degalai yra ne tokie stabilūs, kaip gaminti prieš dešimtmetį. Taip yra dėl to, kad jiems pagaminti naudojami specialūs biologiniai komponentai, dėl kurių degalai intensyviau ir greičiau oksiduojasi ir praranda gerąsias savybes. Neoficialiai teigiama, kad šiuo metu siūlomi degalai pirmines savybes išlaiko tik kelis mėnesius. Praėjus šiam laikui benzinas gali bloginti variklių darbą ar netgi sukelti įpurškimo sistemos arba katalizatoriaus gedimus. Jei seną benzina būtinai norite panaudoti, verčiau jį supilkite ne į automobilio baką, o, pavyzdžiui, į pigiau remontuojamą techniką – benzininę žoliapjovę ir pan.

ABL

Degalai sensta, praranda savo gerąsias chemines savybes net ir laikomi sandariame kanistre

Kodėl genda žvakės

Turiu Volkswagen Golf III, varomą 1.9 dyzelinio variklio (ne TDI). Nors lauke dar ne žiema, kyla sunkumų dėl žvakių: dega žvakių kontrolinė lemputė, po vėsesnės nakties mašina nenoriai užsiveda, o variklis tik įjungtas dirba nelygiai ir labai dūmija. Prieš mėnesį servise pakeitė žvakių komplektą, nes buvusioje, kaip sakė mechanikas, buvo perkaitę antgaliai. Deja, minėti požymiai vėl atsirado, tad servisas nori keisti žvakes dar kartą. Kodėl žvakės taip greitai susidėvėjo?

Gintaras iš Alytaus

Jei sumontuotos žvakės buvo kokybiškos, priežastis, dėl kurios jos

taip greitai sugedo, yra ta, kad iki jų ateina netinkama (per didelė) įtampa arba žvakės užvedus variklį per ilgai laikomos įjungtos. Gedimo galima ieškoti

ir



Kokybiškos žvakės per mėnesį nesugenda. Būtina nustatyti tokio greito jų susidėvėjimo priežastį

degalų įpurškimo sistemoje – čia aprašyti požymiai gali atsirasti dėl greito degalų įpurškimo arba susidėvėjusių purkštukų. Prieš įsukant naują žvakių komplektą, siūlome paieškoti serviso, kurio meistrai galėtų patikrinti tiek žvakių maitinimo sistemos elektrinius elementus, tiek įpurškimo sistemą.

ABL

Prenumerata

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

Tikrą bombą "Alfa Romeo" rengia savo šimtmečiui, kuris bus švenčiamas 2009-ųjų birželį – *MiTo GTA* turėtų turėti sustiprintą 1.8 variklį, kurio galia sieks 230 AG



Mažas širdžių ėdikas

Mažiausias *Alfa* modelis turi tapti *Mini* konkurentu. Ar toks "Fiat" koncerno planas gali būti sėkmingas?

■ *MiTo* – tai Milano ir Turino miestų santrumpa, turinti pabrėžti artimus italų markės ryšius su pramoniniais Šiaurės Italijos miestais. Kaip kilo idėja naujam modeliui duoti tokį vardą? Jau pradinėje automobilio kūrimo projekto fazėje "Fiat" koncernas paskelbė interneto dienoraštį, vadinamąjį blogą (www.alfamitoblog.it), kuriame "alfistai" iš viso pasaulio galėjo pasidalyti savo lūkesčiais apie naują mažiausią italų gamintojo modelį. Būtent čia ir buvo pasiūlytas šis pavadinimas, kurį sugalvojo internautė iš Vokietijos, o "Alfa Romeo" kompanija pripažino, kad tai puiki idėja.

Punto bazė, 8C dizainas

Jau nuo pirmo žvilgsnio į *MiTo* negalima atsilaikyti prieš jo grožį. Mažasis *Alfa Romeo* tiesiog turi kažką, kam neįmanoma atsis-

pirti arba kuo negalina nesižavėti. Pagrindiniai stilistiniai elementai paveldėti iš išpūdingojo *C8 Competizione* modelio matyti labai aiškiai (pvz., labai panašūs žibintai), tačiau negalima nesutikti ir su tuo, kad mašina turi savitą veidą. Jei sėkmės rinkoje garantas būtų vien išvaizda, tai "Alfa Romeo" bosai galėtų miegoti ramiai.

Kad įsėdote į *Alfa Romeo* markės modelį, patvirtina ir salono dizainas. Prietaisų skydelio rodmenų ciferblatai įmontuoti giliai, sėdynės puikiai išprofiluotos, apdailos medžiagos įvairiaspalsvės ir maloniai nuteikiančios. Kaip ir dera tokio dydžio automobiliui, priekyje sėdėti labai patogiu, o gale ne itin. Keleiviai, kurių ūgis per 180 cm, ant galinės sėdynės turėtų važiuoti tik trumpus atstumus,

nes vietos virš galvos čia mažai. Beje, gamintojo atstovai ir neslepia, kad *MiTo* yra standartinis 2+2 automobilis – du suaugusieji ir du vaikai.

Naujo *Alfa Romeo* mažylio bagažinė yra 270 l talpos – šiai klasei tai visai padorus dydis. Nervina tik aukštas bagažinės slenkstis. Dėl jo *MiTo* kėbulas yra tvirtesnis, tik neteko šiek tiek funkcionalumo.

Nors *MiTo* gaminamas remiantis *Grande Punto* baze, "Alfa Romeo" inžinieriai tikina, kad naujajame modelyje esama ir daug pakeitimų (pvz., didesnis atstumas tarp ašių). Automobilio pakaba turi naujos kartos amortizatorius (su spyruokle viduje), kurie turi išlyginti didesnių kelyje pasitaikančių nelygumų sukeltą diskomfortą. Tenka pridurti, kad būtent šiuo atžvilgiu užsi-

brėžtas tikslas buvo pusiau pasiektas – su mažais nelygumais susidorojama puikiai, o didesni sukelia aiškiai girdimų važiuoklės darbo garsų.

Pagyrimo vertas vairo stiprintuvas (aktyvus stovėjimo aikštelėje, santūrus važiuojant didesniu greičiu) ir elektroninis diferencialo blokavimas Q2, dėl kurio automobilis puikiai laikosi kelyje įveikdamas staigius posūkius.

Dyzelis? Puiku, bet tik važiuojant "Dynamic" režimu

Apie 155 "arklių" variklio galimybes tokiame nedideliame automobilyje nėra prasmės daug rašyti – su savo darbu jis, žinoma, susitvarko puikiai. Mus labiau domina, kaip traukia dyzelis. Kai centrinėje konsolėje mygtuką nustatėme į "Normal" poziciją, galios stoka (ypač važiuo-



Galingesnė 155 „arklių“ variklio versija gerai reaguoja į akceleratoriaus pedalo paspaudimus ir vidutiniškai sunaudoja 6,5 l/100 km degalų



MiTo – tai mažas Alfa Romeo 8C Competizione. Akivaizdžiai praplatintos arkos suteikia šiam italų mažyliui dinamiškumą. MiTo su benziniais varikliais vizitai į servisą techninės priežiūros laukia kaskart nuvažius 35 tūkst. kilometrų



Įprastas Alfa Romeo vidaus dizainas – būdingo stiliaus apvalūs prietaisų ciferblatai. Skystųjų kristalų ekranas (per vidurį) ne itin gerai dera



Centrinėje konsolėje šalia pavarų svirties yra trijų režimų jungiklis: „Dynamic“ (geresnė reakcija į akceleratoriaus paspaudimus, ESP su tam tikra slidymo tolerancija), „Normal“ ir „All Weather“ (ESP – didžiausio pasirengimo būsenos). Greičių dėžė standartinė – 6 pavarų



jant mažomis apsuksomis) buvo labai pastebima. Įjungus „Dynamic“ režimą padėtis pagerėjo – nepaisant didesnio vairo sistemos ir ESP jautrumo, pastebėjome daug greitesnę reakciją į akceleratoriaus pedalo paspaudimus.

Naujasis italų mažylis Alfa Romeo MiTo salonuose Europoje pasirodė jau rugsėjį. Jis turi du įrangos lygius. Bazinė versija 1.4/78 AG varikliu standartinėje komplektacijoje turi septynias saugos oro pagalves, ESP, šešių pavarų greičių dėžę bei garso sis-

tema. Automobilių salonuose Lietuvoje Alfa MiTo – jau nuo spalio mėn. Deja, kainos kol kas nežinomos, o Vokietijoje MiTo modelis su 1.4/155 AG varikliu kainuoja nuo 17 950 eurų (apie 62 tūkst. Lt).

Loreta Žilinskaitė

Privalumai	
■	Puikūs varikliai
■	Išskirtinis dizainas

Trūkumai	
■	Ribotas komfortas
■	Mažai vietos gale



Žibintai gale – su LED diodais. Chromuoti rėmeliai gali būti ir juodi

Išvada

■ Alfa Romeo modeliai niekada nebuvo laikomi paprastais automobiliais. Jų paskirtis – pirmiausia sužadinti teigiamas emocijas, ir tai jiems puikiai pavyksta. Ar dėl to Mini gali grėsti pavojus? Vargu. Legendinis automobilis skirtas kitai vartotojų grupei, tad sunkoka būtų įsivaizduoti, kad kas nors sumanęs pirkti Mini staiga persigalvotų ir įsigytų Alfą arba atvirkščiai. Vis dėlto tenka pripažinti, kad MiTo tikrai nusipelnė širdžių užkariautojo vardo.

Techniniai duomenys	
ALFA ROMEO MiTo 1.4 TB 16V	
Ilgis (mm)	4063
Plotis (mm)	1720
Aukštis (mm)	1446
Variklis	benz. su turbina
Variklio darbinis tūris (l)	1,4
Variklio cilindry sk.	4
Variklio galia (AG)	155
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	206/2000
Maks. greitis (km/h)	215
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8,0
Bagażinės talpa (l)	270
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	6,5
Kaina Vokietijoje (Lt)	nuo 62 000



Ar tikrai evoliucija?

Naujo *Jazz* technika gerokai modifikuota, nors iš išorės jis nedaug skiriasi nuo ankstesnio modelio.

■ Vis dėlto japonus sunku suprasti. Tuo metu, kai kiti, pakeitę griovelį ant durų, šaukia: “Štai mūsų visiškai naujas automobilis”, “Honda” perprojektavo visą mašiną, beveik visai nekeisdama išorinės išvaizdos. Iš pirmo žvilgsnio atskirti buvusią *Jazz* kartą nuo dabartinės pavyks tik tikriems šios markės gerbėjams. O techninių pokyčių naujajame modelyje rasime labai daug.

Didesnis kėbulas su funkcionaliais priedais

Pradėkime nuo “nepakeisto” kėbulo. Naujasis *Honda Jazz* da-

bar 55 mm ilgesnis (3,9 m) ir 20 mm platesnis (1,7 m) už savo pirmtaką. Taip pat šiek tiek pasikeitė ir atstumai tarp ašių (+50 mm). Taip pavyko padidinti vidaus erdvę – galinių keleivių kelių aukštyje prisidėjo 37 mm, o į plotį priekyje ir gale – 44 ir 43 mm. Dėl sudedamųjų galinių galvos atramų pagerėjo ir matumumas iš vairuotojo vietos.

Patobulinta ir iš ankstesnės kartos modelio žinoma galinių sėdynių nulenkimo sistema “Magic Seats” – galinė sėdynė ir toliau sulenkiamą viena ranka, bet dabar jau nereikia stumti priekinių

sėdynių. Galima tai padaryti net tada, kai sėdynės yra maksimaliai nustumtos atgal.

Automobilio funkcionalumą pagerina ir praktiškai įrengta bagažinė (primenant *CR-V* modelio versiją). Po bagažinės grindimis yra 90 mm gylio slėptuvė, kurioje galima vežti, pvz., drėgnus daiktus).

“Honda” išdrįso pakeisti ir iki šiol buvusius variklius. Esant identiškam darbiniam tūriui, padidėjo jų galia: variklio 1.2 – nuo 78 iki 90 AG, o 1.3 (prekinis žymėjimas 1.4) – nuo 83 iki 100 AG. Beje, gamintojų tiki-

nimu, nors naujojo *Honda* modelio motorai ir tapo galingesni, jie bus vis tiek ekonomiškesni.

Lietuvoje naujasis *Jazz* – lapkritį

Standartinėje *Honda Jazz* komplektacijoje bus ABS, VSC (ESP) ir šešios saugos oro pagalvės. Abiejuose najojo japonų mažylio varikliuose pavaroms perjungti skirta modifikuota penkių pavarų mechaninė greičių dėžė. Tiesa, modelio su 1.4 varikliu komplektacijoje numatyta ir galimybė pasirinkti šešių padėčių automatizuotą greičių dėžę.

Oficiali naujojo *Honda Jazz* premjera Europoje įvyks Paryžiaus automobilių parodoje spalį. Lietuvoje šis modelis pasirodys lapkričio pabaigoje. Kokia bus jo kaina, kol kas tikslių duomenų nėra – pasak “Honda” pardavėjų Lietuvoje, ji bus šiek tiek didesnė nei dabartinio modelio, kuris su 1.4 varikliu ir mechanine greičių dėže kainuoja nuo 49 550 Lt.

Loreta Žilinskaitė



Raskite penkis skirtumus. Iš išorės naujasis *Honda Jazz* (kairėje) nedaug skiriasi nuo ankstesnio modelio



Honda gamintojai žada dar geresnę salono apdailos medžiagų kokybę Jazz viduje. Stiklinis stogas bus įtrauktas į papildomos įrangos sąrašą



Jazz bagažinė praktiška: nulenkus sėdynes grindys yra lygios, o po jomis – slėptuvė šlapiems daiktams sudėti, taip pat yra tinklelis, skirtas smulkmenoms. Esant nulenktoms sėdynėms į bagažinę telpa 399 l krovinys



Techniniai Honda Jazz duomenys	1.2	1.4
Variklis	benz. R4	benz. R4
Variklio darbinis tūris (cm ³)	1246	1339
Variklio galia (AG esant aps./min.)	90/6000	100/6000
Maks. sukimo momentas (Nm)	114	127
Pavarų dėžė	5/mech.	5/mech. (6/autom.)
CO ₂ emisija (g/km)*	120	123
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	5,1	5,3
Ilgis, plotis, aukštis (mm)	3900/1698/1525	
Kaina (Lt)	n. d.	

* nurodyti variklio su 5 bėgių mechanine greičių dėže duomenys



Išvada

■ Pakankamai Lietuvoje populiarius *Honda Jazz* mažylis ir Vakaruose turi nemažą ištikimų savo gerbėjų būrį. Visame pasaulyje šio modelio jau parduota per 2 mln. vienetų. Ankstesnis *Jazz* modelis niekuo labai neišsiskyrė, nebent viena ypatinga savybe: visi, kurie bent kartą pavairavo šį automobiluką, nenorėjo iš jo išlipti. Tai labai patogus, lengvai valdomas automobilis, turintis puikią pakabą ir važiuoklę. Ar galima norėti dar daugiau? Būna tikėtis, kad naujojo *Honda Jazz* kaina nebus labai didelė.



VISUREIGIS UŽ GERIAUSIĄ KAINĄ LIETUVOJE!

NUO 49 990 LTL

KIA Sportage su 7 metų garantija* – automobilis žmonėms, kurie mėgaujasi gyvenimu. Juk kuo mažiau rūpesčių, tuo gyvenimas paprastesnis.

KIA Sportage vienodai patikimas ir saugus tiek mieste, tiek greitkelyje, tiek ir bekelėje.

Jau galite įsigyti naują 2009 metų **KIA Sportage** nuo 56 190 litų!

Registruokitės bandomajam važiavimui!



Pardavimo salona: UAB „KIA Auto“ J. Jasinskio g. 14, Vilnius; UAB „Truma“, Veiverių g. 150, Kaunas; UAB „Vakarų autocentras“, Birutės g. 12, Klaipėda; UAB „Smėlynės autocentras“, Smėlynės g. 112A, Panevėžys; UAB „Šiaulių Kemi“, Pramonės g. 13A, Šiauliai.



www.kia.lt

KIA
KIA MOTORS
The Power to Surprise™

*7 metų/150 000 km garantija galios perdavimo įrengimams arba 5 metų/150 000 km garantija visam automobiliui. CO₂ emisija – 190 g/km; degalų sąnaudos 8,0 l/100 km.



Baltijos šalyse naudotas GOLF

Nr. 1

■ Prieš dvi savaites (ABL Nr. 18, 12 p.) rašėme apie trijose Baltijos šalyse populiariausius naujus automobilius. Tačiau paaiškėjo, kad lietuviai ir latviai dažniausiai perka čekiškas ir vokiškas, o estai – japoniškas mašinas.

Tačiau panagrinėjus visų trijų šalių naudotų automobilių rinką padėtis apsivertė aukštyne kojomis. Pirmose trijose vietose tarp Baltijos šalių karaliauja vien vokiškos mašinos. Pirmuoju smuku tarp naudotų automobilių groja VW Golf. Jų visose trijose šalyse

Volkswagen Golf ir *Passat* bei *Audi 80* – populiariausi naudoti automobiliai tarp Lietuvos, Latvijos ir Estijos gyventojų.

įregistruota beveik 208 tūkst. Antroje vietoje žengia didesnis brolis *Passat*. Šiuos automobilius Baltijos šalyse vairuoja šiek tiek daugiau nei 191 tūkst. žmonių. Trečioji vieta atitenka taip pat “Volkswagen” koncerno valdomam automobilių gamintojui – “Audi”. Beveik 178 tūkst. Lietuvos, Latvijos ir Estijos gyventojų

yra įsigiję naudotą *Audi 80*.

Dar įdomiau, kad itin populiarūs visi nauji *Škoda* modeliai beveik nesulaukia naudotų mašinų pirkėjų dėmesio. Šios markės automobilių nė su žiburiu nerasite nei Latvijos, nei Estijos naudotų automobilių penkioliktuke. Ir mūsų šalyje pirmasis naudotas *Škoda* modelis užima tik 41 vietą – tai *Škoda*

Octavia, kurių Lietuvoje įregistruota vos 4 tūkst.

Dėl japoniškų ir prancūziškų automobilių skoniai skiriasi

Labai įdomi ir naudotų japoniškų modelių rinkla. Tarp penkiolikos populiariausių naudotų automobilių Lietuvoje yra vos trys Tekančios saulės šalies mašinos. Tai *Mazda 626* (30 183 vnt.), *Mazda 323* (26 583 vnt.) ir *Honda Civic* (19 300 vnt.). Taigi lietuviai labiausiai mėgsta Mazda markės japoniškus automobilius.

Nr. 2



Nr. 3



Į naudotų automobilių trejetuką Baltijos šalyse papuola vien VW koncerno mašinos. Antrą vietą užima VW Passat, o trečią – Audi 80

Lietuvos naudotų automobilių parkas *		
Vieta	Modelis	Įregistruota mašinų iki 2008-09-01
1.	VW Golf	130 787
2.	Audi 80	116 327
3.	VW Passat	114 729
4.	Audi 100	75 756
5.	3 serijos BMW	40 974
6.	5 serijos BMW	36 904
7.	Mazda 626	30 183
8.	Ford Escort	29 702
9.	Opel Vectra	28 540
10.	Mazda 323	26 583
11.	Opel Astra	25 730
12.	Renault Espace	21 163
13.	Honda Civic	19 300
14.	Ford Mondeo	19 262
15.	Renault Laguna	18 894

* "Regitros" duomenys

Latvijos naudotų automobilių parkas *		
Vieta	Modelis	Įregistruota mašinų iki 2008-09-01
1.	VW Golf	53 770
2.	VW Passat	51 475
3.	Audi 80	45 377
4.	Audi 100	29 538
5.	3 serijos BMW	27 635
6.	5 serijos BMW	23 507
7.	Ford Sierra	20 373
8.	Opel Astra	18 610
9.	Mazda 626	17 032
10.	Opel Vectra	16 310
11.	Ford Escort	15 054
12.	Audi A6	13 331
13.	Audi A4	11 121
14.	Opel Omega	8577
15.	Ford Mondeo	8385

* Šaltinis: "Auto Bild Latvija"

Ne itin gerai naudotus japoniškas mašinas vertina ir mūsų kaimynai. Štai Latvijoje tarp japoniškų automobilių populiariausias *Mazda 626* modelis, kurio kaimyninėje šalyje įregistruota 17 tūkst. (9 vieta). Tuo tarpu estai dažnai perka *Toyota Corolla* (įregistruota 10 tūkst.) ir *Honda Civic* (įregistruoti beveik 9 tūkst.) automobilius.

Dar įdomiau, kad nei latviai, nei estai visiškai neperka naudotų prancūziškų mašinų. Jų mūsų pateiktuose Latvijos ir Estijos

penkioliktukuose nerastite. Tuo tarpu į mūsų šalies populiariausių modelių penkioliktuką papuola net dvi prancūziškos kilmės mašinos – tai *Renault Espace* ir *Renault Laguna*.

Taip pat reikia pastebėti, kad į visų trijų Baltijos šalių penkioliktukus nepatenka nė viena amerikietiška ar itališka mašina. Trumpiau tariant, naudotų automobilių rinką Baltijos šalyse valdo vokiški automobiliai.

Mindaugas Malinauskas,
Jonas Okmanas



Naudoti Škoda automobiliai Baltijos šalių pirkėjams neįdomūs

Estijos naudotų automobilių parkas *		
Vieta	Modelis	Įregistruota mašinų iki 2008-09-01
1.	VW Passat	25 286
2.	VW Golf	23 179
3.	Audi 80	15 990
4.	5 serijos BMW	15 165
5.	3 serijos BMW	13 805
6.	Ford Mondeo	12 454
7.	Ford Escort	11 777
8.	Opel Vectra	11 324
9.	Ford Sierra	10 784
10.	Opel Astra	10 526
11.	Toyota Corolla	10 077
12.	Audi A6	9043
13.	Honda Civic	8791
14.	Audi A4	8776
15.	Opel Omega	8613

* Šaltinis: "Auto Bild Estija"

* Čia pateikiamas bendras šalyje įregistruotų naudotų automobilių skaičius. Pavyzdžiui, *VW Golf* galėjo būti įregistruoti 2003, 2005 metais ir t.t.



Estai ypač gerai perka naudotus Ford markės automobilius



Mazda 626 – populiariausia naudota japoniška mašina Latvijoje



Lietuviai mėgsta naudotus prancūziškus automobilius – ypač Renault

Saugiausias Lietuvos vairuotojas važinės

Fiat 500



Pirmąjį rugsėjo šeštadienį vyko saugiausio Lietuvos vairuotojo rinkimų antrasis teorinių žinių patikrinimo etapas, kuriam pasibaigus buvo atrinkti 25 finalininkai. Būtent jie rugsėjo 20 d. ir rungsis dėl pagrindinio konkurso prizo – stilingojo *Fiat 500*.

Auto Bild Saugiausias Lietuvos vairuotojas

LIETUVA

■ Trečius metus iš eilės rengiamas saugiausio Lietuvos vairuotojo konkursas šiemet sulaukė dar gausesnį būrio dalyvių nei pernai ir užpernai. Deja, į antrąjį turą šįkart pateko nedaug skaitytojų – matyt, šiemet parengtos pirmojo turo užduotys mūsų konkursantams buvo sunkokai įkandamas riešutėlis. Iš tiesų klausimai buvo nepaprasti, o norint atsakyti teisingai, pirmiausia reikėjo juos įdėmiai perskaityti. Taigi šiemet

“Auto Bild Lietuva” pateiktą kietą riešutėlį pavyko išgvildinti 70 konkurso dalyvių – pernai jų buvo 112, o užpernai – 86.

Rugsėjo 6-oji išaušo visai nerudeniška. Lauke tvyrojo vidurvasario karštis, o danguje žvaliai ritinėjosi saulė ir džiugino visus besibaigiančios vasaros malonumais. Tačiau itin geras oras nesutrūkdė mūsų konkurso dalyviams, kaip jau tapo įprasta, susirinkti į Vilniaus Gedimino techni-

kos universiteto Aplinkos inžinerijos fakultete esančią 7 auditoriją. Tiesa, iš 70-ies įveikusiųjų pirmąjį atrankos etapą į antrąjį turą atvyko 51 dalyvis. Daugeliui jų teko įveikti ne vieną šimtą kilometrų. Konkursantai atvažiavo ir su palaikymo komandomis.

Primename, kad saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurse galėjo dalyvauti kiekvienas skaitytojas, kuris iš keturių dešimčių mūsų žurnale skelbtų klausimų

per pirmąjį etapą teisingai atsakė į dvi dešimtis klausimų. Pagal taisykles pirmųjų dviejų mūsų rengtų konkursų pagrindinio prizo laimėtojai penkerius metus jame dalyvauti negali. Tiksliau, jeigu jie nori, gali dėl sportinio intereso dalyvauti pirmuose dviejuose atrankos turuose, tačiau į finalą (jei įveikia atranką) jie nepatenka.

Būtent taip šiemet ir nutiko. Į antrąjį turą, sėkmingai įveikęs



O šis jaunasis mūsų rengiamo konkurso gerbėjas patirties nutarė pasisemti gerokai iš anksto, žiūrėdamas, kaip tai daro mama ir močiutė



Konkurso II etapo dalyviai turėjo raštu atsakyti į sudėtingą 30 klausimų testą, kurį parengė valstybinės įmonės “Regitra” specialistai



Testo sprendimo sąlygas pristatė ir anketas su atsakymais įvertino "Regitros" generalinio direktoriaus pavaduotojas Saulius Šuminas

pirmąjį atrankos etapą, atvyko pernai metų mūsų konkurso nugalėtojas kaunietis Arūnas Puskunigis. Pasak Arūno, jam labai knietėjo išbandyti save ir šįmet. Ir tikrai šis konkurso dalyvis sudarė rimtą konkurenciją mūsų konkursantams, nes antrojo turo užduotis jis išsprendė teisingiausiai, t.y. padarė mažiausiai klaidų – tik dvi.

Sudėtingas antrojo turo testas

Antrajame ture šiemet konkursantų laukė 30 klausimų testas kelių eismo taisyklių ir saugaus eismo tema, kurį parengė kvalifikuoti valstybinės įmonės "Regitra" specialistai. Ir jeigu kam

nors iš dalyvių kilo mintis, esą neseniai išlaikiusiems egzaminą vairuotojo pažymėjimui gauti atsakyti į klausimus buvo lengviau – tas labai apsiriko. Pasak šios įmonės generalinio direktoriaus pavaduotojo Sauliaus Šumino, kuris ir įvertino visų antrojo turo dalyvių atsakymus, tarp 30 pateiktų klausimų nebuvo nė vieno, į kurį tenka atsakyti būsimiems vairuotojams, laikantiems egzaminą "Regitroje". Taigi visiems mūsų konkursantams antrajame ture buvo sudarytos vienodos sąlygos.

Vertinant atsakymus buvo vadovaujama per šios įmonės egzaminus vairuotojo pažymėjimui gauti galiojančia taisykle – išlai-



Paskutinės susikaupimo minutės prieš konkurso antrąjį etapą. Juk kova vyksta dėl itin vertingo pagrindinio prizo – stilingo Fiat 500

Algimanto Brazaičio nuotr.

kisium egzaminą laikomas asmuo, kuris teste padaro ne daugiau kaip šešias klaidas. Tad ir mūsų antrojo turo dalyviams, norintiems patekti tarp 25 finalininkų, galimos buvo šešios klaidos.

Teisingai į visus 30 pateiktų klausimų neatsakė nė vienas dalyvis. O mažiausiai klaidų, kaip jau minėjome, padarė pernykščio konkurso nugalėtojas A.Puskunigis, tačiau jis į finalą nepateko dėl galiojančių konkurso rengimo taisyklių. Tris kartus suklydo du dalyviai, keturis ir penkis kartus – po vieną, šešias klaidas padarė penki. Kadangi pagal saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso nuostatus į finalą patenka 25 dalyviai, pereinamąjį balą teko

didinti iki devynių klaidų, nes nesusidarė reikiamo finalininkų skaičiaus. Tad į finalą pateko ir tie asmenys, kurie padarė ir daugiau klaidų: septynis kartus suklydo trys, aštuonis – keturi, devynis – devyni antrojo turo dalyviai. Džiugu, kad tarp finalininkų šiemet ir vėl turime dvi dailiosios lyties atstoves.

Taigi konkurso finaliniame etape susirungs 25 dalyviai, kurių pavardes skelbiame. Visi jie rugsėjo 20 d. per praktinį važiavimą ir aiškinsis, kas taps 2008 m. saugiausiu Lietuvos vairuotoju ir pagrindinio prizo – naujo stilingo Fiat 500 savininku bei kitų vertingų prizų laimėtojais.

Loreta Žilinskaitė

Saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso antrojo etapo nugalėtojai

1. Bacevičius Banifacas	Kazlų Rūda	10. Kondrotas Aurimas	Kaunas	19. Moiséjus Orestas	Kaunas
2. Banys Nerijus	Vilnius	11. Kudaruskas Nerijus	Vilnius	20. Simanavičius Neilandas	Lentvaris
3. Četyrkovski Piotr	Vilnius	12. Kupčinskas Vidmantas	Biržų r.	21. Simaška Deividas	Vilnius
4. Dubinas Aleksandras	Klaipėda	13. Latonina-Micevičė Diana	Šiauliai	22. Stepanavičius Raimondas	Kuršėnai
5. Gaurilius Ramūnas	Vilnius	14. Lekavičius Egidijus	Alytus	23. Šakėnas Vytautas	Panevėžys
6. Jankevičius Giedrius	Šakiai	15. Micevičius Donatas	Šiauliai	24. Velykis Česlovas	Klaipėda
7. Jonaitis Darius	Mažeikiai	16. Mikėnas Arūnas	Šiauliai	25. Virbukas Vaidas	Vilnius
8. Kaušakys Virginijus	Panevėžys	17. Miliauskas Darius	Kaunas		
9. Kepežinskienė Laura	Kaunas	18. Mockus Evaldas	Šiauliai		

Visus finalininkus prašome užsiregistruoti iki rugsėjo 19 d. 15 val. tel. (8-5) 264 94 26.

Baigiamasis turas – praktinio važiavimo varžybos

Visus 25 antrojo turo nugalėtojus maloniai kviečiame į baigiamąjį saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso etapą.

Praktinio važiavimo varžybos prasidės rugsėjo 20 d. 10 val. Vilniuje, aikštelėje prie "Siemens" arenos, Ozo g. 14 (tel. pasiteirauti 8-659 55 555).

Tos pačios dienos vakare Vilniaus restorane "Avenue", esančiame komerciniame-gyvenamajame komplekse "Vilniaus vartai", Gynėjų g. 16, vyks iškilmingas baigiamasis saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso vakaras, per kurį vienam iš 25 finalinio turo dalyvių bus įteiktas pagrindinis konkurso prizas – naujo Fiat 500 automobilio rakteliai. Nuskriausti neliks ir kiti konkurso finalo dalyviai – jų laukia daugybė kitokių prizų.

Karštos **Auto Bild** naujienos

■ Vengrų sukurtas itin taupus automobilis *Antró* sunaudoja tik 1,5 litro benzino. Saulės baterijų, esančių ant stogo, gami- namos energijos užtenka 25 kilomet- ram nuvažiuoti, jeigu reikia, įsijungia vi- daus degimo variklis. Maksimalus greitis – 140 km/h. O jeigu nebeveikia nė vie- nas variklis, vairuotojas ir keleivis gali pradėti minti pedalus. 270 kilogramų sveriančio automobilio serijinę gamybą ketinama pradėti nuo 2012 metų, jo kai- na būtų apie 13 000 eurų (44 850 Lt).

Taupus automobilis, varomas pedalais



RENAULT

Nauja nosis

■ Nedideli išvaizdos pakeitimai laukia *Renault Scénic* vienatūrio. Pasikeitęs modelis bus pristatytas 2009 metais. Jis turės neįprastą chromu dengtą nosį ir naujas formas. Galima bus rinktis tarp dviejų benzininių ir keturių dyze- linių variklių. Apie kainą nepranešama.



Greičiausia CORVETTE



■ “General Motors” koncernas pradėjo visų laikų greičiausio *Corvette* modelio gamybą. 647 AG variklis nuo 0 iki 100 km startuoja per 3,4 sekundes ir gali pasiekti net 330 km/h maksimalų greitį. Europos rinkose šis superautomobilis pasirodys 2008 m. pabaigoje ir yra laukiamas nemažo būrio pirkėjų.

GM

GENERAL MOTORS

Baterijos ant stogo



■ JAV automobilių gamintoja "General Motors" vienoje savo gamyklų baigė įrengti didžiausią pasaulyje stogą, ant kurio įtaisytos saulės baterijos. Įrenginys su fotoelementais yra 183 tūkst. kv. metrų ploto ir per metus galės pagaminti net 15 milijonų kilovatvalandžių elektros. Tai padės sumažinti aplinkai kenksmingo anglies dvideginio išskyrimą iki 6700 tonų. Šio mėnesio pabaigoje jėgainė turėtų pradėti darbą ir gerokai sumažinti gamyklos energijos sąnaudas.

GM GENERAL MOTORS



FORD

Naujasis FOCUS RS

■ "Ford" koncernas Londono "Motor Show" pademonstravo naująjį Focus RS modelį. Kompaktiškas sportininkas-triukšmadarys galės pasiekti 300 AG ir turėti 410 Nm sukimo momentą. Sportinė modifikacija pasirodys rinkoje 2009

metų pradžioje. Kainos "Ford Motor" koncernas dar neskelbia.



MEISTRAI PATARIA



SUMANUMO ŽENKLAS



NEPAMIRŠKITE ĮPILTI WYNN'S 3XA

WYNN'S 3XA dėka:

- Išauga variklio galia ir pagreitėjimas.
- Variklis dirba tyliau, tolygiau.
- Automobilis lengviau užvedamas.
- Išmetimo dujose žymiai sumažėja CO ir HC koncentracija.
- Sumažėja kuro sąnaudos.

WYNN'S 3XA labai veiksmingai:

- Išvalo kuro purkštukus.
- Ištirpina nuosėdas susikaupusias ant vožtuvų, degimo kameroje.
- Pašalina iš kuro susikaupusį vandens kondensatą.
- Sutepa kuro sistemos detales.
- Pagerina kuro sudeginimą.

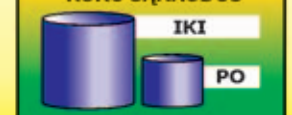
KURO PURKŠTUKAI



VOŽTUVAI



KURO SĄNAUDOS



Pilamas į kuro baką

UŽ WYNN'S 3XA - automobilis Jums padėkotų!





MERCEDES

Pereina prie "Bluetec" technologijos



■ Vos tik JAV benzininio kuro pakilo iki 4,50 dolerio už galoną (2,62 Lt už litrą), "Mercedes Benz" koncernas amerikiečiams pasiūlė išeitį iš šios labai nemalonių situacijos – naująją dyzelinių variklių kartą, vadinamąją "Bluetec" technologiją. Vėly rudenį vokiečių koncernas amerikiečiams pateiks atnaujintus *GL*, *ML* bei *R* klasės modelius, turinčius "švarius" 320 CDI "Bluetec" variklius. "Mercedes Benz" žada "švariausią dyzelinį variklį pasaulyje" – taip skamba kompanijos reklaminis šūkis. Priminsime, kad jau nuo 2006

metų JAV rinkoje parduodamas *Mercedes E 300 Bluetec* modelis, kuris turi NOX (kenksmingų azoto junginių) katalizatorių, todėl atitinka labai griežtus kai kurių JAV valstijų išmetamųjų dujų normatyvus. Visi trys būsimieji modeliai taip pat atitiks ypač griežtus ekologinius reikalavimus ir bus pasiūlyti visų 50 valstijų rinkoms. Kitaip negu *E* klasės modelyje, *GL*, *ML* ir *R* 320 *Bluetec* automobiliai turės atskirą degalų daviklį atsarginio rato įduboje, iš kurio skystas kARBAMIDAS bus įpurškiamas į išmetamąsias

dujas. Taip amoniakas bus nukenksminamas. Katalizatoriuje apie 80 proc. nuodingų azoto oksidų bus paverčiama nekenksmingu azotu ir vandeniu. Važiuodami vairuotojai to visiškai neįjūs, nors, pavyzdžiui, *ML Bluetec* modelis turės 14 AG mažiau. Europoje šie atnaujinti modeliai pasirodys 2009 metų pabaigoje ir atitiks EURO 6 ekologinius reikalavimus.



Paskutinis HORCH sugrįžta namo



■ Paskutinis kadaise pagamintas *Horch* modelis, kuris buvo atsidūręs JAV, Teksaso valstijoje, privačioje kolekcijoje, pagaliau pervežamas į Vokietiją, Ingolštata, kur ir buvo pagamintas. "Horch" pavadinimas vėliau buvo pakeistas į "Audi". Vokietijoje nerestauruotas automobilis šešias savaites bus eksponuojamas "Audi" muziejuje. Paskutinis modelis – *Horch 830 BL* – buvo pagamintas 1953 metais, o pradėtas leisti 1938 metais. Pokario Vokietijoje tarnavęs Amerikos kareivis nusigabeno šį automobilį į savo tėvynę, kur jį vėliau išgelbėjo kolekcionierius – mašina vos neatsidūrė po utilizavimo presu...





MAZDA

Primena siaučiantį vėją

■ "Mazda" pademonstravo naujojo koncepcinio modelio *Kazamai* nuotraukas. Ši mašina debiutavo tarptautinėje Maskvos automobilių parodoje. *Kazamai*, kurio pavadinimas reiškia kažką panašaus į "siaučiantį vėją", "Mazda" gamintojų teigimu, turėtų būti sportiška ir kompaktiška mašina.



**Pamaloninkite
savo automobilį
su SUPER šampūnu!**

TREJOPAS POVEIKIS:

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



garantuoja:

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



ieškokite geriausiose parduotuvėse.

Trys pagundos vadovai

Accord 2.0

Galia	156 AG
0–100 km/h	9,4 s
Komplektacija	“Comfort”
Kaina	77 000 Lt



Prieš kelis mėnesius Lietuvoje pasirodė naujas japonų darbas *Honda Accord*. Ko vertas šis automobilis, padės išsiaiškinti aršūs jo konkurentai – japonų *Mazda 6* ir vokiečių *Ford Mondeo*.

■ Vidutinės klasės sedanai mūsų šalyje gana populiarūs. Tokius automobilius dažnai perka nemažai įmonių vadovų. Šiuo jų pasirinkimu stebėtis tikrai nereikia. Juk vidutinės klasės sedanai pasižymi dailia išvaizda, yra erdvūs, komfortiškai važiuojantys ir gana nebrangūs. Trumpiau tariant, tikrai solidūs automobiliai už priimtina kainą.

Tačiau nuo

šių įmonių vadovai turės papildomą galvos skausmą rinkdamiesi mašiną. Juk vidutinės klasės sedanų gretas papildė naujas *Honda Accord*.

Ko vertas šis automobilis? Ieškodami atsakymo į šį klausimą

naujokui parinkome du gerai Lietuvoje vertinamus ir perkamus konkurentus – *Mazda 6* ir *Ford Mondeo*.

Visi trys automobiliai po variklių dangčiais turi dviejų litrų benzinius motorus, kurių galia

siekia nuo 145 iki 156 AG. Taigi kuris geriausias?

Erdviausia – Ford Mondeo viduje

Pirmiausia aptarkime visų trijų automobilių išvaizdą.



Visų trijų automobilių galinės dalys atrodo labai patraukliai. Talpiausią bagažinę turi *Ford Mondeo*

Mazda 6 2.0

Galia	147 AG
0–100 km/h	9,9 s
Komplektacija	“Elegance”
Kaina	74 820 Lt

Mondeo 2.0

Galia	145 AG
0–100 km/h	9,9 s
Komplektacija	“Trend”
Kaina	74 300 Lt

Naujausias iš šios trijulės – *Honda Accord* automobilis. **Vyriausias** – gale važiuojantis *Ford Mondeo*

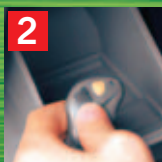
Būdamas ilgiausias ir turėdamas didžiausią atstumą tarp ašių, *Ford Mondeo* yra erdviausias



Ford Mondeo

Ford sėdynės labai patogios ir puikiai prilaiško kūną įveikiant posūkį

Salonas gražus ir padarytas iš kokybiškų medžiagų



Mondeo pirkėjas gali užsisakyti šildomas bei vėdinamas (1) priekines sėdynes. Salone gausu įvairių daiktadėžių (2, 3)

Debiutantas japonų *Honda Accord* atrodo labai elegantiškas ir drauge sportiškas. Siauri priekiniai žibintai bei akivaizdžiai išpūsti sparnai sportiškumo suteikia ir *Mazda 6* sedanui. Visiška šių dviejų automobilių priešingybė yra vokiečių *Ford Mondeo*. Tai akivaizdžiai labiausiai išpūsta šios trijulės mašina. Trumpiau tariant, jokio azijietiško subtilumo.

Tačiau vos pravėrus *Ford Mondeo* duris tampa aišku, kad išpūsta automobilio išorė turi privalumų. Juk šio vokiečių sedano viduje labai

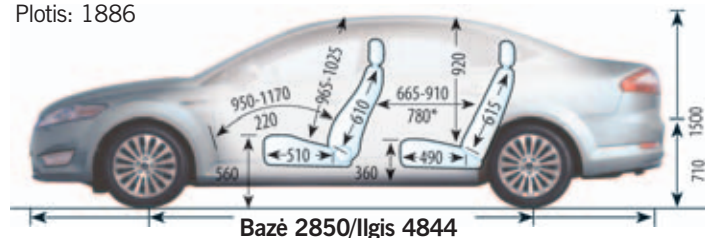


Mondeo bagažinės tūris – 550 l

Matmenys (milimetrais)

FORD

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



Naujasis *Honda Accord* atrodo labai dinamiškai. Lengvojo lydinio diskus teks pirkti papildomai

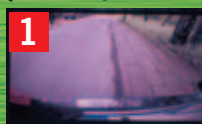


Honda Accord



Sėdynės idealiai apgaubia kūną, yra labai patogios ir puikiai prilaiko įveikiant posūkius

Salono apdailos medžiagos labai kokybiškos

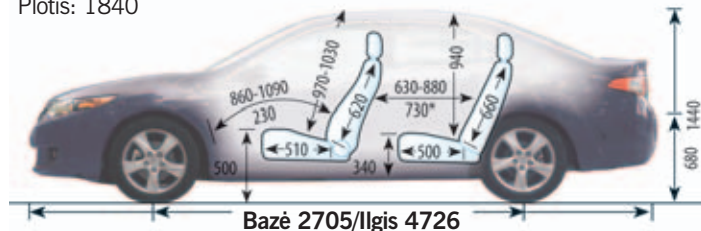


Pastatyti automobilį padeda "parkavimo" asistentas (1), lubose įtaisytas akinių dėklas (2), o tarp sėdynių – daiktadėžė (3)

Matmenys (milimetrais)

HONDA

Plotis viduje (pr./gal.): 1540/1540
Tarpštatis (pr./gal.): 1590/1590
Plotis: 1840



Honda bagažinės tūris – tik 467 l

Siauri žibintai automobiliui suteikia dinamiškumą. Lengvojo lydinio diskai – standartinė įranga



Mazda 6



Sėdynių sėdimosios dalys galėtų būti ilgesnės, tačiau sėdynės gerai prilaiko kūną

Salono dizainas atrodo labai solidžiai

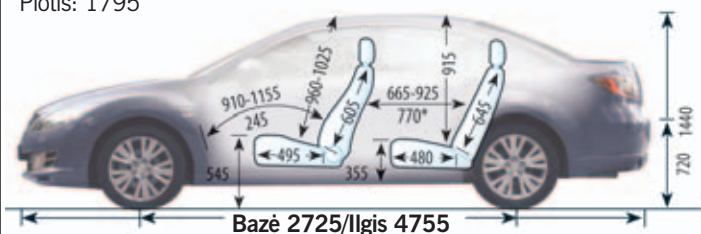


Galima įjungti papildomą muzikos grotuvą (1), klimato kontrolės mygtukai labai patogūs (2), o tarp sėdynių – papildoma daiktadėžė (3)

Matmenys (milimetrais)

MAZDA

Plotis viduje (pr./gal.): 1485/1480
Tarpštatis (pr./gal.): 1550/1550
Plotis: 1795



Mazda 6 bagažinės tūris – 519 l

erdvu. Ypač gerai salono erdvę įvertins gale sėdintys keleiviai – tiek jų kojoms, tiek galvoms vietos per akis. Toks erdvus *Ford Mondeo* yra dėl to, kad turi itin ilgą ratų bazę. Jos ilgis siekia net 2,85 m. Nėgana to, automobilis dar ir labai platus. Todėl į *Ford Mondeo* sulipus penkiems žmonės vietos užteks visiems.

Gana erdvus ir *Mazda 6* salonas. Ant galinių sėdynių įsitaisiusiems keleiviams tikrai užteks vietos kojoms, o galvos nesirems į stogą. Tuo tarpu ant galinių *Honda Accord* sėdynių įsitaisę keleiviai pasijus labiausiai nuskriausti. Jų keliams bus ankštoka, tačiau virš galvų ir į plotį pečiams – erdvės per akis.

Kalbant apie šios trijulės sėdynes, į lyderius išsiveržia naujasis *Honda Accord*. Šio automobilio sėdynės idealiai apgaubia kūną, yra labai patogios ir puikiai prilaiko įveikiant posūkius.

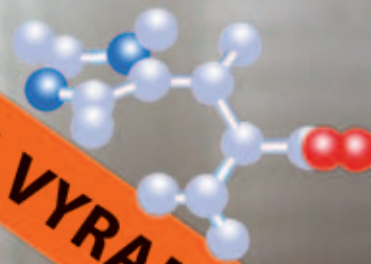
Geru šoniniu prilaikymu pasižymi ir *Mazda 6* sėdynės, bet jų sėdimosios dalys yra per trumpos. Tuo tarpu plačios *Ford Mondeo* sėdynės puikiai tiks tolimoms kelionėms, nors jų atlošai nepriglunda prie nugarų taip puikiai kaip *Honda Accord* automobilyje.

Vis dėlto *Ford Mondeo* atsi-griebia įvertinus bagažinės dydį. Juk šio sedano bagažinė gali praryti 550 l tūrio krovinį. Vos atsilikdama *Mazda 6* žengia antra. Šio automobilio bagažinės tūris siekia 519 l. Tuo tarpu naujojo *Honda Accord* kūrėjai gerokai pataupė. Jie keleivių bagažai numatė viso labo 467 l tūrio bagažinę. Daugeliui žmonių tokios bagažinės tikrai pakaks, bet rezultatas galėtų būti ir geresnis.

Honda Accord – greičiausias

Dabar atėjo laikas visus tris automobilius išbandyti kelyje. Galingiausią motorą po variklio dangčiu slepia naujasis *Honda Accord*. Jo galia – 156 AG. Šių "arklių" pakanka, kad automobilis pirmas pasiektų 100 km/h greitį – per 9,4 s.

TIK VYRAMS



„PRELOX“: MYLĖKITĖS BET KURIUO METU



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

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

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

Saugus pasirinkimas



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

Daugiau informacijos www.prelox.com

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

PRELOX
TO MAKE LOVE LONGER BETTER

Pharma Nord



Visų trijų automobilių radiatoriaus grotelės yra chromuotos

Techniniai gamintojo duomenys	FORD	HONDA	MAZDA
Durų/vietų salone sk.	4/5	4/5	4/5
Variklis	benzininis	benzininis	benzininis
Variklio darbinis tūris (l)	2,0	2,0	2,0
Galia (AG esant aps./min.)	145/6000	156/6300	147/6500
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	185/4500	192/4300	184/4000
Pavarų dėžė	5/mech.	6/mech.	6/mech.
Varantieji ratai	priekiniai	priekiniai	priekiniai
Padangos	215/55 R16	205/60 R16	215/50 R17
Degalų bako talpa (l)	70	70	64
Bagažinės talpa (l)	550	467	519
Automobilio masė/kraulumas (kg)	1447/613	1414/521	1370/535

Testuota	FORD	HONDA	MAZDA
Įsibėgėjimas 0–100 km/h (s)	9,9	9,4	9,9
Maks. greitis (km/h)	210	215	214
Degalų sąnaudos mieste (l)	11,2	9,4	9,8
Degalų sąnaudos užmiestyje (l)	6,0	5,9	5,4
Vidutinės degalų sąnaudos (l)	7,9	7,2	7,0
Apsisukimo spindulys (m)	11,5	11,7	11,4

Kainos/įranga	FORD	HONDA	MAZDA
Modifikacija	Mondeo Trend	Accord Comfort	6 Elegance
Oro pagalvių skaičius	7	6	6
ABS/ESP	S/S	S/S	S/S
Oro kondicionierius/klimato kontrolė	–/S	–/S	–/S
Automatinis pavarų perjungimas (Lt)	N	9200	4170
El. langų kėlikliai priekyje/gale	S/S	S/S	S/S
El. valdomi lauko veidrodėliai	S	S	S
CD grotuvas	S	S	S
Ksenoniniai žibintai (Lt)	3080	P	P
Lengvojo lydinio diskai (Lt)	1210	P	S
“Metalic” dažai (Lt)	1320	S	920
Bazinė kaina (Lt)	74 300	77 000	74 820

S – serijinė, N – nėra, P – kita komplektacija

Eksploataciniai duomenys	FORD	HONDA	MAZDA
Techninė priežiūra nuvažiavus (km)	20 000	Pagal kompiuterio rodmenis	20 000
Remonto išlaidos (Lt) nuvažiavus 120 000 km	2250	3893	3151
Garantija (m./ridos apribojimas (km))	2/be aprib.	3/100 000	3/100 000
Prarūdimio garantija (m.)	12	12	12
Draudimo įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis*	2469/3	2603/3	2530/3

* – “Lietuvos draudimo” duomenys

Išvada

■ Visi trys šio testo automobiliai buvo verti pergalės. Tai įrodo ir itin maža juos skirianti galutinė taškų suma. Vis dėlto dėl itin erdvaus salono, talpios bagažinės ir geros kainos šį testą laimi vokiečių *Ford Mondeo*. Antroje vietoje įsitaiso *Mazda 6* automobilis, kuris irgi yra erdvus bei talpus vidutinės klasės sedanas, siūlomas už prieinamą kainą. Naujasis japonų *Honda Accord* paskutinis, bet tai greičiausias, gana taupų variklį turintis ir itin komfortiškas automobilis. Jei šis japonų sedanas turėtų šiek tiek didesnę bagažinę ir mažiau kainuotų, būtų pelnytai tapęs šio testo nugalėtoju.

Suprantama, toks rezultatas pasiekiamas tik maksimaliai išsukus variklį. Tačiau net ir tuomet jis dirba gana negarsiai. Neprastą dinamiką demonstruoja ir abu konkurentų sedanai, kurie 100 km/h greitį pasiekia vienodai – per 9,9 s. Sutikite – tikrai neprastas rezultatas. Taip pat reikia pasakyti, kad tiek *Mazda 6*, tiek *Ford Mondeo* varikliai didinant apsakus dirba gana tyliai.

Puikiai reikia vertinti ir visų trijų automobilių mechanines greičių dėžes. Pavaros visose trijose mašinose perjungiamos labai tiksliai. Skirtumas tik tas, kad *Honda Accord* ir *Mazda 6* pavarų svirties kelias šiek tiek trumpesnis nei *Ford Mondeo*.

Taupiausiai važiuoja Mazda 6

Susumavus visų trijų automobilių degalų sąnaudas paaiškėjo, kad taupiausiai važiuoja japonų *Mazda 6*. Šis sedanas vidutiniškai sunaudoja 7,0 l benzino. Nedaug nuo automobilio *Mazda 6* atsiliko *Honda Accord*. Naujasis japonų kūrinyje vidutiniškai sunaudoja 7,2 l degalų. Didžiausiu apetitu

pasizymi *Ford Mondeo*. Jo “širdutei” vidutiniškai reikia net 7,9 l benzino, o tai beveik visu litru daugiau nei konkurentai.

Tikriausiai nemažai vairuotojų svajoja apie pakabą, kuri leistų dinamiškai įveikti posūkius ir tuo pat metu užtikrintų gerą komfortą. Šias savybes pavyko suderinti *Honda Accord* konstruktoriams. Mašina idealiai laikosi kelyje bet kokiomis sąlygomis. Negali jos išmušti iš vėžių nei kelio nelygumai, nei staigus vairo pasukimas. Vienas malonumas valdyti tokį automobilį.

Tuo tarpu japonų *Mazda 6* inžinieriai sukūrė gana kietą, sportišką automobilio pakabą. Gera kelyje *Mazda 6* nekelia bėdų, bet prastame elgiasi gana nervinškai ir neužtikrina važiavimo komforto.

Gana kietai suderinta pakaba pasizymi ir vokiečių *Ford Mondeo*. Tačiau už papildomą 4250 Lt mokesčių galima įsigyti aktyvią pakabą, kuri turi kelis važiavimo režimus – “Normal”, “Sport” ir “Comfort”. Būtent pastarasis režimas garantuoja tikrai patogią kelionę. **Mindaugas Malinauskas**

Auto Bild	VERTINIMAS			
	Taškai (maks.)	Ford	Mazda	Honda
Kėbulas				
Erdvė priekyje	40	34	34	31
Erdvė gale	30	27	25	24
Bagažinė	25	22	21	18
Kraulumas	15	15	12	12
Matomumas	20	17	16	15
Sėdynės	30	28	28	29
Valdymo ergonomika	20	17	18	18
Apdailos kokybė	20	18	18	19
Tarpiniai rezultatai	200	178	172	166
Pavara ir pakaba				
Įsibėgėjimas	25	17	17	18
Maksimalus greitis	10	8	8	8
Pavarų dėžė	15	14	15	15
Važiavimo savybės	30	28	28	29
Važiavimo komfortas	30	24	23	28
Vairo sistema	15	14	13	15
Apsisukimo skersmuo	5	4	4	3
Tarpiniai rezultatai	130	109	108	116
Eksploatacijos išlaidos				
Draudimas	20	18	18	18
Degalų sąnaudos	40	34	37	36
Garantija	20	16	18	18
Techninis aptarnavimas	20	19	16	15
Nuvertėjimas	10	8	9	10
Bazinė kaina	80	70	70	68
Papildomos įrangos kaina	10	9	9	9
Tarpiniai rezultatai	200	174	177	174
Galutinis įvertinimas	530	461	457	456
VIETA		1	2	3
Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas				

TAI PROTINGA



KARTAIŠ DAIKTAI ATRODO MAŽESNI
NEI YRA IŠ TIKRŲJŲ



Naujoji Škoda Fabia Combi



www.skoda.lt

			8		Šviesos ratas virš šventojo galvos	Upė, tekanti per 4 sostines		3	Aukščiausias Graikijos kalnas
	Ž. Verno „... pasaulį per 80 dienų“	10		Nemadagus vairuotojas					
	2			Garsus pranašas					
			Vardo ir pavardės pirmosios raidės				5		
			7		1	Garsą tiriantis mokslas	Kalniotis arba ... Maklaudas		Kriminalinis serialas, kurį rodo LNK
			Patarnauotojas lėktuve						
				Veidrodžių akių refrakcijai tirti					
	Spiralinė galaktika Skalių žvaigždynė			4	Karalių įsakymai	6			
13									
	Poliamido pluoštas moterų kojinėms		11		Nacionalinės giesmės	9			
	12						Lydekos kaulas		
	Tanko įgula			Aliejiniai augalai					

Puikus prizas –
 lizdinių antgalių komplektas
 veržlėms ir varž-
 tams sukti

Prizo vertė – 118 Lt

Prizą įsteigė: UAB „Luna Tools“, www.luna.lt

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

Išsprendę kryžiažodį iki rugsėjo 21 d. (sekmadienio) 24 val., rašykite žinutę tel. 1674: ABL (tarpas) atsakymas (tarpas) vardas (tarpas) pavardė (tarpas), pvz., ABL_VAIRAS_SIMAS_SIMAITIS_VILNIUS. Žinutės kaina – 2 litai. Kuo daugiau žinučių bus išsiųsta, tuo daugiau šansų laimėti! Nugalėtoją paskelbsime 20-ame 2008 m. ABL numeryje. Sėkmės!

18-ame ABL numeryje skelbto kryžiažodžio prizą laimėjo **Kęstutis Gedgaudas iš Klaipėdos. SVEIKINAME!** Nugalėtoją prašome paskambinti telefonu (8-5) 262 68 13, o prizus atsiimti per du mėnesius.

Aštuonioliktame (18/2008) „Auto Bild Lietuva“ numeryje skelbto kryžiažodžio atsakymai:

V.: Kichotas, Nubira, pumpuras, Libero, TEO, Zafira, džinas, patriotas, avily, SiSi, tercija, Veho, Vantage, adresas, zodiakas, Sietynas.

H.: Captiva, rubinas, Fiorino, nikelis, pylimas, kapotažas, ozas, Marea, Commodore, Dodge, opuncijos, Legacy, Tibetas, apaštalas, vasara, sifonas.

Galutinis atsakymas: TAMSINTI LANGAI

Pasijuokite prie vairo



XXX
 Eismo priežiūros tarnybos inspektoriaus netiki savo akimis tuo, ką mato: šaligatviu lyg niekur nieko lėtai važiuoja automobilis. Pareigūnas jį sustabdo ir klausia prie vairo sėdinčios damos:
 – Ką jūs darote?!
 Poniutė susinepatoginusi atsako:
 – Aš ką tik gavau vairuotojo pažymėjimą ir labai bijau automobilių, važiuojančių priešpriešine eismo juosta.

XXX
 – Ką jūs darytumėte, jeigu savo automobiliu nuvažiuavę daugiau kaip kilometrą staiga pastebėtumėte, kad raktelį nuo jo palikote garaže? – mokinio teiraujasi vairavimo mokyklos instruktorius.
 – Aš atleisčiau stabdžius ir išlipčiau iš automobilio pasižiūrėti į tą idiotą, kuris stumia mašiną.

XXX
 Iš vairuotojų paaiškinimų apie eismo įvykio aplinkybes:
 “Pėsčiasis susidūrė su mano automobiliu ir pradingo po juo.”
 “Šito vaikinio buvo pilna visur. Man teko keletą kartų susukti vairą prieš tai, kai jį partrenkiau.”
 “Ta mašina įsirežė į manąją, neperspėjusi apie savo ketinimus.”

“Nematomas automobilis atsirado iš niekur, įsirežė į mano mašiną ir pradingo.”

“Mano automobilis buvo pastatytas pagal taisykles, kai jis atbuline eiga įvažiavo į kitą automobilį.”



“Ant visko “dėjau”!

Sukryžiuo Lauynas Rmševičius

ABL archyvo nuotr.

PIRK!

SKAITYK!

ŽAISK!

*Kaina
su DVD
tik 9,90 Lt*



Netipinių sedanų dvikova



Fiat Linea pagamintas Grande Punto pagrindu, bet dėl padidėjusių gabaritų priskiriamas prie kompaktinės klasės. Žiūrint iš priekio iki galinio statomsčio Astra sedanas atrodo taip pat kaip Astra hečbekas ar universalas. Automobilis gaminamas "Opel" gamykloje Glivice, Lenkijoje

LINEA – vienintelis sedanas FIAT gamoje



Elektra reguliuojamas vairuotojo sėdynės juosmens srities išlinkimas kainuoja papildomai 500 Lt



Kojoms vietos pakanka, tačiau gale sėdintiems keleiviams vietos virš galvos galėtų būti ir daugiau



Gale sėdintiems keleiviams per vidurį atsilenkiantis ranktūris su puodelių laikikliais – prabangios komplektacijos "Emotion" dalis

Vairas su garso grotuvo valdymo mygtukais montuojamas jau bazinėje Linea modelio komplektacijoje. Deja, prietaisų skydelio rodmenys nėra aiškūs ir lengvai įskaitomi



Tarp kompaktinės klasės sedanų konkurencija ypač didelė ir aštri. Pernai rudenį išgirdome dar vieną naujieną – pasirodė Opel Astra sedanas. Šiame palyginime jis rungsis su Fiat Linea.

■ Važiavimas šiais sedonais pri-
mena važiavimą limuzinu – jie
komfortiški ir erdvūs. Abu kom-
paktinės klasės sedanai yra gero-
kai ilgesni už savo klasės penkia-
dures versijas (*Linea* automobi-
liai gaminami hečbeko *Fiat Grande Punto* pagrindu). Laimė,
ilgesnis nebūtinai reiškia negra-
žus. Abiejų automobilių sedano
kėbulas sudaro vieną visumą ir
neatrodo kaip hečbekas su prikli-
juota prie galo bagažine. Tačiau
Opel yra elegantiškesnis. *Fiat* turi
turbininį benzininį 120 AG
variklį, o *Opel* – 115 AG ben-
zininį motorą.

Astra gale erdvesnė

Nors *Astra* sedanas už
konkurentą yra ilgesnis,
vizualiai atrodo atvirkščiai –
lyg būtų mažesnis. *Astros*
atstumas tarp ašių taip pat
didesnis negu *Linea*, todėl
kompaktinės klasės *Opel*
sedanas siūlo daugiau vietos
galinių keleivių kojoms.

Reikia pripažinti, kad *Fiat*
keleiviai irgi neturėtų skūstis
vietos stoka. Tačiau *Linea* turi
kitą trūkumą – jame gerokai ma-
žiau vietos virš galvos. Aukštaū-
giai, sėdintys gale, galva remiasi
į lubas. Tai dėl besileidžiančios

stogo linijos – mašina atrodo
dinamiškiau, deja, nėra tokia
erdvi. Tiesa, *Fiat* siūlo platesnį
saloną, tačiau sėdėti trise abiejų
automobilių gale nėra patogiu.

Svarbus veiksnys, nuo kurio
kone labiausiai priklauso važia-
vimo komfortas, ypač ilgose
kelionėse, – vykusios formos ir
patogios sėdynės. Šiuo atžvilgiu
pranašesnės erdvios ir plačios
Fiat sėdynės, nors jos neužtikri-
na gero kūno prilaikymo
įveikiant posūkius. Šiuo atžvil-
giu neturėtų skūstis ir *Opel*
vairuotojai – *Astros* sėdynės
beveik tokios pat patogios, be to,
geriau prilaiko kūną per
posūkius.

Abiejų automobilių salonas
surinktas iš kokybiškų medži-
agų, visi prietaisai suprantami ir
lengvai pasiekiami. Tačiau abu
testo dalyviai turi po keletą
smulkių trūkumų. *Fiat Linea*
automobilyje mums nepatiko per
maži skaitmenys prietaisų skyde-
lyje, kuriuos dažnai sunku
įžiūrėti. O *Opel Astra* modelyje
niekaip nesisekė priprasti prie
kondicionavimo sistemos valdy-
mo – jis nėra labai patogus. Be
to, *Astros* bepakopės posūkių ir
valytuvų įjungimo svirtelės
mums pasirodė labai nepatogios.

Sedanai nėra funkcionaliausiu
kėbulu pasižymintys automobi-
liai, tačiau jie turi neabejotiną
pranašumą – talpią bagažinę.
Tokį privalumą turi ir mūsų
mažojo testo dalyviai. Abiejuose
automobiliuose nesunkiai tilps
šeimos, išsiruošusios atostoguti,
kelionių manta. Be to, abiejų
mašinų bagažinės durų vyriai
paslėpti, todėl prikrovus pilną
krovinių skyrių jie netrukdo ir
nesumažina erdvės. *Astros*
bagažinė suplanuota šiek tiek
geriau, be to, jos pakrovimo
slenkstis žemesnis negu *Linea*
modelio.

Galia skirtinga, o degalų šnaudos panašios

Lyginamų automobilių galios
skirtumas sudaro vos 5 AG, tačiau
važiuojant šis nedidelis skirtumas
jaučiamas. *Linea* – štai kur tikras
malonumas vairuotojui, palyginti
su *Astra*. *Fiat* kompaktinio sedano
variklis žaibiškai reaguoja į akcel-
eratoriaus paspaudimą ir leidžia
dinamiškai važiuoti motorui
veikiant tiek mažomis, tiek di-
delėmis apsukomis. Automobiliui
nė sekunde nepritrūksta jėgos, o
vadinamąją turboduobę galima
paprastai pamiršti – jos visai
nejuntama. Tai visai nestebina, kai



Ketverių durų ASTRA – labai elegantiška



Didžiausias
Opel
trūkumas –
labai
nervinančios
bepakopės
posūkių ir
valytuvų
įjungimo
svirtelės



Astros prietaisai lengvai įskaitomi. Vairas reguliuojamas ke-
turiomis kryptimis – pirmyn atgal ir aukštyn žemyn. Audio-
aparaturės valdymas ant vairo – už papildomus 173 Lt

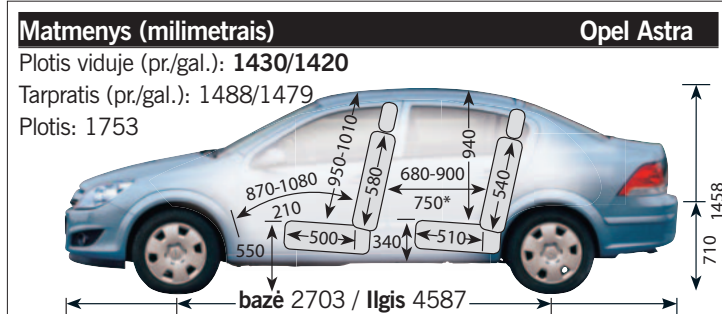
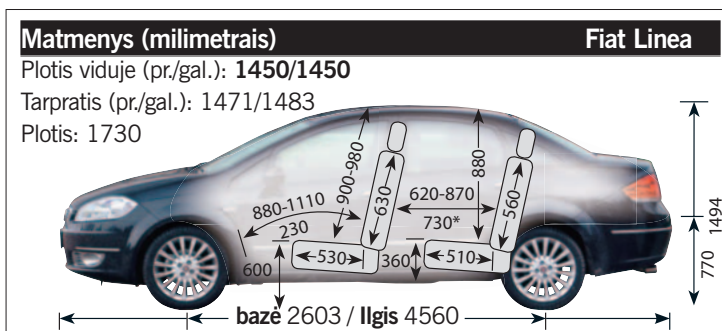


Astra sedanas
siūlo truputį
daugiau vietos
virš galvos
galiniams
keleiviams



Deja, į priekyje
sumontuotus
puodelių laikiklius
didesnių buteliukų
neįdėsite –
trukdo ranktūris,
kurį tokiu
atveju reikės
pakelti





pažiūri į techninius duomenis – *Linea* jau esant 2500 aps./min. pasiekia net 206 Nm sukimo momentą. Tuo tarpu *Astros* vairuotojas turi pasitenkinti kukliais 155 Nm, kurie pasiekiami tik varikliui pasiekus 4000 aps./min. Nepaisant didesnės galios, abiejų automobilių degalų sąnaudos beveik vienodos ir siekia vidutiniškai apie 7,0 l/100 km. Tai neblogas rezultatas turint omenyje jų dydį ir galią.

Abiejų automobilių pavarų dėžės toli gražu nėra tikslaus darbo pavyzdžiai. Tačiau *Astros* greičių dėžės darbas mums pasirodė šiek tiek efektyvesnis.

Vairuoti maloniau *Astrą*. Šio automobilio pakaba kietoka, tačiau tai leidžia daug greičiau įveikti posūkius. Tam padeda ir preciziškai veikianti vairo sistema. Deja, tokia važiuoklė gerokai sumažina važiavimo komfortą.

Daug minkštesnė *Fiat* pakaba kur kas lengviau sugeria visas kelio duobes, apie tai visai neinformuodama keleivių. *Linea* automobiliu taip pat galima greitai įveikti posūkius. Tiesa, ne taip sportiškai kaip *Astra*. Be to, *Linea* vairo sistema taip pat nėra tokia informatyvi ir sportiška kaip *Astros*.

Linus Ščepkauskas

Išvada

■ Puikus dinamiškas variklis bei komfortiška pakaba – tai privalumai, nulėmę šio testo nugalėtoją, kuriuo tapo *Fiat Linea* sedanas. Be to, *Fiat* nekainuoja taip brangiai kaip šio testo jo konkurentas *Astra*. Jau standartinė italų modelio įran-

ga yra ganėtinai gausi. Taigi puiki kaina, gausi įranga, elegantiška išvaizda ir dinamiškas variklis – privalumai, dėl kurių gerbėjai turėtų rinktis *Fiat Linea*. Na, o azartiškesniems vairuotojams teks sukti į *Opel* saloną.

Techniniai gamintojo duomenys	Fiat	Opel
Modelis	Linea 1.4 16V	Astra 1.6 sedan
Durų/vietų salone sk.	4/5	4/5
Variklio darbinis tūris (l)	1,4	1,6
Galia (AG esant aps./min.)	120/5000	115/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	206/2500	155/4000
Maks. greitis (km/h)	195	191
Pavarų dėžė	5/mech.	5/mech.
Varantieji ratai	priek.	priek.
Padangos	195/55 R16	205/55 R16
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	9,2	11,7
Degalų sąnaudos (l/100 km) (mieste, užmiestyje, vidutiniškai)	9,3/5,3/6,8	8,8/5,3/6,6

Kainos/įranga	Fiat Linea	Opel Astra
Modifikacija	Turbo Dynamic	Enjoy
Oro pagalvė (vairuotojo/keleivio)	S/S	S/S
Šoninės oro pagalvės (vairuotojo/keleivio)	S/S	S/S
ABS/ESP	S/2550	S/1985
Oro kondicionierius/klimato kontrolė (Lt)	S/1100	S/742
Automatinis pavarų perjungimas (Lt)	N	3453*
El. langų kėlikliai (priekyje/gale)	S/770	S/1036
CD grotuvas	S	S
„Parkavimo“ asistentas (Lt)	770 (tik gale)	N
Bazinė kaina (Lt)	49 300	55 749

S – serijinė, N – negalima, * – „Easytronic“ pusiau automatinė pavarų dėžė

Eksploataciniai duomenys	Fiat Linea	Opel Astra
Techninė apžiūra nuvažiavus (km)	30 000	30 000
Remonto išlaidos (Lt) nuvažiavus (km) 120 000	4323	2300
Garantija (m.)/ridos apribojimas (km)	3/100 000	2/-
Prarūdimio garantija (m)	8	12
Draudimo įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis	1232/3	1394/3

Auto BILD ĮVERTINIMAS

	Taškai (maks.)	Fiat	Opel
Salonas/bagažinė			
Salono erdvumas priekyje	40	29	26
Salono erdvumas gale	30	20	23
Bagažinė	25	21	21
Kraulumas	15	13	9
Ergonomika	20	17	18
Matomumas	30	26	25
Valdymo įranga	20	17	16
Medžiagų kokybė	20	17	17
Tarpiniai rezultatai	200	160	155
Variklis/važiuklė			
Įsibėgėjimas	25	20	15
Maksimalus greitis	10	8	8
Pavarų dėžė	15	12	13
Važiavimo savybės	30	26	28
Komfortas	30	28	26
Vairo sistema	15	12	13
Apsisukimo spindulys	5	4	3
Tarpiniai rezultatai	130	110	106
Eksploatacijos išlaidos			
Bazinė kaina	50	43	36
Nuvertėjimas	10	6	4
Degalų sąnaudos	30	26	27
Komforto įranga	30	14	14
Saugumo įranga	30	12	12
Draudimas	10	6	6
Garantija	20	11	10
Techninis aptarnavimas	20	16	18
Tarpiniai rezultatai	200	134	127
Galutinis įvertinimas	600	404	388

VIETA **1** **2**

Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas ▲

Prenumeruok

žurnalą „Veidas“ ir gauk
„e-Veidą“ bei „e-Veido“
archyvą nemokamai!



„Veidas“



+

„e-Veidas“



+

„e-Veido“
archyvas

Prenumeratos kainos:

6 mėn. – 109,20 Lt

12 mėn. – 218,40 Lt

Žurnalą „Veidas“ galite užsiprenumeruoti
AB „Lietuvos paštas“, UAB „Respublikos
leidiniai“, privačiose prenumeratos tarnybose
ir redakcijoje, adresu A.Goštauto g. 8, Vilnius.

* Kaip prenumeratoriams skaityti „e-Veidą“ ir naudotis „e-Veido“ archyvu sužinokite www.veidas.lt

ARBA INTERNETU

www.prenum.katalogas.lt

Leidinio pavadinimas:

Veidas

ieškoti

[Iauką „Leidinio pavadinimas“ įrašykite
pavadinimą „Veidas“ ir paspauskite „ieškoti“.

Arba
www.veidas.lt

skiltyje

Žurnalų prenumerata

Leidykloje galima įsigyti prenumeratos dovanų kuponus

Auto Bild Lietuva Renkame saugiausią Lietuvos vairuotoją!

Finalininkai rinksis į baigiamąjį turą

III konkurso turas vyks rugsėjo 20 d., 10 val. Vilniuje, aikštelėje prie "Siemens" arenos, Ozo g. 14. Jame, atliekant praktinio vairavimo užduotis, ir paaškęs Saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso nugalėtojas.



Auto Bild Lietuva Saugiausias Lietuvos vairuotojas

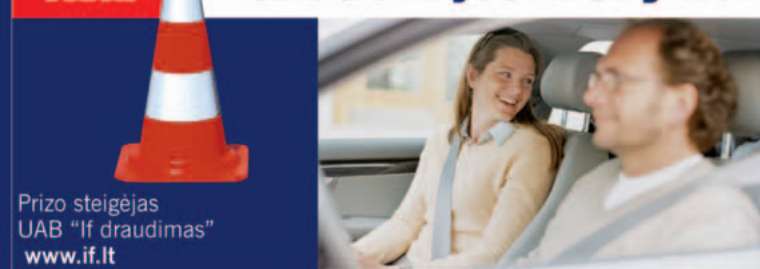
Lietuvos automobilių kelių direkcija



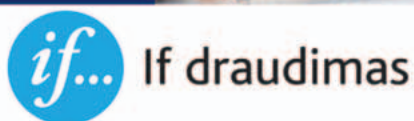
Prizo steigėjas UAB "Autobrava" www.fiat.lt

Konkurso nugalėtojui atiteks pagrindinis mūsų prizas - NAUJAS FIAT 500

2 vieta Saugaus vairavimo akademijos mokymai



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



3 vieta Navigacinė sistema "Becker Traffic Assist 7928"



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



Saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso kiti prizai

"Nokia 6210 Navigator" telefonas, laikiklis ir kroviklis



Prizo steigėjas "Nokia Lietuva" www.nokia.lt

"Avitela" tinklo dovanų kuponas



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

Automobilio priemonės



www.wynns.be

Kosmetikos produktų



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

Fotoaparatas "Nikon Coolpix P80"



Prizo steigėjas "Nikon" www.nikon.lt

"Teng Tools" įrankių rinkinys



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

"Castrol" alyva



Prizo steigėjas UAB "Interhanza" www.balticoil.eu



Naudingi **Auto Bild** patarimai

Alyvos savybėms įtakos turi variklio darbo sąlygos: daugiau važinėjami mieste arba maksimaliu greičiu, alyva turime keisti dažniau



Ar keisti alyvą?

Buvęs "Castrol" padalinio vadovas kirto iš peties: jis pareiškė, kad keisti automobilių alyvą visai nebūtina. Tikėti juo ar ne?

■ "Alyvos keitimas – tai pinigų švaistymas, kurį lemia didžiųjų alyvas gaminančių koncernų apgavystė. Savo automobiliu, nekeisdamas alyvos, nuvažiavau 350 tūkst. km ir nieko neatsitiko. O tai, kad ji darosi juoda – kalti suodžiai, kurie pasižymi puikiomis tepimo savybėmis". Tokį sutrumpintą pranešimą pasauliui paskelbė Henkas de Grootas – "Castrol" olandų poskyrio direktorius. Maža pastaba: H. de Grootas tikrai ėjo šias pareigas, tik savo darbą "Castrol" kompanijoje baigė prieš 40 metų.

Nežinome, ar buvęs direktorius tuos 350 tūkst. km nuvažiavo vienu automobiliu (tai būtų truputį keista), ar per visą savo gyvenimą. Tačiau žinome, kad išėjęs iš "Castrol" jis kūrė daviklį, kuris turėjo stebėti variklio alyvos kiekį bei kokybę ir informuoti apie tai vairuotoją. Tačiau

automobilių koncernai tokio jo išradimo pirkti neišdrįso.

Kaip kinta alyva?

Anot alyvų specialistų, suodžiai ištis pasižymi geromis tepimo savybėmis. Tačiau tai nereiškia, kad alyva tampa tuo geresnė, juo ilgiau ją eksploatuojame. Alyva juoduoja, nes į ją patenka degalų degimo produktų, tarp jų ir suodžių. Ypač greitai spalva keičiasi dyzeluose. Viena alyvos savybių yra suodžių dalelių išskaidymas. Alyvai senstant ir sugeriant vis daugiau degimo produktų, sveikas šarmų skaičius (TBN) joje mažėja ir tam tikru momentu alyva nustoja "ryti" naujai susidaranti suodžių porcijos. Rezultatas – nuosėdos ir nuodegos ant variklio detalių.

Dėl didelio suodžių kiekio alyva darosi ir mažiau atspari ribinėms temperatūroms. Tiesa, ji vis dar

efektyviai tepa besitrinančias detales, tačiau nustoja saugoti jas nuo korozijos. Taip pat gali kilti problemų dėl alyvos "transportavimo": dėl ilgos eksploatacijos jos klampumas didėja ir į daugelį vietų (pvz., variklio galvutės kanalus) jos patenka per mažai. Tuo tarpu jei klampa mažėja (alyva tampa skystesnė), tepimas irgi tampa ne toks efektyvus.

Variklio aptarnavimo intervalai yra skaičiuojami su 10 proc. atsarga. Tad jei eksploatuojame automobilį vidutinėmis sąlygomis, nedaug vėluodami keisti alyvą katastrofos nesukelsime. Visai kas kita, kai variklio darbo sąlygos sunkios (didelės apkrovos, labai šaltas arba karštas oras ir t.t.): tokiu atveju alyvą reikia keisti dažniau. Kitaip tariant, nuo važiavimo sąlygų priklauso, ar greitai alyva nustoja tinkamai tepti.

Jurgis Bružas

"Castrol" pareiškimas

■ "Žmogus, kurio pasisakymas apie tai, kad nebūtina keisti variklio alyvos, cituojamas spaudoje ir internete, jau keliasdešimt metų nedirba firmoje "Castrol". Kompanija nesutinka su cituojama šio žmogaus nuomone. Norime atkreipti dėmesį, kad apie alyvos ir kitų eksploatacinių skysčių keitimo dažnumą spren-

džia ne šių produktų, o transporto priemonės gamintojas".

Naftos produktų laboratorijos darbuotojo nuomonė: "Pernelyg dažnai keisti automobilio alyvą nėra pagrįstas sprendimas. Tačiau delsti tai daryti, kai rida yra perkopusi rekomenduojamą ribą, gali būti pavojinga varikliui".



Alyvai kenkia degaluose esantys biokomponentai, ypač esteriai

Verta žinoti

Kas vyksta, kai laiku nepakeičiame alyvos? *

* automobilyje, kuriame rekomenduojama keisti alyvą kas 15 tūkst. km.

0 km **Nauja** alyva yra skaidri ir pasirošusi absorbuoti nešvarumus. Klampa ir kiti parametrai iš esmės viršija ant pakuotės nurodytas normas: geresnės alyvos turi didesnę "rezervą", blogesnės – mažesnę.

10 000 km **Spalvos** pasikeitimas: benzininiuose varikliuose matomas ryškus patamsėjimas, nors automobiliuose su LPG įranga alyva lieka skaidri. Dyzeliniuose varikliuose ji jau juoda, bet tai nereiškia, kad ją reikia keisti.

15 000 km **Šarmų** skaičiaus sumažėjimas, didelis procentas degalų degimo produktų. Alyva atsiskiedžia degalais, keičiasi jos klampa, bet apsaugos savybės dar išlaikytos.

Rekomenduojamas keitimas

20 000 km **Baigiasi** gebėjimas išskaidyti suodžius: jie nusėda ant variklio detalių ir alyvos kanalų nuodegų pavidalu. Varikliuose su LPG rūgštūs degimo produktai sukelia koroziją. Įpylus naujos alyvos, situacija šiek tiek pagerėja.

30 000 km **Užvedant** automobilį alyva nepatenka į sunkiai pasiekiamas vietas, esant ribinėms temperatūroms neapsaugomos smarkiai besitrinančios detalės. Alyvos kanalai užsikiša suodžiais, skirstymo sistema patiria didelę trintį.

60 000 km **Bet kuriuo** momentu gali "užkalti" variklis arba turbina, motoras garsiai dirba. Dėl padidėjusios trinties nutrūksta skirstymo dirželis arba grandinė. Tokiu atveju nedelsiant teks remontuoti variklį.



Audi Q7
"Euro NCAP"
★★★★

Fiat 500
"Euro NCAP"
★★★★★



1. Audi Q7 ir Fiat 500 artėja vienas prie kito apie 56 km/h greičiu. Šiame teste esminį vaidmenį atlieka abiejų transporto priemonių dydžio ir masės skirtumai. Aiškiai matyti, kad Fiat variklio dangtis yra daug žemiau nei visureigio dangčio viršutinė linija

2. Smūgio momentu Audi įsispaudžia į Fiat tarsi į sviestą. 500-ojo modelio durėlės lieka savo vietoje, tačiau lango rėmas labai deformuojamas. Pirmoje smūgio fazėje Audi beveik išlaikė savo važiavimo trajektoriją

Skambesys teorijoje

Kiekvienais metais Europos keliuose žūva 42 tūkst. žmonių. Europiečiai keliauja trigubai daugiau

■ Bene vertingiausia informacija būsimam automobilio pirkėjui yra tai, kaip mašina pasirodė saugumo testuose. Dar prieš keliolika metų nepriklausomi nuo gamintojų automobilių saugumo tyrimai buvo atliekami tik JAV. Europoje pirma nepriklausoma organizacija "Euro NCAP", atliekanti tokius bandymus, buvo įkurta 1997 m. (žinoma, gamintojai saugumo testus atlikdavo ir anksčiau, tačiau kiekvienas pagal kitokias taisykles ir standartus). Pirmas automobilis, gavęs tuomet maksimalų 4 žvaigždučių įvertinimą, buvo Volvo S40 (1995–2004 m.).

"Euro NCAP" nenumato tikro įvykio padarinių

2001 m. taškų skaičiavimo metodika buvo pakeista ir saugiausi automobiliai galėjo gauti 5 žvaigžduotes. Pirmas automobilis, gavęs penketuką, buvo Renault Laguna II. Nuo to laiko vis daugiau automobilių ne tik teigiamai pasirodo testuose, bet ir gauna maksimalius įvertinimus. Tikras lūžis įvyko pernai: maksimalų 5 žvaigždučių įvertinimą gavo mažasis Fiat 500 – pirmą kartą toks nedidelis automobilis buvo taip įvertintas. Tačiau ar maži automobiliai, susidūrę su gerokai didesniais už save, užtikrina tokį pat saugumą?

ADAC (vokiečių automobilių klubas) atliktas saugumo testas rodo, kad nebūtinai. Mažasis penkių žvaigždučių laureatas Fiat 500 susidūrė su beveik dvi tonas sveriančiu Audi Q7 visureigiu (keturios žvaigždutės pagal "Euro NCAP"). Rezultatas? Susidūręs su dideliu SUV, miesto automobilis neturi jokių šansų, nors visos saugumo sistemos sureagavo tinkamai. Deja, esant tokiai didelei smūgio jėgai, jos buvo

"Folksam": automobiliams įvertinti panaudota 121 tūkst. policijos ataskaitų

perkrautos (pvz., vairo saugos oro pagalvė prisipildė taisyklingai, priėmė pirmą smūgį vairuotojo galva ir... plyšo). Tačiau kodėl 1998 m. atliktame Smart ir E klasės Mercedes (W210) susidūrimo bandyme rezultatas buvo visai kitoks? ADAC atkreipia dėmesį į tai, kad Audi Q7 "parketinio" visureigio ir Fiat 500 mažylio apsaugos zonos neatitinka. Paprasčiau tariant, susidūrus dideliu ir mažam automobiliui žemesnis susiduria su gerokai aukštesnio automobilio stipriausiomis kėbulo vietomis. Kaip atrodytų Smart susidūrimas su Q7 arba, pvz., su medžiu, galima tik įsivaizduoti...

Ar "Euro NCAP" testai neturi prasmės?

Organizacijos tikslas yra visų pirma informuoti pirkėjus apie mašinos saugumo lygį. Taigi vos naujam automobiliui pasirodžius rinkoje klientas jau turi pagrindinę informaciją apie savo saugumą avarijos atveju. Deja, nė vienas laboratorijoje atliekamas bandymas negali parodyti, kaip automobilio sistemos veiks įvykus tikram susidūrimui. Mūsų nuomone, didžioji "Euro NCAP" nuodėmė – perdėtas susikoncentravimas į antraplanius dalykus. Pvz., ar signalais, informuo-

"Euro NCAP" atlieka saugumo testus jau nuo 1997 m.

"Euro NCAP" testo procedūra

➊ Priekinis susidūrimas
Testo metu imituojamas dažniausias eismo įvykių tipas, kurio padariniai – rimti sužalojimai arba mirtis. Tiriamasis automobilis, važiuodamas 64 km/h greičiu, atsitrekia į 40 proc. perstumtą ir nejudantį barjerą. Iš manekenuose įmontuotų daviklių gauti duomenys skirti ant priekinių sėdynių sėdinčių suaugusių asmenų apsaugai įvertinti. Keleivių ir į salono erdvę išsikišančių automobilio elementų kontaktas sukelia rimtų sužalojimų. Susidūrimo su nejudančiu barjeru testas (kai automobilio greitis 64 km/h) atitinka dviejų transporto priemonių susidūrimą, kurių kiekviena važiuoja apie 55 km/h greičiu.

➋ Šoninis susidūrimas
Antras svarbiausias "Euro NCAP" testo bandymas – tai dviejų automobilių šoninis susidūrimas. Judantis deformuojamas barjeras atsitrekia į vairuotojo durėles 50 km/h greičiu. Esant šoniniam smūgiui, labiausiai nukentčia automobilio vairuotojo ir keleivio galvos. Siekiant išsamiai iširti riziką, susijusią su mašinoje sėdinčių keleivių galvos traumomis, "Euro NCAP" papildomai naudoja susidūrimą su stulpu, važiuojant nedideliu greičiu. Šiame teste automobilis, judėdamas 29 km/h greičiu, šonu atsitrekia į siaurą kietą stulpą (tai didina tiriamo automobilio šono deformaciją).

➌ Vaikų ir pėsčiųjų apsauga
Priekinio ir šoninio susidūrimo testų metu ant galinių sėdynių kėdutėse, rekomenduojamose automobilio gamintojo, sodinami nuo 1,5 iki 3 metų amžiaus vaikų manekenai. Be to, atliekama serija testų, kuriais imituojamas automobilio susidūrimas su pėsčiais – suaugusiais ir vaikais, kai mašinos greitis 40 km/h. Toks bandymas rodo, kokią kojų apatinių dalių apsaugą užtikrina mašinos buferis. Dar vienas testas leidžia nustatyti, kokių sužeidimų sukelia priekinis automobilio variklio dangčio kraštas. Tiriama ir galvos sužeidimai, padaromi priekine automobilio dalimi.



ADAC, "Daimler-Chrysler", "Euro NCAP" nuotr.

3. Dėl didžiulės smūgio jėgos abu automobiliai apsisuka, tačiau matyti, kad gerokai daugiau apsisuko *Fiat*. Nors suveikė oro pagalvė, mažo automobilio vairuotojo galva atsitrenkė į galinę durelių dalį. *Fiat 500* stogas yra *Audi* variklio dangčio viršutinės dalies aukštyje

4. Nepaisant rimtų pažeidimų, ADAC teigiamai įvertino mažąjį *Fiat 500* modelį – visos saugumo sistemos suveikė tinkamai, tačiau per kieta *Audi Q7* konstrukcija nesuteikia miesto mažyliui jokių šansų

... ir praktikoje

negu prieš 20 metų. Ar automobiliai užtikrina mums tinkamą saugumą?

jantis apie neprisegtus saugos diržus, tikrai toks svarbus saugumo požiūriu? 2001 m. *C* klasės *Mercedes (W203)* vien dėl to gavo 4 žvaigžduotes. Nepatenkintas rezultatais gamintojas pridėjo prie standartinės komplektacijos neprisegtą saugos diržų kontrolinę lemputę ir mašina gavo 5 žvaigžduotes. Nenorime tuo pasakyti, kad tokio tipo įrenginys nereikalingas, bet, mūsų manymu, jis turėtų turėti antraeilę reikšmę bendrai vertinant automobilį.

Sunkesnis – visada saugesnis?

Iš tikrųjų kur kas išsamesnė informacija apie automobilio saugumo

lygį kaupiama iš kelių eismo įvykių. Problema ta, kad tokių duomenų rinkimas trunka daug metų. Viena organizacija, kuri jau daugelį metų skelbia duomenis apie automobilių saugumą pagal policijos ataskaitas, yra švedų "Folksam". Remiantis ja, daugeliu atvejų "Folksam" išnagrinėtų įvykių ir saugumo testų rezultatai sutampa, tačiau pasitaiko ir nemažų skirtumų. Dažniausiai tai pasakytina apie mažus ir pačius didžiausius automobilius.

"Euro NCAP" priekinio smūgio testai imituoja dviejų panašių arba vienodos masės mašinų susidūrimą, o tokia situacija kelyje pasitaiko gana retai. Dažnai įvykio dalyviai bū-

na ne tik skirtingų klasių automobiliai – neretai juose būna ir skirtingas keleivių skaičius. O fizikos dėsniai neapgaus: susidūrus su kitomis mašinomis ir judančiais objektais, masės skirtumas turi lemiamos įtakos saugumui. Palyginti su dideliais šeimyniniais automobiliais, mirties rizika yra 4–5 kartus didesnė važiuojant mažais automobiliais. Kitaip tariant, avarijos metu rizika žūti 750–1000 kg sveriančioje mašinoje yra apie penkis kartus didesnė negu automobiliuose, kurių bendra masė yra 1500–1750 kg. Todėl *Renault Clio*, nepaisant savo "Euro NCAP" testuose pelnytų 4 žvaigždučių, pasirodo esąs mažai saugus tikrame gyvenime.

Šie skirtumai tarp testų ir tikrų įvykių kyla dėl dar vieno labai svarbaus aspekto – testai visada atliekami identiškomis sąlygomis, t.y. kiekviena transporto priemonė atsitrenkia į betoninį barjerą tuo pačiu kampu. Tačiau kelyje tokia situacija pasitaiko nepaprastai retai. Todėl automobilis, suprojektuotas tam, kad tik išlaikytų NCAP testą, iš tikrųjų gali būti nelabai saugus. Jei mašina gerai užsirekomenduoja tikrų įvykių metu, tai dažniausiai ji gerai vertinama ir "Euro NCAP". Tai patvirtina "Folksam" turimi duomenys.

Jurgis Bružas

E klasės Mercedes (W 210) prieš Smart



1. Tvirta *Smart* konstrukcija leidžia vairuotojui išgyventi susidūrimo metu



2. Taip yra todėl, kad antra mašina (šiuo atveju E klasės *Mercedes*) perima didelę dalį smūgio energijos

Kas yra "Folksam"?

"Folksam" – tai švedų draudimo kompanija. Nuo 1984 m. ji, remdamasi policijos ataskaitomis apie eismo įvykius (kuriuose bent vienas žmogus būna sužeistas), renkia informaciją apie įvairių automobilių modelių, esančių rinkoje, saugumo lygį.

Kas yra "Euro NCAP"?

"Euro NCAP" – tai nepriklausoma organizacija, įkurta 1997 m. Remiantis įvairiais testais, atliekama pagal tiksliai nustatytas taisykles, ji įvertina automobilių saugumo lygį. Tyrimų rezultatai pateikiami žvaigždutėmis. Maksimalus įvertinimas – penkios žvaigžduotės.

 <p>Peugeot 206 (1998–2007) "Euro NCAP" ★★★★★ "Folksam": žemas saugumo lygis</p>	 <p>Renault Clio (1998–2005) "Euro NCAP" ★★★★★ "Folksam": žemas saugumo lygis</p>	 <p>Hyundai Accent (1995–1999) "Euro NCAP" ★★ "Folksam": aukštas saugumo lygis</p>
 <p>Renault Megane (1998–2007) "Euro NCAP" ★★★★★ "Folksam": žemas saugumo lygis</p>	 <p>Renault Laguna (1994–2000) "Euro NCAP" ★★★ "Folksam": aukštas saugumo lygis</p>	 <p>Chrysler Voyager (1996–2000) "Euro NCAP" ★★★★★ "Folksam": aukštas saugumo lygis</p>

Palyginti su *Santana PS-10*, italai *Massif* modeliui suteikė naują priekį ir pėstiesiems saugesnį, t.y. padengtą plastmase, buferį

Senas džipas nauju veidu

“Iveco”, koncerno “Fiat” krovininių transporto priemonių markė, naują *Massif* pristato šalia primiršto jausmingojo *Fiat Campagnola* modelio ir priskiria jam garbingo sekėjo vaidmenį.

■ Nuo rugsėjo *Massif* modelį Lietuvoje jau pardavinėja įgaliotieji “Iveco” atstovai Vilniuje ir Kaune. Prieštarinę reputaciją pelniusiosio automobilio *Santana PS-10 Anibal* jau nebėra. Tegyvuoja naujas modelis – *Iveco Massif*. 1974-aisiais įkurta pramonei skirtų transporto priemonių korporacija, į kurią įsitraukė buvusios italų *Fiat* sunkvežimių markės, *OM*, *Magirus-Deutz* ir *Unic* markių gamintojos, nuo šiol nebus tik variklių tiekėja Santanoje (Ispanija) esančiai jų gamyklai. Italai iš “Iveco” koncerno spręš, ką ir kaip Santanos gamykla

turi gaminti. Tiesą sakant, jau dabar nusprendė, kad nuo 2002-ųjų gaminto *Santana PS-10* modelio nebus, bet iš karto jį vieton stos naujas *Iveco Massif*.

Massif komfortiškesnis nei pirmtakas Santana

“Iveco” tikisi, kad naujasis modelis nestokos pirkėjų. Štai keletas būdų klientams privilioti: geras ir patikrintas *Iveco* turbodieselinis variklis, vokiečių firmos ZF šešių bėgių greičių dėžė ir nemažas “Iveco” servisų tinklas Europoje. Iš tiesų naujojo modelio perspektyvos kur kas geresnės nei *Santa-*

na. Beje, Lietuvoje šio modelio tenupirka vos kelios dešimtys.

Žvilgtelėjus į *Massif* akys užkliūva už naujojo automobilio priekio su įstrižai įrengtais dvigubais žibintais bei nauju variklio dangčiu. Svarbus akcentas – garsiosios radiatoriaus grotelės, kurias sukūrė italų dizaineris Giorgetto Giugiaro. Pasitelkus nemažą kiekį papildomų plastmasinių detalių, buvo stengiamasi užmaskuoti kėbulo siūles ir kniedžių sujungimus, kurie anksčiau tiesiog badė pirkėjų akis ir gadino bendrą džipo vaizdą.

Salonas, pirmiausia stebinantis

komfortiškomis sėdynėmis, pamalonins net *Land Rover* vairuotojus, kurie tuo visuomet galėjo didžiuotis. Itališkasis ispanas parodys, kad net į tokį neva kaimietišką visureigį galima įmontuoti sėdynes, kurios tinka save gerbiančiam džipų gerbėjui. Vairuotojai gali džiaugtis, kad prieš akis nešmėžuoja prastas priekinis “armatūrinis” prietaisų skydelis.

Žinoma, vidus, kaip ir buvo anksčiau, yra ekonominės klasės, todėl sudaro šaltoką išpūdį. Tai būdinga ir automobilio galui, bet čia pakankamai erdvės kojoms, be to, sėdint tikrai neteks kūprintis ir



“Iveco” nepagaliję *Massif* modeliui naujo prietaisų skydelio. Geresnės ir komfortiškesnės sėdynės – *Massif* privalumas



Trijų litrų turbodieselis paimtas iš *Ducato* ir *Daily* transporterių



Už galinio sėdynių suolelio lieka 1 m ilgio bagažui susidėti



Tvarkingos ir patogios sėdynės. Ilgokojams lieka mažai vietos

saugoti galvos. Bagažinės ilgis siekia vieną metrą, ratų bazė – 2,77 metro.

Massif gamintojai taikosi į platesnius vandenis

“Iveco” gamins ir kitas kėbulo versijas: uždara trejų durų keturių vietų džipuką su 2,45 m ratų baze, pikapą su dviguba kabina ir tą patį automobilį vien su krovinine platforma, skirtą specialioms darbams atlikti. Kaip tik kartu su *Massif* debiutu “Iveco” nori surasti pelningą nišą specialaus transporto gamybos srityje: gaminti ugniagesių mašinas, specialius modelius gelbėjimo darbams atlikti, skirtus energetikams ir net specialius automobilius visų NATO šalių

kariuomenėms. Ne be reikalo absoliučiai visą ispanų produkciją tikrins “Iveco” kokybės kontrolieriai. Jau pirmieji *Massif* modeliai specialistams padarė gerokai profesionalesnį išpūdį nei ankstesni *PS-10*.

Senasis 2,8 l turbodieselis, turėjęs 125 AG ir 275 Nm, pakeistas naujesnės kartos trijų litrų varikliu su “Common-Rail” sistema. Šis motoras turi 146 AG ir 350 Nm. Tačiau naujasis variklis, kaip ir anksčiau, yra siaubingas triukšmadarys, nors gaudžia jis ne taip įžūliai kaip *Santana* modelio. Variklis nebloggerai suderintas su tvarkingai perjungiamo šešių bėgių greičių dėže. Čia šeštasis bėgis ne itin ilgas, bet pirmasis –

Techniniai IVECO MASSIF (5 durų) duomenys

Ilgis (mm)	4720
Plotis (mm)	1750
Aukštis (mm)	2050
Durų/vietų salone sk.	5/5*
Variklis	turbodieselis**
Variklio darbinis tūris (l)	3,0
Variklio cilindrų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	146/3000–3500
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	350/1400–2600
Pavarų dėžė	6/mech.
Maks. greitis (km/h)	n.d.
Degalų bako talpa (l)	100
Automobilio masė (kg)	2140
Padangos (priekinės, galinės)	235/85 R16
Degalų sąnaudos (l/100 km) mieste, užmiestyje, vidutinės	11,4/9,9/10,5
Kaina (Lt) 5 durų	nuo 95 000

* (2+3 vėliau planuojama ir 2+3+2, iš viso 7 vietos); ** turbodieselis variklis su tarpiniu oro aušinimu ir didelio slėgio degalų įpurškimo sistema “Common Rail”, atitinkantis “EURO 4” reikalavimus; n.d. – nėra duomenų

Privalumai

- Labai geras pravažumas
- Nebloga surinkimo kokybė

Trūkumai

- Nemaža bazinė kaina
- Nėra saugos oro pagalvių

ypač trumpas. Dėl tokios dėžės konstrukcijos *Massif* gali laiptoti po stačius krantus kaip koks šaltakraujis buldozeris. “Iveco” dar ketina iš naujo suderinti linges ir amortizatorius. Nes dabar abi ašys surenka visus gatvių nelygumus ir juos peradresuoja tiesiai keleiviams. Taupant liko nepakeistas ir silpnas visų ratų pavaros jungimo mechanizmas. Saugos oro pagalvių, deja, nėra.

“Iveco” specialistai dabar sprendžia dilemą – ar jiems pavyks į savo salonus prisikviesti ne tik specialiojo transporto vairuotojų, bet ir privačių klientų. Lietuvos rinkoje *Massif* kainuoja nuo 95 tūkst. litų.

Tomas Alksnis



Išvada

■ *Iveco Massif* – palyginti universalus visureigis, turintis įvairias kėbulo versijas: pradedant nedideliu trejų durų variantu ir baigiant platforma, ant kurios galima sumontuoti

ties statybinius mechanizmus, tiek ir karinius kulkosvaidžius. Deja, būdamas labai specializuotos paskirties visureigis, jis sunkiai sugebės rasti savo nišą Lietuvos rinkoje.

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.dnb nord lizingas.lt

Juo lėtai nepavažiuosi

Taip sako vilnietis Laurynas apie sportinį *Bentley Continental GT* automobilį, kurio ratas suka 552 AG benzininis motoras. Juk kupė 100 km/h greiti pasiekia vos per 4,8 s.

■ Jau iš gamyklos išriedantys *Bentley Continental GT* automobiliai atrodo labai išpūdingai, tačiau tobulumui ribų nėra. *Bentley* automobilių savininkai, norintys dar labiau padailinti savo sportinius kupė, gali užsisakyti britų firmos "Mansory" tiuningo aksesuarų rinkinį. Atkreipkite dėmesį, kad minėta įmonė tiuningo aksesuarus gamina tik itin brangiems, prestižiniams automobiliams: *Bentley*, *Ferrari*, *Lamborghini* ir *Rolls-Royce*.

Todėl visai neseniai 2007-ųjų laidos vilniečio sportinis kupė gerokai pasikeitė. Nuo gamylinio automobilio jis skiriasi tamsiuoju paros metu mėlynai šviečiančiais slenksčiais, dvigubais stačiakampio formos duslintuvų antgaliais, priešrūkiniais ži-

bintais, nedideliu baltos spalvos aerodinaminio gaubtu, vadinamuoju spoileriu, naujos formos priekiniu ir galiniu buferiu bei 22 colių lengvojo lydinio diskais.

Vilnietis prisimena, kad į Lietuvą atkeliavus lengvojo lydinio diskams dėžėse rado ir firminių kepurėlių. Būtent taip už trijų mėnesių laukimą vilniečiui atsidėjo ši įmonė. Įdomu ir tai, kad diskai yra rankų darbo, nukalti iš trijų metalo sluoksnių.

Lietuvoje buvo sunku užregistruoti

Pasakodamas apie sportinį kupė Laurynas prisimena ir vieną kuriozą. Pasirodo, kad *Bentley Continental GT* mūsų šalyje lengvai neužregistruosi. Nuvykus į "Regitrą" paaiškėjo, kad automo-

bilio žibintai neatitinka Europos Sąjungos nustatytų žymėjimo standartų. Išspręsti nesupratimą pavyko tik į Lietuvą atvykus

"Bentley" atstovams iš Vokietijos, kurie padėjo sertifikuoti minėtus sportinio kupė žibintus.

Mindaugas Malinauskas



Kupė priekį puošia naujos formos buferis ir priešrūkiniai žibintai



Sportinio kupė salone niekas nepakeista. Tai gamyklinis variantas



Gale sumontuotos 295/25, o priekyje – 265/30 dydžio padangos



Važiuojant didesniu nei 180 km/h greičiu atsidaro aerodinaminis kupė gaubtas. Duslintuvų antgaliai dvigubi, stačiakampio formos

Aljamento Brazaičio nuotr.

"Auto Bild Lietuva" galite užsiprenumeruoti AB "Lietuvos paštas", UAB "Respublikos leidiniai", privačiose prenumeros tarnybose 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" prenumeros 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 prenumeros dovanų kuponus



K.Räikkönenas po lenktynių Spa trasoje jau gerokai atsilieka nuo F.Massos ir L.Hamiltono. Bet kova dar tikrai nesibaigė

Lietus nuplauna ne visus pėdsakus

“Sana per aqua” – taip reikėtų šifruoti SPA santrumpą. Po lenktynių Belgijos Spa trasoje galima būtų sakyti kitaip – skandalai “per aqua”...

■ Kalnų apsuptyje esanti ilgiausia F-1 lenktynių Spa trasa kaskart pateikia staigmenų. Ir ši sykį lietus prasidėjo, kai finišas, regis, buvo čia pat. Bet tie paskutiniai ratai kai kam taip ir nepakulso, o teisėjų sprendimai sukėlė prieštarų vertinimų audrą.

Paskutinė K.Räikkömeno proga?

“Ferrari” ir “McLaren” komandų vairuotojų kovos, atrodo, artėja kulminacijos link. Kiekvienas taškas dabar – aukso vertės. Juk sezono pabaiga čia pat, o realių pretendentų laimėti čempionatą iki Belgijos GP buvo trys. Dabar būtų tiksliau sakyti, kad liko tik du. Bet daryti galutinių išvadų dar nereikia skubėti.

Dabartinis pasaulio čempionas Kimi Räikkönenas Belgijoje beveik iki pat finišo įrodinėjo, kad

“nurašyti” jį ankstoka. Tačiau “beveik” čia nieko nereiškia. Kai pačioje lenktynių pabaigoje pradėjo lyti, suomis dar pirmavo. Bet jam ant kulnų lipo Lewisas Hamiltonas.

Kadangi brangus kiekvienas taškas, suomis siekė maksimumo. Deja, suvaldyti bolido šlapioje trasoje jam nepavyko ir vietoje dešimties (na, kad ir aštuonių ar šešių) taškų pasaulio čempionui lenktynės baigėsi atsitrenkus į trasos užtvartas.

Bausti ar nebausti?

Prie to, kad varžovas suklystų, prisidėjo ir L.Hamiltonas. Atkakliai tarpusavyje kovoję lyderiai slidinėjo trasoje ir už vieną lenkimą teisėjai jau po finišo britui skyrė 25 sek. baudą. Ši nuobauda jį nustūmė iš pirmos į trečią vietą, o 10 taškų už pergalę atiteko

Felipe Massai. Į antrą vietą etape pakilo Nickas Heidfeldas.

“McLaren” ekipa po lenktynių žadėjo užprotestuoti teisėjų skirtą baudą. Dėl tokio arbitro sprendimo kategoriškas buvo garsusis lenktynininkas Niki Lauda, pavadinęs šią baudą didžiausia klaida per visą F-1 istoriją.

Įsivažiuoja ir vidutiniokai

Ilgokai Spa trasoje skambėjo Sebastieno Bourdais pavardė – “Toro Rosso” lenktynininkas greitai suko kvalifikacinio važiavimo ratus, o per lenktynes galėjo tikėtis penktos vietos. Tik lietus privertė jį sumažinti tempą – užimta septintoji vieta.

Teorinių vilčių pirmą kartą šiemet užkopti ant garbės pakylės turėjo ir Fernando Alonso: nusprendęs priešpaskutiniame rate pasikeisti padangas, jis finišavo



Felipe Massa



Lewisas Hamiltonas

AFP nuotr.

ketvirtas. Po lenktynių Belgijoje pasigirdo naujų gandų: esą ispanas kitą sezoną gins “BMW-Sauber” komandos garbę. Tiesa, pats sportininkas sako iki rugsėjo pabaigos jokių gandų nekomentuosi.

Saulenis Pociūnas

Vairuotojų įskaita po 13-to GP

Vairuotojas	Taškai
1. Lewisas Hamiltonas	76
2. Felipe Massa	74
3. Robertas Kubica	58
4. Kimi Räikkönenas	57
5. Nickas Heidfeldas	49
6. Heikki Kovalainen	43
7. Jarno Trulli	26
8. Fernando Alonso	23
9. Markas Webberis	19
10. Timo Glockas	15
11. Nelsonas Piquet	13
12. Sebastianas Vettelis	13
13. Rubensas Barrichello	11
14. Nico Rosbergas	9
15. Kazuki Nakajima	8
16. Davidas Coulthardas	6
17. Sebastianas Bourdais	4
18. Jensonas Buttonas	3

Komandų įskaita

Komanda	Taškai
1. “Scuderia Ferrari Marlboro”	131
2. “Vodafone McLaren Mercedes”	119
3. “BMW Sauber F1 Team”	107
4. “Panasonic Toyota Racing”	41
5. “ING Renault F1 Team”	36
6. “Red Bull Racing”	25
7. “AT&T Williams”	17
8. “Scuderia Toro Rosso”	17
9. “Honda Racing F1 Team”	14

Keturioliktasis F-1 etapas – rugsėjo 14 d. Italijoje.

WRC Naujosios Zelandijos ralis

Pergalė po konkurentų klaidų

■ Naujosios Zelandijos ralyje laimėjo Sebastianas Loebas. Po dviejų dienų kovos Sebas buvo tik trečias, tačiau dėl savo konkurentų klaidų sugebėjo nugalėti. Paskutinę lenktynių dieną pirmavęs Jari-Matti Latvala sudaužė automobilį ir nefinišavo. Tuo tarpu į lyderio poziciją išsiveržęs jo komandos draugas Mikko Hirvonenas viename greičio

ruožų prakirto padangą ir prarado beveik minutę laiko. S.Loebas tuo pasinaudojo ir laimėjo ralį. Negana to, antrą vietą užėmė kitas “Citroen” komandos narys Dani Sordo. M.Hirvonenas liko tik trečias. Kitas pasaulio ralio čempionato etapas – Ispanijos ralis – vyks spalio pirmą savaitgalį.

ABL inf.



ABL archyvo nuotr.

S.Loebo pergalę nulėmė konkurentų klaidos

*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 1622-9810

Jaguar XF prieš BMW 550

Kuris geresnis
medžiotojas?



Audi R8

Rimtas FERRARI
konkurentas



Mercedes SLR

Greitas ir labai
brangus



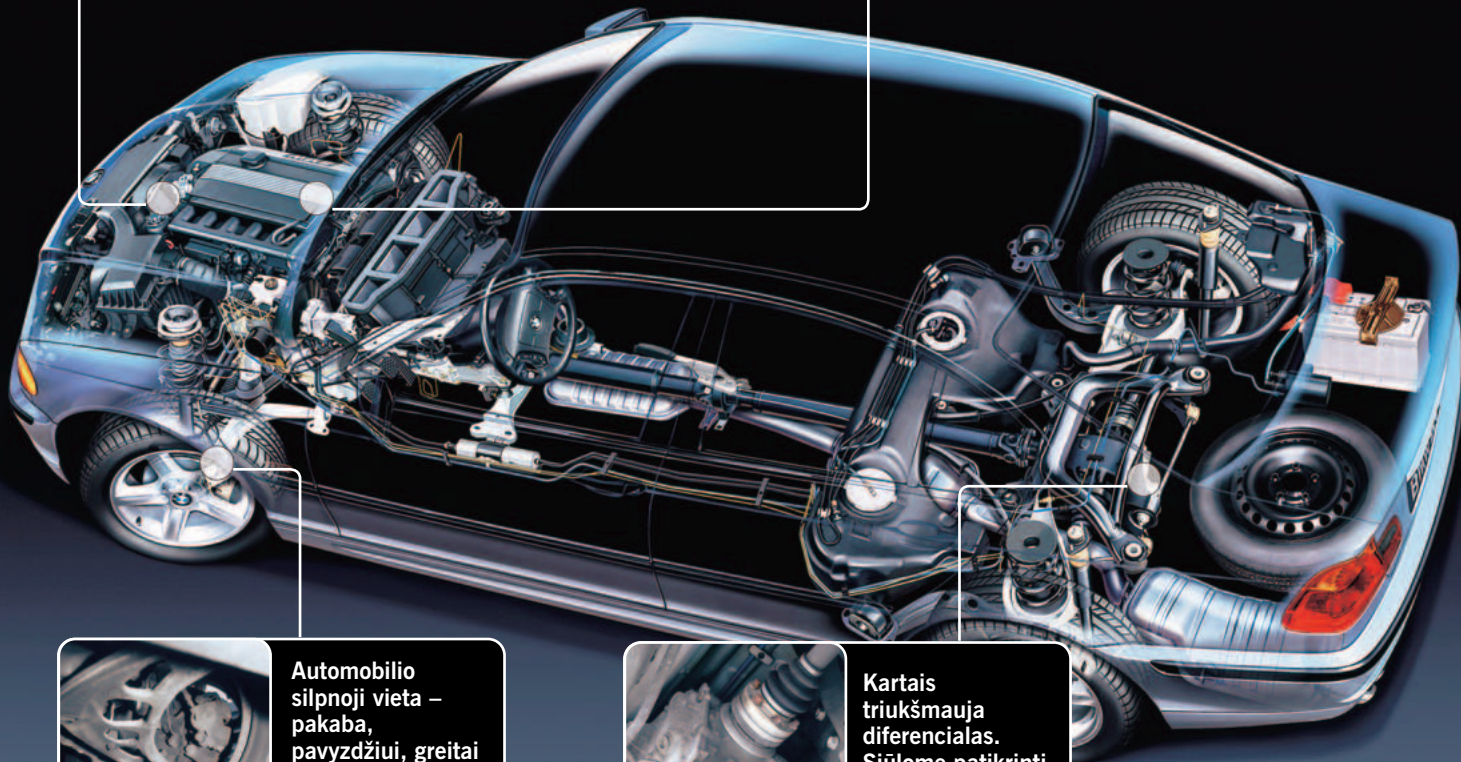
Naujas!



Kyla bėdų dėl aušinimo sistemos. Silpnas vandens siurblys, termostatas (nuotr.), nesandarūs vamzdeliai ir aušinimo skysčio bakelis. Rezultatas? Brangus remontas dėl perkaitusio variklio



Alyva iš variklio (benzininio ir dyzelinio) nevarva. Dažniau streikuoja elektronika



Automobilio silpnoji vieta – pakaba, pavyzdžiui, greitai sudyla priekinės svirties įvorės



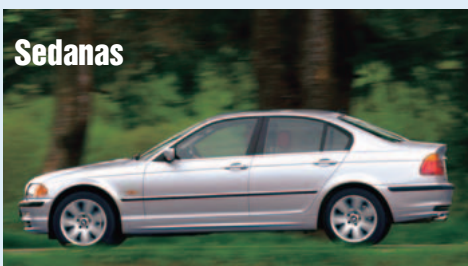
Kartais triukšmauja diferencialas. Siūlome patikrinti ir kardaninį veleną bei jo tvirtinimą

Atitiks kiekvieno skonį

Šešiolika skirtingų variklių, penki kėbulo variantai, trijų tipų greičių dėžės, varomas galiniais arba visais keturiais ratais, solidi vidaus įranga, patrauklaus dizaino ir novatoriškas – visi, kurie nori įsigyti *BMW* „trečiuką“, neabejotinai turės iš ko rinktis.

MODELIO ISTORIJA

1998 m. pavasaris. Dar vieno „trečiuko“ debiutas (kodas *E46*). Pirmasis pasirodė sedanas.
1999 m. pavasaris/ruduo. Nauji kėbulo tipai: iš pradžių universalas, paskui kupė.
2000 m. pavasaris. Pasirodė kabrioletas, tada *M3*. Naujas 3.0/231 AG variklis.
2001 m. ruduo. Sedano atnaujinimas. Nauji ir galingesni varikliai.
2005 m. pavasaris. Nutraukta sedano, universalų ir hečbeko gamyba. Kita karta (*E90*).



Sedanas

Sedanas: matmenys (ilgis/plotis/aukštis) 4471/1739/1415 mm. Atstumas tarp ašių visose versijose, išskyrus *M3*, vienodas



Kupė

Kupė: matmenys (ilgis/plotis/aukštis) 4488/1757/1369 mm. Prekybos salonuose pasirodė 1999 m. Gamyba nutraukta 2006 m.



Iki atnaujinimo



Po atnaujinimo

Modernizacija atlikta 2001-ųjų pabaigoje. Iš esmės pasikeitė priekio apdaila, t.y. žibintai (dabar jie “šypsosi”), grotelės, variklio dangtis ir buferis. Salonas (išskyrus smulkias detales) liko nepakeistas

■ Dar prieš kelerius metus *BMW E46* galėjo pirkti tik tas, kuris automobiliui negailėjo išleisti daugiau nei pusę šimto tūkstančių litų. Šiandien gamybos pradžios (1998 m.) modeliai kainuoja nuo 20 tūkst. litų, tad pagunda įsigyti vidutinės klasės bavarą yra didelė. Bet ar ši investicija turi ateitį? Ar “trečiukas” vertas pasitikėjimo? Juk seniesiems automobiliams jau dešimt metų.

Gamybos pradžioje neapsieita be trūkumų

Pirmųjų gamybos metų modeliuose streikavo langų pakėlimo mechanizmas. 2000 m. šis trūkumas buvo pašalintas – nuo tada salone tapo tylu. Ir jei jau prakalbome apie saloną, reikia paminėti pasikartojančias kondicionieriaus valdymo bėdas. Jų kyla tik tuose modeliuose, kuriuose yra automatinė klimato kontrolė. Kaltas ventiliatorius, vėdinantis procesorių – kartais veikia,

kartais ne. Rezultatas? Procesorius perkaista ir automatika “nusišauna”. Deja, šis sutrikimas aktualus iki šiandien. Todėl apžiūrint automobilį reikia būtinai patikrinti klimato kontrolę. Jei kas nors bus ne taip, būtina derėtis dėl kainos – pakeisti šios sistemos valdymą (*BMW* nenumato galimybes ją remontuoti) kainuos tikrai nepigiai.

Nepaisant to, atsiliepimai apie “trečiuko” saloną tik geriausi. Ergonomika su to meto *BMW* modeliams būdingu į vairuotoją pakreiptu prietaisų skydeliu yra tiesiog ideali, apdailos medžiagų kokybė aukščiausio lygio. Vienintelis “trečiuko” salono trūkumas – nelabai daug vietos sėdinčiųjų gale kojoms ir kuklios sedano bei universalso bagažinės.

Dauguma naudotų automobilių turi labai gausią įrangą, kuri, perkant naują mašiną, pirmųjų savininkų buvo užsakyta papildomai. Dažnai rasite mašinų su navigacija, bixenoniais žibintais,

BMW vairuotojai ypač vertina veržlų dizainą ir galingus variklius



Salonas



Iki atnaujinimo

Puiki ergonomika ir kokybiškas surinkimas. Gera standartinė įranga – tai irgi seniausių “trečiukų” (išskyrus bazinę komplektaciją) privalumas. Į bazinę versiją įeina keturių stipinų vairas



Po atnaujinimo

Po modernizacijos prietaisų skydelis nepasikeitė, bet buvo pagerinta apdailos kokybė. *325i*, *330i* ir *M3* modeliuose galima rasti jungiklių prie vairo – tai ženklas, kad automobilis turi SMG dėžę



Priekinės sėdynės labai patogios. Automobilis stabiliai įveikia posūkius ir kartu užtikrina komfortišką važiavimą



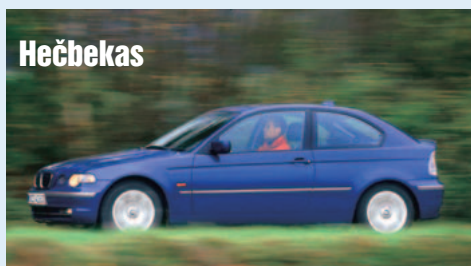
Galinė sėdynė patogi, bet vietos kojoms ne per daugiausiai. Dažni automobiliai su odiniu salonu

Universalas



Universalas: matmenys (ilgis/plotis/aukštis) 4478/1739/1409 mm. Būna ir visais varančiaisiais ratais (aukštis 1429 mm)

Hečbekas



Hečbekas: matmenys (ilgis/plotis/aukštis) 4262/1751/1408 mm. Sutrumpinta “trečiuko” versija, pradėta pardavinėti 2001 m.

Kabrioletas



Kabrioletas: matmenys (ilgis/plotis/aukštis) 4488/1757/1372 mm. Prekybos salonuose kabrioletu prekiaavo nuo 2000 iki 2006 m.

odiniu salonu ir kitais privalumais – pasirenkamų papildomų privalumų sąrašas buvo išties ilgas.

Kiekvienas ras automobilį su tinkamu varikliu

Variklių gama plati – išties yra iš ko pasirinkti. Motorai buvo 4 ir 6 cilindrų. Benzininius 4 cilindrų variklius rekomenduojame taupiems vairuotojams. Geriausias pasirinkimas būtų 1.8/115 AG (pažymėti 316i) arba 2.0/143 AG (318i) varikliai. Jie gana dinamiški, ekonomiški ir patvarūs. Jų eksploatacija nebus brangi. Iš 6 cilindrų variklių geriausia rinktis 2.8/193 AG. XX amžiaus paskutinį dešimtmetį jis buvo geriausias tarp savo klasės atstovų. Šis motoras turi dvigubą fazių skirstymo reguliavimo sistemą – gaunamas geresnis sukio momentas. Kalbant apie kasdienę eksploataciją, šis variklis sunaudoja tiek pat degalų, kiek ir silpnesni 170 AG 2.2 ir 2.5 motorai (apie 10–12 l/100 km), tačiau užtikrina kur kas geresnę dinamiką. Taip pat galima rinktis automobilį su 3.0/231 AG varikliu (nuo 2000 m.).

Turbodyzelinį variklį išsirinkti lengviau. Taupiesiems siūlome 2.0/136 AG motorą su tiesioginiu įpurškimu arba 150 AG šio variklio versiją su “Common Rail” sistema,

kuri buvo siūloma nuo 2001 m. pabaigos. Abu variantai sunaudoja vidutiniškai apie 6 l/100 km ir iki 100 km/h įsibėgėja per nepilnas 10 sekundžių. Vairuotojai, laukiantys išskirtinių išpūdžių, turėtų susidomėti 6 cilindrų turbodyzelium (žymimas 330d). Šis variklis – legenda. Nuo 1999 iki 2002 m. tarp savo klasės atstovų kasmet pelnė “Engine Of The Year” (Metų variklio) apdovanojimą.

Visi siūlomi varikliai itin vertinami už patvarumą, nors turi kelias silpnas vietas. Reikia atkreipti dėmesį į aušinimo sistemą. Streikuoja siurblys, termostatas, nesandarios žarnelės ir trūkinėja aušinimo skysčio bakelis. Benzininių variklių varomuose modeliuose genda išmetamųjų dujų sistemos kolektorius. Dyzeliai (ypač 6 cilindrų) kartais patiria bėdų dėl maitinimo sistemos – genda degalų siurblys ir purkštukai. Kartais streikuoja oro srauto matuoklė ir elektronika. Bet didžiausias BMW E46 trūkumas – pakaba. Greitai išdyla priekinės svirties įvorės (keičiama visa svirtis). Pirmųjų gamybos metų automobiliuose trūkdavo galinio tilto pagalvių tvirtinimas. Gaila, nes sudėtinga daugiasvirtė pakaba (sustiprinta 2001 m.) užtikrina puikų valdymą. BMW “trečiukas” važiuoja

kaip per sviestą, be to, puikūs ir jo stabdžiai.

Būkite atsargūs rinkdamiesi dyzelinį “automatą”

Nors mechaninės BMW “trečiuko” pavarų dėžės patvarios, jos veikia ne itin preciziškai. ZF gamybos pavarų dėžės, montuojamos kartu su benzininiais varikliais, laikomos patvariomis, o štai komplektuojamos su dyzeliniais varikliais ir pagamintos “General Motors” – kaprizingos. SMG greičių dėžė – retenybė. Ji veikia žaibiškai, bet pasakyti ką nors konkretaus apie jos patva-

rumą sunku. Taip pat reikėtų gerai pagalvoti prieš perkant 4x4 “trečiuko” versiją. Pats sprendimas gana efektyvus (visi keturi varomieji ratai, galios paskirstymas tarp priekinių ir galinių – atitinkamai 38 ir 72 proc.), tačiau tokių modelių eksploatacija būna brangi. Ir net populiariausių automobilių remontas nėra pigus. Tie, kurie tikisi nebrangių detalių ar serviso paslaugų, labai nusivils. Žinoma, galima ieškoti ir neoriginalių detalių, bet jos tarnauja gerokai trumpiau, tad geriau rinktis originalias.

Leonas Paplauskas

Speciali versija: raidės “M” magija



■ Geriausia “trečiuko” versija pažymėta raidele “M”. Tai modelis su 343 AG 6 cilindrų varikliu, kurio darbinis tūris 3,2 l, fantastiška važiuoklė ir geras stabdžiais. Varantieji ratai – galiniai. M3 gali būti tiek kabrioletas, tiek kupė. Galima rasti ir M3 CSL versiją. Tai tikras saldainiukas: pasiekia 360 AG galių (modifikuoti paskirstymo velenėliai ir oro įsiurbimo sistema) bei už standartinį M3 yra lengvesnis 110 kg. M3 kaina – nuo 60 tūkst. Lt.

Ilgalaikis testas



■ Vokiškojo “Auto Bild” surengtą brandos egzaminą BMW 318i išlaikė ir gavo penkis su minusu. Automobilis 100 tūkst. km nuvažiavo be rimtesnių sunkumų, pasitaikė tik smulkių gedimų, pavyzdžiui, streikavo langų kėlikliai ir aušinimo sistema. Tiesa, BMW 318i surinkimo kokybė galėtų būti geresnė.



Išrinkus variklį pastebėta, kad ant cilindrų esama įbrėžimų

Bagaziinės

■ Sedano bagaziinės talpa – 440 l (iš pradžių sudedamoji sėdynė buvo už papildomą kainą). Universalio versijos bagaziinės talpa 435/1345 l. Deja, abiem atvejais funkcionalumą mažina išsikišusios ratų arkos. Be to, daugelis klasės konkurentų turi didesnes bagaziņas. Hečbeko bagaziinė taip pat nėra didelė (310 l). Užtat tarp savo klasės atstovų puikiai pasirodė kupė (410 l) ir kabrioletas (300 l) bagaziinės.



hečbekas



kupė



universalas



sedanas

BMW 318i (sedanas, 2002 m.) atsarginių detalių kainos	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	250
Galiniai žibintai (vnt.)	240
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	189
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	176
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	150
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	114
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	214
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	150
Sankabos komplektas	785
Priekinis sparnas	170

Techniniai BMW 318i (sedanas, 2002 m.) duomenys	
Ilgis (mm)	4470
Plotis (mm)	1740
Aukštis (mm)	1420
Durų/vietų salone sk.	4/5
Variklis	benzininis
Variklio darbinis tūris (l)	2,0
Variklio cilindry sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	143/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	200/3750
Pavarų dėžė	5 (mech.)
Maks. greitis (km/h)	218
Įsibėgėjimas (s)	0–100 km/h 9,3
Degalų bako talpa (l)	63
Bagaziinės talpa (l)	410
Automobilio masė (kg)	1320
Padangos (priekinės, galinės)	205/55 R16
Degalų sąnaudos (l/100 km) mieste, užmiestyje, vidutinės	10,2/5,5/7,2
Kaina (Lt)	27 000

Privalumai

- Patrauklus dizainas, gera surinkimo kokybė
- Puikūs varikliai

Trūkumai

- Pakaba jautri prastos kokybės keliams
- Brangus aptarnavimas

Išvada

■ "Trečiuką" E46 priskiriame prie vertų dėmesio automobilių. Patarime rinktis modelius po atnaujinimo – juose pašalinta daug vaikų išgų ligų. Automobilis patraukliai atrodo, gerai sukomplektuotas, puikiai važiuoja ir nuostabiai stabdo. Didžiausi trūkumai – gana maža sedano ir universalio bagaziinė bei nedaug vietos kojoms sėd-

intiesiems gale. Pakaba ne visada atlaiko prastus kelius, bet jei su "trečiuku" elgsitės švelniai, jis atsidėkos patikimumu.



Konkursas tęsiasi!

Primename, kad iki spalio 31 d. galite siųsti užpildytas konkurso anketas.

2008 metų gražiausių pasaulio automobilių rinkimų dalyvių sąrašą rasite "Auto Bild Lietuva" nr. 18, 38–41 p.

1 vieta

Pirmosios vietos laimėtojas bus apdovanotas "TOMTOM ONE Region" navigacijos sistema



TOMTOM

ACC
ACME COMPUTER COMPONENTS

Prizo steigėjas
UAB "Acme kompiuterių komponentai"

Antrosios vietos laimėtojo laukia skaitmeninis "Pentax" fotoaparatas

Prizo steigėjas
UAB "Bitė Lietuva"
www.bite.lt

2 vieta

Prizo steigėjas
UAB "Vilbros prekyba"
www.vilbrafoto.lt



PENTAX

VILBRA FOTO

3 vieta

Trečiosios vietos laimėtoju bus įteiktas stilingas "Vodafone 526" mobilusis telefonas



DALYVIO ANKETA

Gražiausių pasaulio automobilių RINKIMAI 2008

A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	Gražiausias automobilis, mano nuomone, yra.....
Maži ir kompaktiniai automobiliai		Vid. klasės automobiliai ir limuzinai		Sportiniai automobiliai ir kupė		
D	<input type="checkbox"/>	E	<input type="checkbox"/>	F	<input type="checkbox"/>	
Visureigiai ir SUV		Kabrioletai ir rodsteriai		Maži ir dideli vientūriniai		
G	<input type="checkbox"/>	Prasome išrinkti pagrindinių visų kategorijų (pvz., D12) nugalėtoją				
Studijiniai ir koncepciniai modeliai						

Vardas, pavardė _____
 Gatvė, namo/buto nr. _____
 Indeksas, miestas _____
 Gimimo data _____ el. paštas _____
 Tel. visą parą _____ mob. tel. _____
 Data, parašas _____

Galima rinkti ir SMS žinutėmis. Siųskite žinutę (kaina – 2 litai) tel. 1674: DIZ (tarpas) kiekvienos kategorijos raidė ir skaičius (tarpas) absoliutaus nugalėtojo kategorijos raidė ir skaičius (tarpas) vardas (tarpas) pavardė (tarpas) miestas. Pvz., DIZ A01 B02 C05 D12 E08 F07 G13 D12 SIMAS SIMAITIS VILNIUS.

Dalyvaukite "Auto Bild Lietuva" gražiausių pasaulio automobilių rinkimuose ir nurodykite kiekvienos kategorijos automobilį, kuris Jums atrodo gražiausias. Taip pat išrinkite bendrą visų kategorijų nugalėtoją. Galioja tik iš žurnalo išskirtos užpildytos anketos.

Laiškų su atsakymais adresu: "Auto Bild Lietuva" konkursas, A.Goštauto g. 8, Vilnius LT-01108 ir SMS žinučių laukiame iki spalio 31 d. 24 val.

Originalios išvaizdos vikingas

Jei jūsų negąsdina Opel platforma ir Fiat variklis, tai antros kartos Saab 9-3 1.9 TiD – kaip tik jums.

■ Saab gerbėjai jau spėjo priprasti prie Vectros bazės ir dyzelinio motoro po variklio dangčiu. Antra Saab 9-3 karta, gaminama nuo 2002-ųjų, žengė dar toliau – tai pirmas šio švedų automobilių gamintojo vidutinės klasės automobilis sedano kėbulu. Nuo 2004-ųjų rudens firma sulaužė dar vieną tabu ir po variklio dangčiu atsirado itališkas “Common Rail” dyzelinis variklis. Laimė, ne visos tradicijos pamirštos, tad automobilyje dar liko tik Saab būdingi sprendimai: spynelė centrinėje konsolėje, šalia rankinio stabdžio, ar jungiklis, naktį išjungiantis skydelio apšvietimą (išskyrus spidometrą). Atsirado ir naujovių, pavyzdžiui, galvos atramos, apsaugančios

smūgio į galą metu, bei galiniai žibintai, kurie perdegus stabdžių žibintams atlieka jų funkciją.

Pirmaisiais metais mašina labai nuvertėja

2004-aisiais pasirodė Saab 9-3 su 1.9 TiD/TiDS varikliais Lietuvoje kainavo nuo 90 tūkst. Lt. Dabar trejų metų automobilį Lietuvoje galima įsigyti nuo 50 tūkst. Lt. Nebloga kaina, jei vertinsime tai, kad mašina turi daug privalumų ir palyginti nedaug trūkumų. Visų pirma keturių durų kėbulas atrodo patraukliai. Surinkimo kokybė gera, nėra problemų ir dėl korozijos. Salonas taip pat nusipelno pagyrų. Galbūt gale vietos galėtų būti daugiau, tačiau priekyje

skūstis tikrai nevalia. Vidaus apdailai panaudotos medžiagos ir jų surinkimas kokybiški – girgždantį prietaisų skydelį išgirsi retai.

Net baziniai Saab 9-3 modeliai buvo gerai sukomplektuoti: turi šešias saugos oro pagalves, ABS, ESP, kondicionierių ir t.t. Šie elementai patvarūs. Kartais streikuoja svirtelės prie vairo, tačiau jų remontas nėra sudėtingas.

1.9 TiD variklis, nors ir dirba garsiai, salone nėra labai girdimas – jaučiasi tik nedidelė vibracija. Aštuonis vožtuvus turintis motoras pasiekia 120 AG, o 16V – 150 “arklių”. Pastarasis mažiau patikimas, nes eksploatuojamas aktyviau. Retkarčiais genda turbinos, nuvažiavus apie 200 tūkst. km apie save primena

vožtuvai. Apetitas degalams nėra didelis – nuo 7,0 l trasoje iki 8,5 l/100 km mieste.

Saab 9-3 vairuotojai nesiskundžia dėl pakabos patvarumo, nebent kartais tenka pakeisti stabilizatoriaus įvoves.

Automobilis tiems, kurie mėgsta originalumą

Verta pasidomėti švedų vikingo detalių ir remonto kainomis. Oficialiuose Saab techninės priežiūros centruose daro valanda kainuoja nuo 100 Lt plus PVM. Kai kuriuose servisuose “Saab” klubo nariams taikoma iki 20 proc. nuolaida. Atsarginių detalių yra, tiesa, kai kurias jų rasime tik oficialiose atstovybėse.

Leonas Paplauskas

Modelio istorija

2002 m. vasara. II kartos 9-3 modelio debiutas – pristatytas sedanas. Siūlomi varikliai: benzininis turbininis 2.0 trijų skirtingų galingumų ir 2.2 TiD dyzelinis.

2003 m. kovas. Ženevos salone pristatytas kabrioletas su 2.0 turbininiu 175 arba 210 AG varikliu.

2004 m. pavasaris. Nauji varikliai – benzininis 1.8/122 AG ir turbodyzelinis 1.9 TiD/120 arba 150 AG (vietoj 2.2 TiD).

2005 m. kovas. Universalio (Sport Combi) debiutas. Naujas 2.8 Turbo V6, 250 AG variklis.

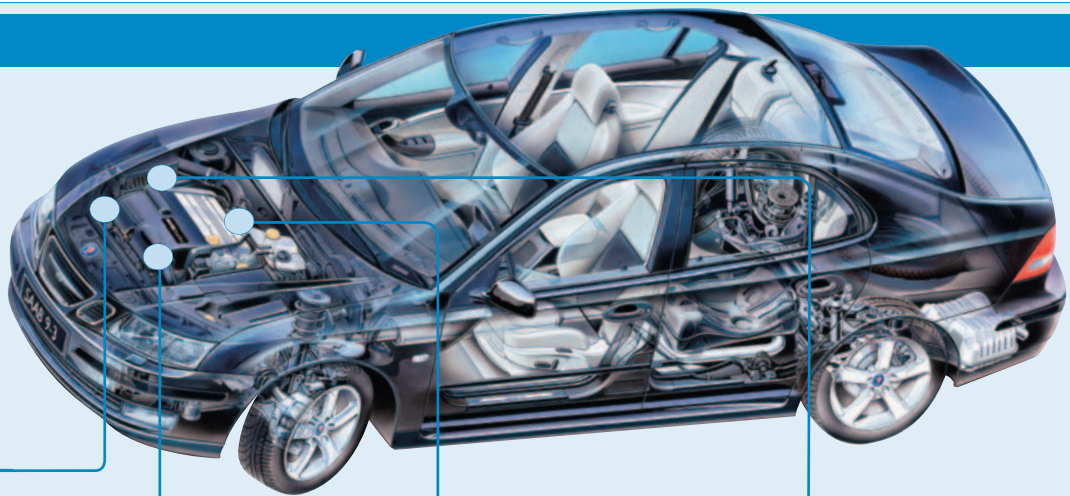
2007 m. ruduo. Modelio atnaujinimas, įrangos modernizacija, padidinta kai kurių variklių galia.



Gedimai



Automobiliuose po 120–160 tūkst. km reikia pakeisti dujų recirkuliacijos EGR vožtuvą



Gali sugesti generatoriaus diodų tiltelis, bet tai pigiai ir greitai galima sutaisyti



“Fiat” gamybos dyzelis yra patikimas ir retai turi problemų dėl purkštukų



Oro srauto matuoklis genda ne dažniau nei kitų automobilių gamintojų modeliuose



Elektronikos, pvz., ABS sistemos, variklio valdymo klaidų pasitaiko retai

Salonas



Puiki ergonomika, įdomūs ir originalūs sprendimai. Centrinis kompiuterio ekranas paprastas ir veikia patikimai, o spidometras, sugraduotas iki 260 km/h, nuteikia azartiškai



Gamyklinis grotuvas kartais genda – prieš perkant patikrinkite. Gale vietos ne per daugiausiai, ypač keleivių pėdoms ir keliams



Privalumai

- Išskirtinė išvaizda
- Nepriekaištinga surinkimo kokybė
- Patikimi varikliai ir pakaba

Trūkumai

- Ne pati pigiausia priežiūra
- Ne visos salono detalės kokybiškos
- Mažoka vietos gale

Išvada

■ Saab 9-3 su dyzeliniu 1.9 motoru – vertas dėmesio automobilis. Varikliai ir pakaba patikimi, o elektronika daug geresnė negu ankstesnio modelio. Automobilis dėmesį patraukia savo išvaizda, puikiai valdomas ir turi elegantišką saloną. Jis ganėtinai solidus, tačiau kartu neatrodo pernelyg iššaukiamai. Prie visų išvardytų savybių pridėjus palyginti nedidelę kainą (2005-ųjų gamybos dyzelis – apie 50 tūkst. Lt) ir gana didelį patvarumą, susidaro labai teigiamas vaizdelis.



Techniniai SAAB 9-3 T1D (2005 m.) duomenys

Ilgis (mm)	4635
Plotis (mm)	1760
Aukštis (mm)	1465
Durų/vietų salone sk.	4/5
Variklis	dyzelinis
Variklio darbinis tūris (l)	1,9
Variklio cilindų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	120/3500
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	280/2000
Pavarų dėžė	6 (mech.)
Maks. greitis (km/h)	200
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,5
Degalų bako talpa (l)	58
Bagaziinės talpa (l)	425
Automobilio masė (kg)	1565
Padangos (priekinės, galinės)	215/55 R16
Degalų sąnaudos (l/100 km) mieste, užmiestyje, vidutinės	7,5/4,7/5,7
Kaina (Lt)	50 000

SAAB 9-3 T1D (2005 m.)

atsarginių detalių kainos

Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	960
Galiniai žibintai (vnt.)	670
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	385
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	200
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	130
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	130
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	645
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	375
Sankabos komplektas	1080
Priekinis sparnas	770



Įrodyta: šliaužti neapsimoka... ...bet važiuoti maksimaliu greičiu – irgi ne

Dėl vis brangstančių degalų daugelis vairuotojų mažina važiavimo greitį. O koks automobilio greitis yra ekonomiškiausias, kiek galima sutaupyti degalų važiuojant skirtingu greičiu ir kiek laiko bei nervų tai kainuoja? Kolegos iš vokiškojo “Auto Bild” pabandė tai išsiaiškinti.

■ Vienoje Hamburgo priemiesčio degalinių stovi trys Volkswagen Golf automobiliai, kurių vairuotojai visai purto savo mašinas. Vienas supasi ant mašinos durelių slenkščio, kiti du įsikibę judina galinį statramstį. Visa tai, žiūrint iš šalies, atrodo gana kvailai, bet ką padarysi: juk reikia pašalinti iš benzino bako orą, kad būtų galima jį pripildyti iki pat viršaus.

Šios keistos rytinės mankštos kaltininkas – gerokai šoktelėjusios degalų kainos, dėl kurių vis daugėja vairuotojų, automagistralėse važiuojančių tik 90 km/h greičiu. Ar tikrai toks vairuotojų apsisprendimas duoda naudos ir ar toks važiavimas nevargina ir nenervina, bandė išsiaiškinti kolegos iš vokiškojo “Auto Bild” žurnalo redakcijos.

Testas: trise iš Hamburgo į Miuncheną

Testo planas – trimis identiškais 122 AG galios VW Golf 1.4 TSI tuo pat metu pajudėti iš Stilhorno netoli Hamburgo ir važiuoti iki Holledau poilsio aikštelės šalia Miuncheno. Vienas testo dalyvių važiuoja didžiausiu įmanomu greičiu, kitas stengiasi išlaikyti 130 km/h greitį, o trečiasis rieda 90 km/h. Taisyklės: stovėjimo spūstyse ir pertraukų laikas atimamas iš bendros važiavimo trukmės, bet degalams papildyti sugaištas laikas – ne. Visi automobiliai važiuoja įjungtomis šviesomis, radiju ir nusistatę klimato kontrolę 22°C temperatūrai palaikyti. Testo tikslas – gauti praktika paremtus, o ne laboratorijoje apskaičiuotus duomenis.

Tik pradėjęs važiuoti vėžlio



tempu vienas dalyvių susiduria su sunkumais: norėdamas magistralėje aplenkti sunkiasvorį vilkiką, jis kaip paprastai pasuka į vidurinę kelio juostą ir, šliauždamas pasirinktu 90 km/h greičiu, tampa kliūtimi važiuojantiems iš paskos. Būdamas mandagus vairuotojas, jis susinervina ir nusprendžia, kad kitą kartą verčiau liks dešinėje kelio juostoje ir spaus stabdžius.

Per šį testą netikėtai išaiškėja skirtingi jo dalyvių pojūčiai: kolega Stefanas, kuris važiuoja didžiausiu greičiu (maksimaliai apie 200 km/h), skambina ir skundžiasi lėčiausiam kolegai Aleksui, kad automagistralė sausakimša! Tuo tarpu šiam ji atrodo beveik tuščia. Vairuotojo-sraigės Golf borto kompiuteris rodo tikrus stebuklus: ekrane matyti skaičius, rodantis,



kiek kilometrų liko nuvažiuoti su bake esančiu degalų kiekiu, ir šis skaičius keičiasi nuo 700 iki 1000 km ir daugiau! Nuvažiavus 360 km, kompiuteris rodo, kad galima nuvažiuoti dar 900 km.

Testo pabaigoje paaiškėjo, kad lėtai važiuoti vis dėlto neapsimoka: plane numatytam tikslui pasiekti vairuotojas-sraigė sugaišo 8,5 val., t.y. dviem valandomis ilgiau nei kolega, kuris važiavo 130 km/h. Palyginus degalų sąnaudas matyti, kad lėtuoliui pavyko sutaupyti tik 9 eurus (31 litą).

Tačiau visą laiką važiuoti didžiausiu greičiu – taip pat nesąmonė. Šio testo greituolis tikslą pasiekė valanda anksčiau negu kolega, važiavęs 130 km/h, tačiau jo degalų sąnaudos buvo net 50 eurų didesnės (beveik 173 litai).

Jurgis Bružas

Sprendimas iš akies



Hamburgo pakraštyje esančioje degalinėje "Auto Bild" komanda įspylė pilnus batus

Nepraraskite budrumo



Lenkiate lėtesnius sunkvežimius? Bet šis baltas vilkikas tartum prilipęs seka iš paskos

Logiškas pasirinkimas



Aukso viduriukas: 130 km/h greitis leido vienodai išnaudoti visas magistralės juostas

Patarimai, kaip taupyti benzina

- Pakeisti važiavimo stilių: anksti perjungti pavarą į didesnę, važiuoti atsižvelgiant į aplinkybes.
- Be reikalo neperkrauti automobilio: 100 kg sumažinus svorį, galima sutaupyti pusę litro degalų 100 km kelio.
- Nuimti stogo bagažinę, antraip dėl oro pasipriešinimo degalų 100 km kelio nuvažiuoti reikės 1–4 litrais daugiau.

- Patikrinti oro slėgį padangose: tinkamai pripūstos padangos sutaupo apie 2 proc. degalų ir apsaugo padangas, kad šios nesprogtų.
- Naudoti kokybišką alyvą: jei variklyje mažesnė trintis, galima sutaupyti iki 3 proc. degalų.
- Išjungti nereikalingus elektros prietaisus: 100 W elektros srovė sudegina 0,2 litro degalų.

Akibrokštai



Priekyje sunkusis transportas: kelyje A7 už Kaselio – vėl dramblių lenktynės (Vokietija)

Be ribų



Vairuotojas greitkeliu, važiuojantis maksimaliu greičiu – savo vietoje, t.y. kairėje kelio juostoje

Maršrutas

■ Testo maršrutas: 724 km ilgio trasa nuo degalinės Hamburgo pakraštyje iki paskutinės poilsio aikštelės prie Miuncheno. Vairuotojas, važiavęs 90 km/h greičiu, dėl laikinai uždaryto kelio turėjo truputį pakeisti maršrutą.



Rezultatas: lėkti – brangu, bet lėtai važiuodamas irgi nedaug laimi

Vairuotojo važiavimo stilius	Važiavimo laikas (val.:min.)*	Sunaudota degalų (l)	Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	Benzino kaina (eurais)**
1. Neribojantis greičio	5:25	79,4	11	119,10 (411,23 Lt)
2. Normaliai važiuojantis	6:36	46,8	6,5	70,20 (242,39 Lt)
3. Vairuotojas-sraigė	8:29	40,6	5,6	60,90 (210,28 Lt)

* įskaitant laiką, sugaištą degalams papildyti, ir atėmus poilsio bei prastovų dėl spūsčių kelyje trukmę
** skaičiuota vidutiniškai 1,50 euro už litrą benzino

Išvada

■ Kartais aukso viduriukas yra visai neblogai: vis dėlto nerekomenduojame 130 km/h greičio kaip universalus. Vairuotojas turi pats nuspręsti, kokių tempų jam važiuoti, žinoma, jei nėra greičio apribojimų.



Tikslas pasiektas: teste dalyvavę automobiliai degalinėje šalia Miuncheno



Lietuvoje mažėja avaringumas

ABL archyvo nuotr.

Teigiamų rezultatų jau davusi sugriežtinta atsakomybė už kelių eismo taisyklių (KET) pažeidimus Lietuvą gali pašalinti iš avaringiausios Europos Sąjungos valstybės sąrašo.

■ Lietuva jau bene 15 metų užima pirmą vietą pagal žuvusiųjų per avarijas skaičių tarp visų ES valstybių. Tačiau šiemet sugriežtintus vairuotojų ir kitų eismo dalyvių atsakomybę žuvusiųjų šalyje per septynis mėnesius sumažėjo ketvirtadaliu. Jeigu Lietuva teigiamus pokyčius keliuose išlaikys, gali būti, kad pagal avarijų skaičių ji pateks jau į ES valstybių viduriuką.

Per septynis šių metų mėnesius Lietuvoje įvyko 2845 avarijos.

Žuvo 251 žmogus, dar 3441 buvo sužeistas. Palyginti su tuo pačiu 2007-ųjų laikotarpiu, avarijų sumažėjo 688-iomis, sužeistųjų – tūkstančiu, o žuvusiųjų – 152 žmonėmis.

Net ir avaringiausiu metų laiku, vasarą, avarijų, per kurias būta žuvusiųjų, sumažėjo: palyginti su tais pačiais mėnesiais pernai, šiemet birželį jų būta 50 proc. mažiau, liepą – 43 proc., rugpjūtį – 50 proc. mažiau. Policininkų galvos skausmas – pėstieji ir dvira-

tininkai. Šie eismo dalyviai sudaro 40 proc. visų žuvusiųjų. Mirtis keliuose juos dažniausiai ištinka tamsiu paros metu nenaudojant atšvaitų.

Lietuvoje galiojanti atsakomybė už KET pažeidimus yra viena griežčiausių iš visų Europos Sąjungos valstybių. Čia už vairavimą neblaiviam ar neturint vairuotojo pažymėjimo galima gauti ne tik tūkstantinę baudą, bet ir patekti už grotų bei visam laikui prarasti automobilį. Lietu-

voje teisę vairuoti galima prarasti ir dažnai vengiant užsisiegti saugos diržą.

Konfiskuoti pažeidėjų automobiliai parduodami aukcionuose. 1354 mūsų šalies “kelių ereliai” pateko už grotų, nes buvo nubausti administraciniu areštu. Teismai konfiskavo 264 automobiliaus. Policijos pareigūnai įsitikinę, kad tokio įstatymo, koks dabar galioja už KET pažeidimus, Lietuvai reikėjo.

ABL inf.

Kitame numeryje (šeštadienį, rugsėjo 27 d.) skaitykite:

DIDYSIS TESTAS



Mazda 2, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza

Ar naujoji SEAT IBIZA bus pripažinta miesto automobiliu?

PIRMASIS VAŽIAVIMAS



VW Routan

Naujas nepažįstamasis

NAUDOTI AUTOMOBILIAI



Subaru Forester

Patikimumo lyderio pozicijose

Kad ir kokį kelią
išsirinktumėte,



su „Shell Helix“
visada sugrįšite.



Shell
HELIX
Motor oils

ACTIVE
CLEANSING AGENTS

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



