

Superb prieš kraujo brolius

Škoda Superb, VW Passat ir Audi A4 su 1.8 TSI/160 AG turbininiais varikliais



Didysis testas

Auto Bild

LIETUVA

Tik **3⁵⁰!**
LT!

PARYŽIAUS PARODA Žvaigždžių paradas

50 naujų modelių!



Audi A1



Corvette Rossi



Honda Insight Hybrid



Renault Megane



BMW X1



Mini Crossover



Kia Soul



Peugeot 3008



Citroen Hypnos



Hyundai i20



Opel Insignia Sports Tourer



E klasės Mercedes Concept Fascination



Toyota Urban Cruiser

**AUTO BILD
TYRIMAS!**

Kiniški automobiliai jau Lietuvoje



Pirmasis važiavimas

VW Golf VI

per vandenį, smėlį ir ledą

Naudoti automobiliai

Škoda Octavia

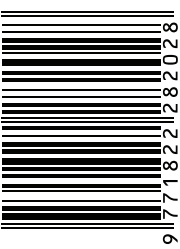
Universalas su 1.9 TDI varikliu



www.autobild.lt

Dvisavaitinis žurnalas

ISSN 1822-282X





APTIKTAS PAVOJINGAS POSŪKIS →
SUAKTYVINTI ESP ←

VISIŠKAI NAUJAS X-TRAIL YPAČ GALINGAS

Nesvarbu, ar žemėtas paviršius, ar slidi kelio danga, ar snieguoti takeliai, ar smėlėti paplūdimiai, o gal – staigūs posūkiai ir įspūdingi šlaitai – Jūs norite mėgautis vairavimu.

Naujasis NISSAN X-TRAIL suteiks šį malonumą. Jis automatiškai reaguoja į kelio sąlygas, kurias užtikrina ALL MODE 4x4-i sistema. „i“ – tai sumanumas (angl. intelligent), jautrumas (angl. instinctive) ir modernumas (angl. innovative), todėl ši sistema – tikra revoliucija visų varomųjų ratų technologijos srityje.

Bandomasis važiavimas su naujuoju X-TRAIL – dar sumanesnis 4x4 pasirinkimas, kad patirtumėte daugiau nuotykių.

ALL MODE 4x4-i SAVYBĖS



ESP – Elektroninė stabilumo programa



USS – Važiavimo įkalne sistema



VDC – Dinaminis automobilio valdymas



DDS – Važiavimo nuokalne sistema



VISIŠKAI NAUJŲ AUTOMOBILIŲ X-TRAIL SAVYBĖS:

- Naujoji sistema ALL MODE 4x4-i
- Nauja variklių serija, 2 dyzeliniai
- Visi dyzeliniai varikliai įmontuoti su dyzelinio variklio kietųjų dalelių filtrais (DPF)
- Platus pavarų asortimentas

KAINOS NUO

80 900 LTL

Užsisakyk bandomąjį važiavimą šiandien!

UAB „Raitas“
Kareivių g. 6, Vilnius LT-09117
Tel. +370 52700389
info@raitas.lt
www.raitas.lt

Darbo laikas: 8–18 val. (I–V), 10–14 val. (VI).



SHIFT capabilities

Aktualijos, testai

14 VW Golf VI

Ištvermės testas



20 Audi A4, Škoda Superb, VW Passat

Trys žirgai iš vienu arklidžių



28 Porsche Carrera S prieš BMW M3

Žaibiškai perjungiantys pavaras



36 Iveco Compagnola

Atgimusi italų legenda

Naujienos, įvykiai

8 Paryžiaus autosalono naujienos

Karštas ruduo Paryžiuje

16 Kiniški automobiliai – Lietuvoje

18 Karštos "Auto Bild" naujienos

50 Rinka

Rinka toliau mažėja



Naudingi patarimai

32 12 daiktų, kuriuos reikėtų turėti automobilyje

34 Padangų eksploatavimas

"Kališkas" kainuoja

Naudoti automobiliai

42 Škoda Octavia

Sėkmės receptas



46 Toyota Prius I

Išskirtinis naudotas automobilis

Kitos rubrikos

4 Kronika

6 Nuomonės, komentarai

26 Laisvalaikis

38 Tiuningas

40 Sportas

50 Anonsai



Kinijoje pagamintas visureigis CEO iš galo labai panašus į BMW X5, tačiau kainuoja dvigubai pigiau

16



Brangūs skaitytojai!

Praėjusią savaitę Paryžiuje prasidėjo vienas reikšmingiausių automobilių renginių Europoje – paroda "Mon-dial de l'Automobile". Tradiciškai ši paroda Prancūzijos sostinėje vyksta kas antri metai. Kaip visuomet didžiausi pasaulio automobilių gamintojai pristatė pačius naujausius gaminius ir būsimus projektus. Nors ekonominė krizė parodoje neįtampa, tačiau joje vyrauja taupumo ir ekologijos temos. Visi gamintojai susikongravę į tą patį – kaip sukurti pigiai eksploatuojamus ir aplinką tausojančius automobilius. Reportažą iš parodos skaitykite 8 p.

Kaip visuomet pristatome naujausius greitai Lietuvoje pasirodysiančius modelius. Viena svarbiausių naujienų – populiarusis VW Golf VI, kurį mūsų žurnalistai išbandė atšiaurioje Islandijoje. Reportažas apie bandymus 14 p. Neseniai Lietuvoje pradėta prekiauti kiniškais automobiliais. Ko tikisi pardavėjai? Ar verta pirkti pigesnę, tačiau visiškai nežinomo gamintojo prekę? Apie tai 16 p. Malonaus skaitymo!

Vitoldas Milius



46

1997-aisiais "Toyota" koncernas Japonijoje pristatė pirmąjį hibridinį modelį, po ketverių metų Toyota Prius pasirodė ir Europoje

Kuriame puslapyje rasiu savo markę?

- Audi 8, 20
- BMW 9, 28
- Cadillac 8
- Chevrolet 9
- Citroen 9
- Dacia 9
- Iveco 36
- Ferrari 10
- Fiat 10
- Ford 10
- Hyundai 10
- Honda 10, 47
- Kia 10
- Land Rover 10
- Mazda 12
- Mercedes 11
- Mini 12
- Mitsubishi 12
- Nissan 11, 38
- Opel 12, 18
- Peugeot 12
- Porsche 12, 28
- Renault 13, 18
- Seat
- Smart 6, 13
- Subaru 13, 18
- Suzuki 13
- Škoda 20, 42
- Toyota 13, 19, 46
- Volvo 13
- VW 13, 14, 20



48

Ypač įspūdingai ilgiausias pasaulyje tiltas, esantis Kinijoje virš jūros, atrodo naktį. Toks vaizdas tikrai traukia vairuotojų akį

www.AutoBild.lt

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**

Ilgiausias pasaulyje tiltas per jūrą

■ Ši toli horizonto link besidriekianti žvilganti juosta yra ne kas kita, kaip ilgiausias pasaulyje tiltas per jūrą. Ir šis statinys yra ne kur nors Amerikoje ar Europoje, bet Azijoje. Konkrečiai – Kinijoje. O jei dar tiksliau – Rytų Kinijoje. Jo ilgis nei didelis, nei mažas – 35 673 metrai, t.y. beveik 36 kilometrai. Tiltas iškilmingai atidarytas šių metų gegužės 1 dieną, kai iki Pekino olimpinių žaidynių pradžios buvo likę trys mėnesiai. Iki 2009 m. ant jo dar iškilis restoranai, apžvalgos aikštelė ir viešbutis. Apie tai sužinosite 48 mūsų žurnalo puslapyje.

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 tik 39 proc. mažų automobilių po nelaimingų atsitikimų ir toliau galėjo važinėti keliais, o tarp didesnių automobilių tokių – 46 proc.

Nuodingi modeliai

JAV mokslininkai ištyrė 220 naujų automobilių, pamatavo jų salonuose esančių nuodingųjų medžiagų kiekį ir sudarė labiausiai sveikatai kenkiančių lengvųjų transporto priemonių sąrašą. Toksiškiausiu automobiliu pripažintas kabrioletas *Mitsubishi Eclipse*. Jo salonas tiesiog perpildytas chemine medžiaga bromu. Bromas neigiamai veikia žmogaus klausą ir atmintį.

Kitas nuodingas automobilis – naujasis 1 serijos *BMW*. Šio modelio salone gausu chloro, kuris į žmogaus organizmą patenka per plaučius bei odą. Mokslininkų teigimu, dėl to vyrai rizikuoja susirgti impotencija.

Dar galingesnis Bugatti

Prancūzų išskirtinių automobilių gamintojas „Bugatti“ rinkai pristatys naują *Bugatti Veyron GT* modelį, kuris nuo savo pirmtakų labiausiai skirsis techninėmis charakteristikomis. *Bugatti Veyron GT* modelyje bus montuojamas 1350 AG variklis, o su tokiu agregatu automobilis 100 km/h greitį pasieks vos per 2,4 sekundės ir bus pajėgus važiuoti maksimaliu 425 km/h greičiu.





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 vaistinėlė būtina?

Vieną pažįstamą vairuotoją policija nubaudė už tai, kad automobilyje jis neturėjo vaistinėlės. Tačiau aš esu girdėjęs, kad ją vežiotis nėra būtina. Ar tai tiesa?

Gintaras iš Lazdijų

Netiesa. Kiekvienoje Lietuvoje registruotoje transporto priemonėje, išskyrus motociklus be priekabos, privalo būti pirmosios medicininės pagalbos rinkinys, todėl skaitytojo pažįstamą vairuotoją policija nubaudė teisingai. Vaistinėlės turinys yra nustatytas sveikatos apsaugos ministro įsakymu, jį periodiškai privalo būti atnaujinama.

Tiesa, Europos Sąjungoje yra keletas šalių, kuriose nėra pri-

valoma lengvuosiuose automobiliuose vežiotis vaistinėlę. Pavyzdžiui, Lenkijoje vaistinėlė privaloma tik autobusuose, taksi ir mokomuosiuose automobiliuose. O, pavyzdžiui, Lietuvoje autobusuose privaloma turėti net du pirmosios pagalbos rinkinius.

ABL



"Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

<http://www.autobild.lt>

Praejusiame numeryje klausėme: ar kiekvieną rudenį automobilių specialiai ruošiate žiemai ir kokius pagrindinius darbus atliekate?

Gints. Kiekvieną rudenį prieš prasidedant šalčiams būtinai patikrinu akumulatoriaus būklę, šildymo-vėdinimo sistemos veiklą bei aušinimo skysčio užšalimo temperatūrą. Manau, kad tai svarbiausi darbai prieš žiemos sezoną. Geriau tai patikrinti iš anksto, nei turėti problemų užėjus dideliems šalčiams.

Buomas. Nieko, išskyrus žieminių padangų pakeitimą, su savo automobiliu daugiau nedarau ir nemanau, kad tai būtina. Tiesa, dar reikia išleisti vasarinį langų plovimo skystį, nes jei jis užšals, gali sutrukinti šio skysčio bakelis.

Domzas. Jei automobilio bent minimaliai neparuoši žiemai, beveik 100 procentų, kad jis vieną šaltą žiemos rytą sustos, ir tada turėsi kur kas daugiau problemų, nei ruošdamas mašiną šaltajam sezonui.

Snow. Žiemą svarbiausia, kad aušinimo skystis neužšaltų ir neperdegtų tarpinės po variklio galvute. Todėl būtina patikrinti skysčio užšalimo temperatūrą.

Kuols. Mašinos žiemai neruošia tik vairuotojai, kuriems jų žirgeliai nėra brangūs ir mieli. Mat žiema yra labai rimtas išbandymas automobiliui ir šalčio iššūkiams jis privalo būti tinkamai parengtas – negi jūs spiginant 20 laipsnių šalčiui į lauką einate be striukės.

Kitas ABL forumo klausimas: Jei turėtumėte 40 tūkst. Lt, kokį automobilį pirtumėte – naują ar naudotą?

ABL

SMART FORTWO variklis – vienkartinis?

Neseniai nusipirkau naudotą Smart Fortwo (0,7/50 AG, rida 105 tūkst. km). Tačiau po nuvažiuotų kelių šimtų kilometrų iš variklio dingo daugiau nei vienas litras alyvos. Mechanikas pasakė, kad variklis sugedo, bet jis jo negali pataisyti, nes neva šie varikliai yra vienkartiniai. Autorizuotame servise taip pat pasiūlė pakeisti visą variklį. Ar nėra pigesnės išeities?

Rimas iš Vilniaus

Smart automobiliukuose montuojamus variklius remontuoti galima. Kadangi jis labai nestandartiškas, geriau šį darbą patikėti šioje srityje patirties turinčiam servisui. Jų adresus galime rasti, pavyzdžiui, internetiniuose Smart gerbėjų klubuose. Taip pat, pavyzdžiui, galima pasinaudoti kai kurių internete surastų specializuotų Vokietijos firmų pasiūlymu, kurios už kapitališkai suremontuotą 0.7 Smart variklį prašo 1400 eurų.

ABL



Smart variklius galima remontuoti be problemų

Keisti, nes purvinas?

Serviso meistras nori pakeisti mano automobilyje oro srauto matuoklį. Pasak mechanikų, dabartinis neveikia, nes užterštas. Ar negalima jo tiesiog išvalyti, gal tai kainuos pigiau?

Valdas iš Kupiškio

Užsiteršęs oro srauto matuoklis iš tikrųjų trikdo variklio darbą. Automobilių chemijos gamintojai siūlo ne vieną preparatą, kuris turėtų šiuo atveju padėti. Pavyzdžiui, galima naudoti priemones, pagamintas izopropilo spirito pagrindu. Bet

kuriuo atveju pabandyti išvalyti laidumo matuoklį galima ir tai kainuos tikrai pigiau, nei dėti naują.

ABL



Leidžia UAB "Veido" periodikos leidykla.

Leidėjas Algimantas Šindeikis.

Direktorius Andrius Valacka.

Vyriausiasis redaktorius

Vitoldas Milius.

Vyr. redaktoriaus pavaduotoja

Loreta Žilinskaitė.

Redaktoriai:

Mindaugas Malinauskas,

Jonas Okmanas.

Bendradarbiai:

Laurynas Rimševičius,

Saulenis Pociūnas, Olė Čičinskaitė, Irena Klionovskienė, Erika Kosteckienė, Indrė Večerskienė, Rasa Tarvydienė,

Lidija Tupčiauskienė.

Fotografas Algimantas Brazaitis.

Gamybos vadovė

Sonata Bajoraitė.

Dizaineris 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 žurnalų leidėjų asociacija.



Prenumerata "Respublikos" platinimo tarnybose, privačiose platinimo tarnybose ir redakcijoje - kiekvieną darbo dieną. Lietuvos paštuose - iki mėnesio 20 d. Informacija prenumeratos klausimais teikiama tel. (8-5) 262 68 13 arba el. paštu mailv@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 kokiū būdu kuria nors kalba be išankstinio raštiško leidimo.

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.



ABL archyvo nuotr.

Linksmoji mozaika



Bobų vasarą dar tinka automobilis ir be stiklų

Kodėl nuolat perdega?

Mano mašinos vieno priekinio žibinto H4 lemputė nuolat perdega. Jau išbandžiau įvairių firmų lemputes. Pirkty prekybos centruose pakanka kelioms savaitėms, ilgiausiai, net 3 mėnesius, degė "Bosch" firmos gamybos lemputė. Ką daryti, kad jos taip greitai neperdegtų?

Juozas iš Kauno

H4 lemputės laikomos gana patvariomis, jų ilgaamžiškumas turėtų būti gerokai didesnis negu, pvz., H7 lempučių. Greičiausiai perdega

vadinamosios sustiprintos lemputės (+30 arba +50 proc. tipo). Dažniausiai halogeninės lemputės greitai perdega dėl per aukštos įtampos ir jos šuolių, perkaitimo arba per stiprios vibracijos. Jei problemų skaitytų kyla tik dėl vienos, galima įtarti, kad mašinos elektros instaliacijoje yra per aukšta įtampa. Siūlome patikrinti, ar lemputė tinkamai prijungta, ar visi kontaktai gerai sujungti ir ar apskritai žibintas yra gerai įmontuotas.

ABL



Lemputės per greitai perdega dėl netinkamos elektros instaliacijos arba per didelio žibintų vibravimo

Kada su įjungtomis avarinėmis šviesomis?

Daug kartų mačiau, kaip vairuotojai, privažiuoję automobilių grūstį, įsijungia avarines šviesas ir taip važiuoja iki spūsties pabaigos. Ar taip naudoti avarines šviesas leidžia kelių eismo taisyklės?

Vaidas iš Klaipėdos

Pačioje naujausioje kelių eismo taisyklių redakcijoje sakoma, kad privažiuojant automobilių spūstį rekomenduojama įsijungti avarines šviesas tam, kad už jūsų važiuojančių transporto priemonių vairuotojai

atkreiptų dėmesį, jog priekyje yra grūstis, ir sumažintų greitį.

Šis įprotis atkeliavo į Lietuvą iš Vakarų, bet, deja, jis dar nėra plačiai paplitęs. O gaila, nes toks vairuotojų perspėjimo būdas labiausiai apsaugo jau stovinčius spūstyje automobilius nuo artėjančių transporto priemonių, ypač tų, kurių vairuotojai užsižiopsojo ir nepastebėjo, kad priekyje grūstis. Avarinės šviesos sugalvotos tam, kad būtų galima įspėti kitą mašiną apie kelyje tykantį pavojų.

ABL



Avarinė signalizacija, perspėja privažiuojus spūstį, kitus vairuotojus apie priekyje susidariusią kliūtį

Prenumerata

Jau galima "Auto Bild Lietuva" ir 4x4 žurnalus užsiprenumeruoti internetu (adresas – <http://prenumerata.veidas.lt>)

ir už tai iš karto sumokėti naudojantis elektroninės bankininkystės sistema.

Visa tai užtruks dvi minutes.

Kviečiame išbandyti!

2008
PARIS
**MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE**
4-19 OCTOBRE

Du mardi au vendredi : 10h-22h
Samedi, dimanche, lundi : 10h-20h
PARIS - PORTE DE VERSAILLES



INFORMACIJA

- Kur?** Paryžius, Place de la Porte de Versailles
- Kada?** Iki spalio 19 d., 10–22 val. (šeštadienį, sekmadienį, pirmadienį iki 20 val.)
- Kaip?** Iš Orli oro uosto “West” išėjimo “G” kasdien kursuoja autobusai
- Kiek?** Bilietas – 12 eurų (41,5 Lt) suaugusiems, pusė kainos 10–18 metų jaunimui. Jaunesni negu 10 metų vaikai įleidžiami nemokamai.
- Internetė:** www.mondial-automobile.com

Karštas ruduo

Paryžius džiūgauja ir dūsta nuo pačių naujausių automobilių. Šių metų Paryžiaus autosalone tiek naujienų, kiek įsimylėjęlių vaikšto Senos pakrantėmis.

Į Paryžių visada verta nuvažiuoti. Pirmiausia, jei galvojame apie savo sielos pakultūrinimą arba apie karštus bučinius. Tačiau jau kuris laikas į Prancūzijos sostinę masiškai važiuoja ir automobilių mėgėjai. Dėl to kalta Paryžiaus paroda “Mondial de l'Automobile”, vykstanti kas antri metai pakaitomis su Frankfurto IAA.

Šiomet dalyvauti šioje mugėje pareiškė norą 332 gamintojai iš 23 šalių. Tarp jų ir tokios kompanijos, kaip “Venturi” arba “Li-

gier”. Bet, žinoma, vyrauja pagrindiniai šios srities gamintojai. Ypač prancūzai nori savo gimtinėje parodyti, ką turi naujo. “Citroen”, be *C3 Picasso*, pademonstruos studijinį automobilį, kuriuo jie tikriausiai įžengs į liukso klasės limuzinų rinką. “Peugeot” taip pat nori sublizgėti konceptu, kuris kada nors virs nuostabiu kupė. Be to, parodoje pamatysime kompaktinį vienatūrį, pavadintą *3008*. Pagaliau “Renault” pristatys naują *Megane*.
Jonas Okmanas

A1



AUDI

■ Mažiausias Audi ateityje turėtų būti gana didelis. A1 konceptas išduoda, jog vokiečiai ir taupijį miesto klasės automobilį kuria tam, kad juo mėgautųsi. Už būdingų milžiniškų nasrų su pikta blykčiojančiais LED žibintais matomas raumeningas kėbulas į kupė panašiu stogu. A1 bus ir dvejų, ir ketverių durų. Čia valdžią ima maži turbininiai varikliai, pradedant nuo 80 AG-1,4 TFSI su dvigubu turbokompresoriumi ir baigiant 160 AG variantu.

Duoklė ekologijai žadama atiduoti 2011 metų pabaigoje, pasi-

rodžius hibridui A1. Hibridinis A4 užbaigs “eko” paletę. Žadamas ir galingas sportinis automobilis S4 (apie 350 AG) bei limuzinas. Dar viena naujovė – RS 6, turintis 580 AG pasiekiantį V10 variklį su dviem turbinomis, kuris iki 100 km/h įsibėgėja per 4,5 s. Šį galiūną bus galima įsigyti nuo spalio vidurio už 105 550 eurų (364 148 Lt).



CADILLAC

CTS Sport Wagon

■ 4,82 m ilgio CTS universalso bagažinės talpa 720 litrų. Vietoj Amerikoje leidžiamo tiesioginio benzino įpurškimo 3,6 litro V6 304 AG variklio Europoje ir Azijoje bus pardavinėjamas silpnesnis 2,9 litro V6 turbodieselinis variklis, pasiekiantis 250 AG. Tai kol kas bus vienintelis pasiūlymas.

Paryžiuje



BMW

■ Miuncheno koncernas Paryžiuje parodys, kad normalaus dydžio gali būti ir kompaktiškas automobilis. X1 modeliu BMW koncernas užbaigs sėkmingą SUV šeimos atnaujinimą, įsibraudamas į populiarių kompaktiškųjų SUV segmentą už 30 000 eurų. X1 platforma ir kita technika pasiskolinta iš 1-osios bei 3-osios serijos BMW, o 1,6 litro turbininis (165 AG) motoras jau pažįstamas iš bendradarbiavimo su "Peugeot/Citroen" koncernu – tokį

variklį turi *Mini Cooper S*. Taigi mažasis SUV galės važiuoti greitai ir kartu bus ekonomiškas.

Kai kalbama apie degalų taupumą ir aplinkos apsaugą, negalima pamiršti naujojo 7-osios serijos hibrido. Tarp benzininio V8 ir naujos automatinės aštuonių pakopų pavarų dėžės koncernas iš Bavarijos įspraudė mažą elektros variklį.

7-osios serijos Hybrid
2009 metais 7-oji serija turės ir hibridinę versiją



CHEVROLET

■ Kompaktiškąjį hečbeką *Cruze* Paryžiaus parodoje palaikys jos didesnis brolis. Ant tos pačios platformos amerikiečiai užkėlė septynvietį kompaktiškąjį vienatūrį *Orlando*. Kadangi atstumas tarp ašių – 2,76 metro, vietos salone tikrai netrūks, po trumpu variklio gaubtu atrasime dviejų litrų turbodieselį, pasiekiantį 150 AG ir 320 Nm sukimo momentą. Degalų sąnaudos – nedidelės.

DACIA

Sandero Stepway

■ Brazilijoje jis vadinamas *Renault Stepway*, o pas mus taps *Dacia Stepway*. Kompaktiškojo *Sandero* SUV variantas išsiskiria didesniais dvispalviais buferiais, apsauginėmis juostomis, kitokiomis stogo atramomis ir didesniu aukščiu. Modernus automobilis priekiniais varančiais ratais turėtų būti ir su moderniu dyzeliniu varikliu.



CITROEN



C3 Picasso



C3 Picasso daug dėmesio skiriama įspūdingai išorei ir vidaus erdvei. Studijinis *Hypnos* turėtų pademonstruoti, ką ateityje sugebės hibridinė technika

■ C3 bazės vienatūris nuo 2009 metų pradžios turės ir papildomą pavadinimą *Picasso*, išsiskirs kitokiais kampais ir briaunoms. Penkiavietis modelis bus pakankamai erdvas, jo ilgis sieks 4,08 m, plotis – 1,73 m, aukštis – 1,62 m. Jo vidus bus lengvai transformuojamas. Padalytas galinis suolas gali pasislinkti 15 cm, vienu rankos paspaudimu jį galima sulygtinti su grindimis. Be to, keleivio šalia vairuotojo sėdynę taip pat galima sulygtinti su grindimis. Automobilių varo du benzininiai varikliai – 95 bei 120 AG ir du dyzeliniai – 90 bei 109 AG. Ateityje prancūzai planuoja hibridinį konceptą *Hypnos*. Nepaisant to, kad jo variklis pasiekia 200 AG, šiam konceptui įveikti 100 km reikia tik 4,5 l degalų.



Hypnos





FERRARI

■ Paryžiuje įvyks oficiali *California* premjera. Lenktyninio automobilio priekyje – 4,3 litro V8, pasiekiantis 460 AG variklis, gale – nuleidžiamas aliuminio stogas. Pasikelti ar nusileisti jis turėtų tokiu greičiu, koku *Ferrari* įsibėgėja iki 100km/h, – mažiau nei per keturias sekundes.

FIAT

■ Italai su *Fiat 500 Abarth Super Sport* nori išsišokti. Laukiame 1.4 turbininio motoro, pasiekiančio apie 160 AG. Kartu pasirodo ir specialus biodyzelinis *500* ir autobusiukas *Fiorino Qubo*. Parodos dėmesio centre – antrinių koncerno markių modeliai *Alfa MiTo* ir *Lancia Delta*.

Ka

Antroji *Ka* laida – mažiau apvalumų, rimtesnis įspūdis



■ Prieš dvyliką metų *Ford Ka* debiutavo būtent Paryžiuje, o šiame parodoje pasirodo jo įpėdinis. Dar šių metų pabaigoje rinkoje pasirodys du šio mažylio variklių variantai. Šalia žinomo 1,2 litro darbinio tūrio benzininio (69 AG) pirmą kartą bus ir dyzelinis. 1,3 litro darbinio tūrio TDCi pasieks 75 AG ir, kaip benzininis brolis, į aplinką išmes mažiau kaip 120 g CO₂/km. Kaina prasidės nuo 9750 eurų (33 150 Lt). Dar taupesnę turėtų būti *Fiesta*, dyzelinio variklio (90 AG) degalų sąnaudos – tik 3,7 l/100 km. Ne už kalnų ir *Ford* sportinių modelių debiutas. *Focus RS* turės 300 AG variklį ir iki 100 km/h įsibėgės mažiau nei per šešias sekundes, maksimalus greitis – 260 km/h.

FORD



LAND ROVER

Freelander Hybrid

■ Britų kompanija, priklausanti indams, demonstruos jau Londono parodoje debiutavusį *Freelander* hibridą – tai dyzelinio ir elektrinio variklio derinys. Starteris – kartu ir generatorius, ličio jonų baterijos ir galinės ašies elektros pavara turėtų 20 proc. sumažinti išmetamų kenksmingų medžiagų kiekį.



Insight



Būsimasis *Insight* atrodo taip, lyg būtų *Civic* ir *Prius* modelių derinys. Jau *Jazz* modelio išorė atskleidžia, kad ties vidaus koncepcija iš naujo padirbėta.



Jazz

HONDA

■ “Honda” antruoju *Insight* modelio leidimu nori prisidėti prie hibridinių automobilių technologijų bumo. Baterijos čia yra storose grindyse, taip net sutaupoma vietos, bet ir pažemėja svorio centras. Visą bagažinę galima panaudoti pagal paskirtį. Naujasis *Jazz* lieka ištikimas sau. Būdamas 3,90 m ilgio, jis šiek tiek trumpesnis už tradicinį mažalitražį automobilį, tačiau 1,53 m aukščiu aiškiai pranoksta konkurentus. Abu keturių cilindrų benzininiai 1,2 ir 1,4 l darbinio tūrio varikliai dabar galingesni ir ekonomiškiesni. Ateityje bus 90 AG variklis, naudojantis 5,1 l/100 km. Be to, yra 100 AG motoras, kurio sąnaudos – 5,3 l/100 km.

i20



Naujoviško *Getz* įpėdinio dizainas sukurtas europiniame “Hyundai” centre Vokietijoje

HYUNDAI

■ Metų pabaigoje vietoje *Getz* modelio “Hyundai” koncernas parodys *i20*. Modernus penkerių durų automobilis bus su 75 iki 126 AG varikliu, o po pusmečio pamatysime ir trejų durų modelį.

Tuo tarpu naujas SUV *iX55* bus 4,84 metro ilgio ir labai erdvus, o trijų litrų darbinio tūrio V6 turbodyzelinis variklis pasieks 240 AG. Dėmesį verta atkreipti ir į konceptą, 4,67 m ilgio *Genesis Coupé*. 2+2 vietų automobilio varantieji ratai bus galiniai, o 3,8 litro V6 motoras pasieks 300 AG.

Genesis Coupe



iX55



Soul



KIA

■ “Kia” 2009-ųjų vasario mėnesį penkerių durų hečbeką *Soul* išleis į rinką. 4,11 metro ilgio, 1,61 m aukščio ir 1,79 m pločio *Soul* galės vežti penkis keleivius ir pirmiausia pasirodys su dyzeliniu ir benzininiu varikliais. Šis modelis –

Cee`d brolis. Dyzelinis variklis iš 1,6 l darbinio tūrio išspaus 126 AG ir pasieks 255 Nm sukimo momentą, 1,6 l darbinio tūrio benzininis variklis pasieks 126 AG. Modelis galės būti ir su automatine pavara dėže. Dalykiškas dvispalvis salonas, įmanrus kėbulas – kampuotas ir briaunotas.

MERCEDES



E klasės Concept Fascination



2,1 l darbinio tūrio naujasis ekonomiškasis dyzelis išspaus 204 AG. Degalų sąnaudos – tik 5,2 l/100 km. Pirmiausia atsiras serijinis C 250 CDI

■ Mercedes Paryžiuje parodys *Concept Fascination*, 4,81 m ilgio kupė ir universalso derinį. Elegantiškos linijos suteikia 1,41 m aukščio mišrūnui dailų profilį. "Keturakis" priekis sudaro įspūdį, lyg tai būtų E klasės serijinis automobilis, pasirodysiantis 2009 metų kovo mėnesį. Po gaubtu – 2,1 litro CDI motoras su AdBlue įpurškimo technologija ir 204 AG. Odos, medžio ir

aliuminio salonas sukuria stilingai prabangią aplinką. Maždaug kvadratinio metro dydžio grindys – medinės su šlifutu aliuminio apsauginiais įtvaisais. Parodoje yra ir dviejų pakopų "Common-Rail" dyzelinis variklis su 2000 atmosferų įpurškimo spaudimu. Iš šio studijinio modelio rudenį žada gimti naujoji C klasė. C 250 CDI Blue Efficiency pasiekia 204 AG ir 500 Nm suki-

mo momentą, o per septynias sekundes įsibėgės iki 100 km/h. Maksimalus greitis – 250 km/h. Degalų sąnaudos turėtų būti tik 5,2 l/100 km (CO₂ išmetimas – 138 g/km). Prime-Edition modifikacijos serija bus ribota, bus pagaminta tik 5 tūkst. vienetų, o mašina kainuos 40 639 eurų (140 205 Lt).

NISSAN



Note

■ Trijų metrų ilgio elektromobilį *Nuvu* galima pamatyti tik Paryžiuje. Labai laukiama modeliuko, turėsiančio 2+1 vietą. Kitą pavasarį sulauksime ir 3,57

m ilgio *Pixo* modelio, kuris praturtins pačių mažiausių automobilių pasiūlą. Maždaug tokiu pat laiku pasirodys ir atnaujintas *Note*.



Pixo

YPATINGI
PASIŪLYMAI
GIMTADIENIO
PROGA!



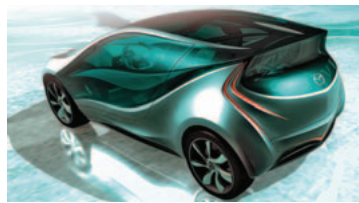
DnB NORD
LIZINGAS

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

MAZDA

■ *Kiyora* – tai “Mazda” koncerno rytdienos miesto automobilis. Jis tik 3,37 m ilgio, sveria 900 kg. 1,3 l keturių cilindrų tiesioginio įpurškimo variklis su “Start-Stop” sistema turėtų būti itin taupus. Galbūt *Kiyora* ateityje taps greitu sportiniu miesto automobiliu, besiremiančiu *Mazda 2* modelio pagrindu.



optiškai atnaujinti priešrūkinų žibintų korpusai. Du benzininiai varikliai lieka tokie patys – 126 ir 160 AG.



Kiyora
Pavadinimas reiškia “švarumas”

Parodoje rodomas atnaujintas *roadsteris MX-5*. Pirmiausia naujajį modelį atpažinsime iš naujai apipavidalinto priekio. Šalia radiatoriaus grotelių



MX-5

MINI

Crossover

■ Pamėgto mažylio *Mini* modifikacija *Crossover* ateityje žada gebėti įveikti ir nesudėtingą bekele.



OPEL

■ “Adam Opel” koncernas Paryžiuje švenčia naujojo *Insignia Sports Tourer* universalso pasirodymą ir kartu atsiveikia su klasikiniu senuoju *Vectra Caravan*. 4,91 m ilgio talpus automobilis už senąjį modelį ilgesnis 8 centimetrais, tačiau ratų bazė lieka nepakeista – 2,74 m. Bagažinėje turėtų tilpti daug – net 540 litrų bagažo. Variklių gama pasipildys ekonomišku turbobenzininiumi bei galingu turbodieseliniu. Kovo mėnesį pasirodysiančio *Sports Tourer* laukiama pradinė kaina vos 24 tūkst. eurų (82 800 Lt). ESP ir klimato reguliavimo sistema – standartinė visų modelių įranga. Už papildomą kainą galima užsisakyti “išmintingą” šviesų sistemą, eismo juostos palaikymo pagalbininką ir eismo ženklų atpažinimo sistemą.



Insignia Sports Tourer

MITSUBISHI

■ Dar šį rudenį prekybos salonuose turi pasirodyti naujosios kartos *Colt*. Išoriškai japoniškas mažylis bus panašus į savo didįjį brolių *Lancer*, o techniniu požiūriu išliks kaip senasis *Colt*. Nei dydžiu, nei varikliais *Colt* niekuo nesiskiria nuo dabartinio modelio.



Colt

PEUGEOT

■ “Peugeot” kocernas su *RC Concept* nori įrodyti, kad sportas ir ekologija gali eiti koja kojon. Ketverių durų studijinis variantas turi 313 AG hibridinį variklį, o išmetamųjų dujų CO₂ kiekis – tik 109 g/km. Norėdami įsiterpti į kompaktiškų vienatūrių rinką, prancūzai demonstruoja 3008 modelį. Ant 308 modelio bazės užkeltas vienatūris pasirodys su galinėmis pakeliamomis durelėmis ir siūlys septynias sėdimas vietas. Apie kainą “Peugeot” duomenų dar nepateikia, bazinis variantas turėtų kainuoti apie 20 tūkst. eurų (69 tūkst. Lt).



3008

RC Concept



PORSCHE

■ Speciali *Transsyberia* modifikacija bus kaip *Cayenne S* modelis su galingu 4.8 V8 (405 AG) motoru ir akį rėžiančių spalvų. Specialusis modelis pasirodys sausio mėnesį ir kainuos 77 558 eurų (267 575 Lt).

Cayenne S Transsyberia





Mégane



■ Kompaktiškojo *Mégane* nauja laida iš išorės atrodys palyginti drąsiai. Priekinėje dalyje išlaikytas Laguna stilius – kupė silueta, o galinė dalis įstriža, su dideliais žibintais. Bus du benzininiai varikliai – 1.6 (100/110 AG) ir 1.4-Turbo 130 AG, o dyzelinių – dar keturi variantai

1.5 dCi (90/100 AG), 1.9 dCi (130 AG), 2.0 dCi (160 AG). Penkerių durų 4,30 m ilgio automobilis pasirodys lapkričio mėnesį, o iki 2010 metų iš *Mégane* bazės dar pasirodys *Scénic*, *Grand Scénic*, universalas, trejų durų hečbekas, Coupé-Cabrio ir, matyt, SUV.

RENAULT

SMART

■ “Daimler Benz” koncernas baigia kurti elektrinį *Smart* modelį. Jau 2009 metais Berlyne turėtų pasirodyti pirmieji elektra varomi greiti miesto automobiliai. Vokiečių energetikai jau stato maždaug 500 elektros įkrovimo stočių tinklą. Šiuo pavyzdžiu žada pasekti ir kiti Europos didmiesčiai. Paryžiuje rodomas elektrinio *Smart* kabrioletų variantas.



Fortwo Cabrio Electric Drive

SUBARU

■ Dar šį rudenį “Subaru” pristato *Forester* ir *Impreza* modelius su naujuoju “Boxer” dyzeliniu varikliu.

Forester dviejų litrų dyzelis pasiekia 147 AG, o *Impreza* – 150 AG. Be to, “Subaru” demonstruoja ateities studiją – *G4e*, tai bus elektrinė transporto priemonė, be įkrovimo įveikianti 200 km atstumą.

TOYOTA

■ 2009 metų pradžioje pasirodysiančiu *Urban Cruiser* prasidės *Toyota* modelių ataka. Japonijos gamintojas stengiasi išsivaduoti iš sąstingio. Vos keturių metrų ilgio mažasis SUV bus varomas visais ratais, o 1,4 litro dyzelinio variklio degalų sąnaudos – apie penkis litrus. Dar mažesnės degalų sąnaudos bus mikroskopinio mažylio *iQ*, kuris Europoje taip pat pasirodys sausio mėnesį. Vasario pradžioje laukiama svarbiausios “Toyota” naujovės – kitos kartos *Avensis*. Trečioji vidutinės klasės modelio karta bus daug dinamiškesnė, išoriškai priartės prie *Lexus IS*. Kartu su sedanu pasirodys ir universalas.



Urban Cruiser



iQ



Avensis



Alto

SUZUKI

■ Simpatiškomis išplėtomis akimis ir bazine 9 tūkst. eurų (31 050 Lt) kaina pavasarį debiutuos naujasis *Alto*. 3,50 m mažylį varys vieno litro variklis, pasiekiantis 65 AG.

XC60



■ Parodoje “Volvo” pristato naująjį *XC60*, kurį įsigyti bus galima nuo lapkričio 22 d. už 33 900 eurų (115 260 Lt). Pigesni ir ekonomiškėsni bus kiti *Volvo* – 1,6 l ekologiškas dyzelio variantas *DRiVe*, kurį turės *C30*, *S40* ir *V50* modeliai. Mažesnis aerodinaminis pasipriešinimas ir variklio modifikacijos sumažins sąnaudas iki 4,4–4,5 l/100 km.

VOLVO



Volvo *C30*, *S40* ir *V50* ekologiški modeliai atpažįstami pagal logotipą *DRiVe*

VW

■ Paryžiuje pamatysime *Golf GTI*. Apie naujojo *Golf VI* bandymus Islandijoje skaitykite 14 p.





Ištvėrmės testas

Naujasis *Golf* kovinį krikštą gavo Islandijos keliuose. Tai reiškia – trys dienos ekstremalaus važiavimo per vandenį, ledą ir lavos akmenukais nusėtus kelius! Žiauri kelionė, kuri be jokio gailesčio vokiečių kolegoms ir mums atskleidė stipriuosius bei silpnuosius naujojo *Volkswagen* charakterio bruožus.

■ “Dėmesio! Toliau – sunkiai pravažiuojama vietovė”. Moters balsas, sklindantis iš navigacinės sistemos, skamba per maloniai, kad ši išpėjimą suvoktume kaip rimtą grėsmę. “Tik nereikia mūsų gąsdinti! – mintyse nustumiami šį išpėjimą šalin. – Taip blogai tikrai nebus”. Ir tai buvo mūsų klaida! Bet apie viską nuo pradžių.

Kalbame apie naująjį *Golf*, kurį žurnalistams ir plačiajai visuomenei Paryžiaus automobilių par-

dos išvakarėse “Volkswagen” pristatė Islandijoje. Kodėl būtent Islandijoje? Šalyje, kurioje greitis apribotas iki 90 km/h, mažai kelių ir dar mažiau posūkių – kaip tokiomis sąlygomis galima įvertinti naują automobilį? Žurnalistai iš viso pasaulio važiavimo išpūdžiais mėgavosi kaip strėlė tiesiam greitekelyje tarp oro uosto ir Islandijos sostinės Reikjaviko. Mes vien tuo neapsiribojome ir nutarėme paieškoti ko nors pikantiškesnio.

Aplink Islandiją? Nelabai vykęs sprendimas...

Kaip nusprendėme, taip ir padarėme – pasiėmėme raktelius, žemėlapi su numatytomis išvykos vietomis ir po įprasto laimingo kelio palinkėjimo pajudėjome pirmyn.

Mūsų sidabrinis *Golf* yra “Comfortline” komplektacijos, turi 140 AG dyzelinę TDI “širdutę”, DSG ir gausią papildomą įrangą: šviesias odines sportines sėdynes, navigacinę sistemą ir – ne itin svarbus dalykas islandiškoje dykvietėje –

automatinę “parkavimosi” sistemą. Taip, šis prabangus *Golf* mūsų ištvėrmės kelionei toks pat tinkamas, kaip sukriošęs sunkvežimis, atvežantis Holivudo įžymybes į “Oskarų” teikimo ceremoniją.

Iš sostinės pajudame rytų kryptimi. Variklio darbo visiškai negirdėti. Net ir šiek tiek spustelėjus akceleratorių. Naujasis “Common Rail” tipo dyzelinis variklis savo galią atskleidžia ne tik tolygiai, bet ir daug tyliau nei jo pirmtakas su “siurblio–purkštuko” sistema. Be

Pirmoji diena. 7:30 val. Nuvažiuota 0 km. Išvažiuojame iš Reikjaviko



Susitikimas su Islandijos kelių monstru: “Ką čia veikia toks automobilis”. Jau nuvažiuota 500 km



Vaizdingas peizažas: gera proga fotosėjai prie ledu padengtos lagūnos Jokulsaurloune. Nuvažiuota 700 km



VW Golf GTI



■ Paryžiaus parodoje pristatytas ir *Golf GTI* modelis. 32-ejus metus rinkoje esanti versija turės 210 „arklių“, 2.0 turbininį variklį, su kuriuo mašina galės įsibėgėti iki 239 km/h, o „šimtinė“ spidometre pasirodys po 7,2 s. Automobilis 100 km kelio turėtų vidutiniškai sunaudoti vos 7,5 l degalų. Pradėti prekiauti *Golf GTI* numatoma anksčiausiai 2009-ųjų birželį. Kaina turi būti nedaug didesnė nei dabartinio *GTI*.



to, DSG greičių dėžė veikia beveik idealiai harmoningai.

Elektronika bėgius perjunginėja žaibo greitumu ir švelniai. Važiuodami nuo kalno rankiniu būdu prie vairo esančia svirtimi perjungiate žemesnę pavarą. Tai pavyksta puikiai: TDI ir DSG – nuostabus derinys.

VW tvirtina, kad naujasis *Golf* turi geresnę garso izoliaciją. Ir jie teisūs. Važiuodami per automobilio langą matėme šėlstantį labai stiprų vėją, iš rankų tiesiog plėšiantį automobilio dureles arba neleidžiantį jų atidaryti, bei tiesiog dūkstantį Atlanto vandenyną. Bet nei variklio, nei vėjo, nei kiti garsai išsileidus į šį ištvėrmės testą mūsų neerzino. Bent jau važiuojant ne didesniu kaip 120–130 km/h greičiu (šį greitį labai trumpai išbandėme rizikuodami gauti 500 eurų, arba per 1700 Lt, baudą).

Nuvažiavus 300 km apima komfortiškumo, saugumo ir jaukumo jausmas. Patogus vairas, įmontuoti aiškūs prietaisų ciferblatai skydelyje, dideli jungikliai, geras matumas, sėdynės pasižymi geru šoniniu prilaikymu – tai tikras *Golf*.

Tiesiog tobulas iki nuobodumo. Automobilinė tvirtovė, kurios nenori palikti. Trūkumai? Keletas nedidelių: mažoki ir ne itin patogūs šoniniai veidrodėliai, šiek tiek apribojantys matomumą, saulėtą dieną truputį akinantys sidabriniai prietaisų ciferblatų apvadaai. Ir dar kai kas – nelabai patogų įsėsti ir išlipti iš automobilio dėl sėdynių pozicijos, mat atrodo, lyg tai būtų ne paprastas kompaktinės klasės modelis, o sportinis kupė.

Bet čia tik pradžia – tuoj privažiuosime visai kitokį kelią, kurį balsas iš navigacinės sistemos apibūdino kaip sunkiai pervažiuojamą. Mūsų *Golf* kelyje dabar atrodo kaip tikras *Touareg*. Po keturių valandų kelio priekyje pagaliau pasirodo du automobiliai: *Land Rover Defender* ir ekspedicinis *Unimog*. Abu vairuotojai krato galvas nustebę, ko mums čia reikia. Ir tai suprantama, nes ši mirtina, skalbimo lentą primenanti trasa visuose reikiams yra niekis. O golfui?

Aštrių lavos akmenukų neatlaikė priekinė dešinė padanga. O bagažinėje – ne atsarginis ratas, o „Tire Fit“ sandarinimo priemonė. Prastas

pokštas, ypač kai bagažinės talpa 350 litrų. Kai perpajauta 55 numerio padanga, nepadeda joks „Tire Fit“ – reikia naujo „bato“.

Sunkiausias išbandymas – pakabai

Po poros valandų, praleistų su šiuolaikinio vikingo *Dodge Ram* pagalba (įskaitant pamokymą: „Taip, taip – niekada nevažiuoti į kalnynus be dviejų atsarginių padangų...“), pajudame toliau. Dar 200 km per skaldą padengtą mėnuli žemę.

Mūsų *Golf* bilda per garuojančius žemės įskilimus, įkrinta į galias duobes, perplaukia gurguliuojančius

Privalumai

- Kokybiškos apdailos medžiagos
- Gausi įranga

Trūkumai

- Nėra atsarginio rato
- Prastas matomumas per šoninius veidrodėlius

Išvada

■ Pavyko! Naujasis *VW Golf* sėkmingai įveikė ištvėrmės testą Islandijos keliais ir puikiai pasirodė įveikdamas varginančias bekelės tramas, besidriekiančias tarp ledynų ir vulkanų. Šeštos kartos *Golf* yra

neprikaištingas, tylus, komfortiškas ir, kaip parodė testas, labai stabilus. Jeigu kalbėsime apie kokybę, čia matomas ir juntamas šuolis į priekį. TDI ir DSG – daugelio vairuotojų svajonių derinys.

Beveik spengianti tyla: į naujojo *Golf* saloną neprasiskverbia nė lašelis triukšmo iš išorės

Kelyje N1, besidriekiančiame šalia pakrantės, atsiveria kvapą gniaužiantys vaizdai. Juo galima važiuoti tik nedideliu greičiu

Padangos aštrių lavos akmenukų neatlaikė, o vietoje atsarginio rato bagažinėje gulinti sandarinimo priemonė prieš tokį gedimą buvo bejėgė



Kinai ateina

Kinų restoranai, elektronikos prekės “Made in China” – visa tai seniai įprasti dalykai Lietuvoje. Atėjo laikas ir automobiliams...

■ Dar prieš keletą metų lankantis didelėse automobilių parodose į kinų gamybos automobilius buvo žiūrima su ironija. Neharmoningai suprojektuoti, nekokybiškai surinkti jie stovėjo lyg kokie nusikaltėliai, o protingus veidus nutaisę europiečiai badė į juos pirštais: žiūrėkit, kokie nelygūs tarpai tarp kėbulo detalių, guminės

stiklų tvirtinimo detalės apkirptos paprastomis žirkklėmis, durelės užsidaro tik iš trečio karto...

Prabėgo keleri metai ir kinų automobiliai jau nebekelia juoko parodų lankytojams. Jais sėkmingai prekiaujama Rusijoje, Ukrainoje ir nelabai sėkmingai bandoma prekiauti kai kuriose Europos valstybėse. Neseniai kinų auto-

mobilių gamintojo modelis pasiekė ir Lietuvą.

Vienintelis modelis Lietuvoje

Nors Kinijos automobilių pramonė galinga, tačiau teisę pardavinėti savo gaminius Europoje po didelių “karų” gavo tik keletas kompanijų. Griežti ekologijos ir saugumo reikalavimai pristabdė sparčią kinų gamintojų invaziją į Europos Sąjungos valstybes. Vienas iš įvykdžiusių normatyvus yra “Shuanghuan” gamintojo modelis CEO. Šis visureigis yra pirmasis kinų modelis, kuriuo oficialiai prekiaujama Lietuvoje. Jį parduoda UAB “Premium Motors”. Tačiau ar kas perka? Deja, planuotų penkiasdešimties automobilių šiemet, matyt, nepavyks parduoti, tačiau kaip teigia UAB “Premium Motors” direktorius Regimantas Naginskas, susidomėjimas CEO modeliu jaučiamas. Kas gi tie besidomintieji? Pasirodo, šis visureigis labiausiai tiktų ūkininkams, statybos darbų vadovams, elektros ūkį tvarkančioms

bedrovėms. Įmonė planuoja kurti prekybos ir servisų tinklą nedideliuose miesteliuose, kad žmonėms prie ūkio nereikėtų grūstis į Vilnių pasikeisti variklio alyvos ar stabdžių trinkelėlių. Kaip teigia R. Naginskas, automobilio konstrukcija labai paprasta, suprantama ir lengvai remontuojama. Šiam modeliui taikoma trejų metų arba 100 tūkst. km ridos garantija. Deja, CEO neturi antikorozinės dangos, tad pirkėjui teks papildomai investuoti arba po šešerių metų (tiek galioja kėbulo garantija) teks važinėti prarūdijusiomis skardomis.



CEO galas nukopijuotas nuo BMW X5 modelio



Kas tas CEO?

Mitsubishi Pajero Sport rėmas, Mitsubishi 2,4 l darbinio tūrio benzininis variklis ir Mitsubishi



Prietaisų skydelis "nudrožtas" nuo Toyota Land Cruiser, tačiau medžiagos ir surinkimo kokybė daug prastesnės



Po dangčiu – benzininis Mitsubishi variklis, išvystantis 125 AG



Bagażinės apdailos medžiagos neblogos, tačiau detalės surinktos prastai

mechaninė greičių dėžė. Skamba neblogai. Patikrinti laiko patikimo gamintojo agregatai – tikrai teisingiausias sprendimas normaliam automobiliui sukurti. Visa kita – saviveikla arba bandymas kopijuoti, ir ne bet ką, o BMW ir Toyota! CEO priekis ir vidus – Toyota Land Cruiser, o galas ir šonas senesnio modelio BMW X5 kopijos. Dėl išorės galima ginčytis, tačiau tikrai matėme ir

prasčiau atrodančių visureigių. Vidaus apdailos medžiagos atrodė pigiai, o tai, kad dizainas "nudrožtas" nuo Land Cruiser, dar nieko negarantuoja. Iki tikro Land Cruiser kinui CEO – kaip iki mėnulio. Tačiau jis ir kainuoja perpus ar net triskart mažiau nei automobiliai, į kuriuos jis norėjo būti panašus. Automobilio kaina prasideda nuo 75 tūkst. Lt.

Vitoldas Milius

Privalumai

- Patikimi agregatai
- Nedidelė kaina

Trūkumai

- Nėra servisų tinklo
- Prasta surinkimo kokybė

Išvada

■ Už 75 tūkst. Lt šiandien galima nusipirkti labai daug naujų ir dar daugiau gerų nedaug naudotų automobilių. Ar yra prasmė pirkti CEO? Gal ir yra. Norintieji naujo, tikro, rėminės konstrukcijos visureigio gal ir gali įrašyti šį modelį į kandidatų sąrašą. Gal... Tačiau šiandien tų "gal" išties daug. Gal nesu-

ges? Gal nesurūdys? Gal sugedus kas nors suremontuos? O gal ir ne... Kas tada?

Tačiau matydami, kaip greitai plėtojama Kinijos automobilių pramonė ir kaip lanksčiai ji reaguoja į rinkos poreikius, galime spėti, kad labai netolimoje ateityje daugelio minėtų "gal" nebeliks.

MEISTRAI PATARIA



WYNN'S DRY FUEL - būtinas

Wynn's Dry Fuel būtinas jūsų automobiliui dabar

Šiltos dienos ir vėsios naktys skatina drėgmę kauptis kuro bako, ant sienelių. Vanduo lašais nuteka į benzina ar dyzeliną. Ypač intensyviai vanduo kaupiasi kure važinėjant apytuščiais kuro bakais, važinėjant dujomis.

Vanduo kuro sistemoje - didžiausias Jūsų automobilio priešas. Vanduo - tai daugelio gedimų ir papildomų žymių išlaidų priežastis.

NENAUDOJANT DRY FUEL GRĘSIA:

- Netolygus variklio darbas.
- Netikėti kuro sistemos gedimai (nebedirbantis siurblys, užsikisęs kuro filtras, purkštukai, vožtuvai).
- Kritusi variklio galia.
- Išaugusios kuro sąnaudos.
- Užšalęs kuras

Papildomų sąnaudų ir netikėtų gedimų padės išvengti unikali WYNN'S DRY FUEL. Vienas indelis kuro džioviklio apsaugos variklį ilgam. Veiksmingumas išbandytas ir patvirtintas daugelio vartotojų.

Jūsų išlaidos WYNN'S DRY FUEL bus nežymios, palyginus su automobilio naudojimo išlaidomis be jo!



Pilamas į kuro baką



Karštos **Auto Bild** naujienos

Visų laikų ryškiausias MEGANE

■ Spalį į Europos rinkas pateks tikra retenybė – *Megane R26.R*. “Renault” koncernas iš viso pagamino 450 šio sportinio monstro mašinų. 230 AG variklis padeda šiam sportiniam automobiliui per 6 sekundes įsibėgėti iki 100 km/h, maksimalus jo greitis – 237 km/h. Po variklio dangčiu – dviejų litrų turbininis variklis. Siekiant sumažinti svorį, buvo atsisakyta galinių sėdynių. Kaina dar nežinoma.



RENAULT



EUROPOS SĄJUNGA

Automobiliai brangūs kaip niekada

■ Per pirmąjį 2008-ųjų pusmetį naujų automobilių kainos Europos Sąjungos šalyse pasiekė rekordą. Vidutinė naujo automobilio be jokios papildomos įrangos kaina siekė 24 952 eurus. Šį tyrimą atlikusi “Center Automotive Research” (CAR) bendrovė nustatė, kad, palyginti su praėjusiais metais, nauji automobiliai pabrango maždaug 159 eurus.

Dovanoja dujų įrangą

■ “Subaru” Vakarų Europoje siūlo nemokamą dujų įrangą. Tiems, kurie iki šių metų pabaigos nusipirks naują šios markės automobilį, nereikės mokėti nei už dujų įrangą, nei už jos sumontavimą. Nauda piniginei akivaizdi: pavyzdžiui, jei *Forester 2.0X* per metus nuvažiuoja 20 000 km, naudojant dujas galima sutaupyti beveik 1000 eurų per metus, net ir atsižvelgus į tai, kad dujų tokiam atstumui nuvažiuoti prireikia šiek tiek daugiau.



SUBARU



OPEL



GT – pirmas teismas dėl odinio salono

■ Jau prasidėjo pirmas teisminis procesas dėl *Opel GT* odinės apdailos. 2009 m. kovo 30 d. Vokietijos Kelno teisme bus nuspręsta, ar galima atšaukti *Opel GT* modelių pirkimo sutartis. Klientai skundėsi, kad reklama žadėjo, jog šio modelio salonas bus odinis, o iš tiesų salone tėra vos viena

kita odos detalė. Pardavėjai neva už odą papildomai paėmė 1285 eurus. *GT* pirkėjai turi daug šansų laimėti šią bylą. Automobilių pramonės rinkos ekspertų tvirtinimu, automobilio saloną apibūdinti žodžiu “odinis” galima tik tuomet, kai oda sudaro didžiąją dalį salono apdailos.



Bus daug naujų hibridų



TOYOTA

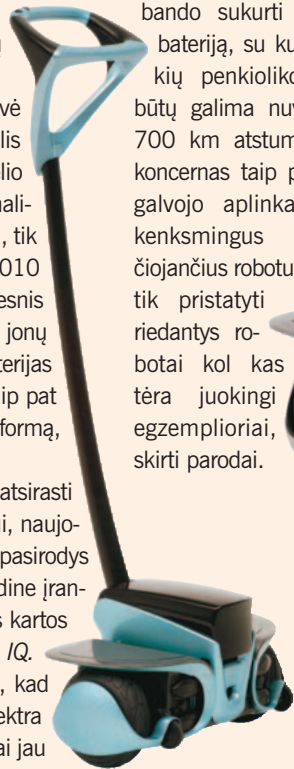
■ Iki 2020 metų "Toyota" planuoja hibridinius variklius įmontuoti į visų klasių savo automobilius.

Pati svarbiausia ir artimiausia naujovė bus *Prius*, trečiosios kartos modelis 2009-ųjų pavasarį pasirodys su nikelio metalo hibridų akumuliatoriumi. Formaliai jis labai panašus į ankstesnį modelį, tik jo bagažinė taps kur kas didesnė. 2010 metais pasirodys papildomas brangesnis variantas: *Prius* su pažangia ličio jonų baterijų technologija ir galimybe baterijas įkrauti iš elektros lizdo – "Plug-in". Taip pat "Toyota" patobulino *Prius III* kėbulo formą, kad salonas taptų erdvesnis.

Hibridinė technologija ateityje turėtų atsirasti visuose *Toyota* modeliuose. Pavyzdžiui, naujojo *Avensis* hibridinė versija vėliausiai pasirodys 2012 m. Tais pačiais metais su hibridine įranga turėtų į gatves išriedėti ir naujosios kartos *Auris*, taip pat miesto automobiliukas *iQ*.

"Toyota" taip pat nenuginčija teiginio, kad hibridai tėra tarpinė stotelė iki vien elektra varomų automobilių. Japonų inžinieriai jau

bando sukurti tokią galingą bateriją, su kuria po kokių penkiolikos metų būtų galima nuvažiuoti 700 km atstumą. Šis koncernas taip pat sugalvojo aplinkai nekenksmingus vaikščiojančius robotus. Ką tik pristatyti riedantys robotai kol kas tėra juokingi egzemplioriai, skirti parodai.



Elektroniniai gaminiai – robotai i-REAL ir "Winglet", kurie padeda vaikščioti

MOTIP
PATIKIMIAUSIAS JŪSŲ PARTNERIS

NAUDINGA IR PRAKTIŠKA



KAIP ATNAUJINTI RATLANKIUS PRIEŠ ŽIEMĄ

- PROBLEMA:**
- Aprūdyję ratlankiai?
 - Subraižyti dekoratyviniai ratlankių gaubtai?
 - Apdaužyti lengvo lydinio ratlankiai?

JUMS PADĖS PATVARUS MOTIP GRUNTAS IR DAŽAI RATLANKIAMS

- GREITAI IR LENGVAI:**
- Gražinsite lengvo lydinio, skardiniams ratlankiams, ratų gaubtams prarastą puikią išvaizdą.
 - Apsaugosite ratlankius nuo korozijos sukėlėjų.

- MOTIP Dažų PRIVALUMAI:**
- Išlygina mažus nelygumus ir apsaugo nuo korozijos.
 - Atsparūs vibracijai, temperatūrų pokyčiui, žvyro poveikiui.
 - Greitai džiūsta.
 - Ilgalaikiai.

MOTIP DAŽAI PATVARŪS IR JŪ MAŽA IŠEIGA

- RAGINIMAS:** Neišlaidaukite. Naudokite tik patikimus MOTIP dažus. Jie padės sutaupyti Jūsų laiką ir lėšas. Puiki dažymo kokybė.

Su **MOTIP** - Jūs galite ir patys!

Trys žirgai iš vienu arkliidžių



»» Škoda Superb 1.8 TSI



Nieko ypatinga. Pasaulyje tikrai yra kur kas gražesnių už Škoda Superb sedanų

»» VW Passat 1.8 TSI



Prie VW Passat formų akis jau priprato – tai iš

Ar "Škoda" su naujuoju *Superb* padarys galą VW koncerno viešpatuojančiai hierarchijai? Atrodo, taip. Juk antrosios kartos *Škoda Superb* itin vykęs čekų darbas.



Trys vidutinės klasės sedanai, kuriuos pagamino "Škoda", "Volkswagen" ir "Audi" įmonės, priklausančios vienam "Volkswagen" koncernui

■ Dar prieš pasirodant naujam *Škoda Superb* buvo galima tikėtis, kad šis automobilis sukels sumaištį "Volkswagen" koncerno. Vaizdžiai tariant, *Škoda Superb* kokybę galima palyginti su prabangiais vadovų kostiumais. Tačiau, priešingai nei minėti kostiumai, *Superb* nėra brangus automobilis. Žinoma, naujausių dizaino madų besivaikantis vadovas gali nusivilti naujuoju *Superb* "kostiumu": trumpas priekis ir galas, bet labai ilga vidurinė dalis.

Kita vertus, nemažam būriui žmonių kur kas svarbesnis ne išorinis, o vidinis grožis. Šį posakį galima pritaikyti ir automobiliams. Juk neretai už dailių automobilio "kostiumą" pirkėjui labiau rūpi jo praktiškumas. Todėl pabandykime išsiaiškinti, ko vertas naujasis *Škoda Superb*. Išspręsti šią užduotį mums padės dar du "Volkswagen" koncerno automobiliai – *Audi A4* ir *VW Passat*. Atkreipkite dėmesį, kad visų trijų automobilių ratus suka tas pats motoras – 1.8/160 AG benzininis variklis su turbina.

Superb salone erdvu kaip limuzine

Pažintį su naujuoju *Škoda Superb* reikia pradėti nuo galinių sėdynių. Atidarius galines automobilio dureles gali išstikti šokas – čia tiek daug erdvės kaip limuzine. Nejučia nusistebi – gal "Škoda" inžinieriai ir dizaineriai suklydo pasirinkdami automobilio klasę? Vis dėlto ne. Juk *Škoda Superb* – tikras vidutinės klasės sedanas.

Nustebina ir salono apdailos medžiagų kokybė – viskas atrodo labai prabangiai. Paprasčiau bus

Komentaras

Padėtis "Volkswagen" koncerno labai paini: prasčiausias arklys iš tiesų gali daugiausiai. Kas galėjo pagalvoti? Gal "Škoda" kompanijai reikėtų pradėti gaminti prastesnius automobilius? Jokių būdu ne. Tačiau koncerno vadovai turėtų pagalvoti, kokioms varžyboms ruošė savo žirgus. Būtų tikrai geriau, jei visi trys konkuruotų ne tose pačiose, o skirtingose varžybose.

pasakyti, kad naujojo *Superb* medžiagų kokybė niekuo nenusileidžia *Audi A4* automobiliui, tačiau gerokai lenkia giminaitį *VW Passat*. Prikibti galima tik prie priekinių *Superb* sėdynių, kurios galėtų būti šiek tiek komfortiškesnės.

Nuostabą kelia ir *Škoda Superb* bagažinė, kurią galima atidaryti net dviem būdais: kaip sedano (atsidaro tik nedidelis dangtis) arba kaip hečbeko (pasikelia durelės su visu galiniu stiklu). Ne mažiau įspūdinga ir bagažinės talpa – nuo 565 iki 1670 litrų.

Reikia pripažinti ir dar vieną *Škoda Superb* privalumą – naujasis čekų automobilis važiuoja labai užtikrintai. Atrodytų, kad ilgas (4,84 m) *Superb* sedanas turėtų būti gana nerangus automobilis, tačiau posūkius jis įveikia labai užtikrintai, taip pat gali pasigirti puikiais stabdžiais, taupiu varikliu ir komfortiška pakaba. Tiesa, važiuojant lėčiau arba įveikiant nedidelius kelio nelygumus susidaro įspūdis, tarsi pakaba būtų medinė. Tačiau tas pats galioja ir kitiems dviem šio testo automobiliams. Kita vertus, *Škoda Superb* vairo sis-

»»» Audi A4 1.8 TFSI



Žiūrint iš šono naujasis *Audi A4* sedanas atrodo bene dailiausiai tarp savo brolių

tiesų gana dailus automobilis



Salono medžiagų kokybė niekuo nenusileidžia Audi A4

Škoda Superb 1.8 TSI



Ant galinių *Superb* sėdinių vietas kaip tikrame limuzine, tačiau bendrauti su vairuotoju sunkoka – jis per toli



Salonas praktiškas, tačiau ne toks kokybiškas kaip Škoda

VW Passat 1.8 TSI



Vietos pakanka ir ant galinių *Passat* sėdinių, nors čia erdvės mažiau nei *Superb* automobilyje



Audi A4 salono medžiagos kokybiškos – jos geriausios

Audi A4 1.8 TFSI



Ant galinių *Audi A4* sėdinių vietas mažiausiai tarp šio testo trejeto, todėl aukštesniems žmonėms čia bus ankšta



tema galėtų būti tikslesnė, o pavaros perjungiamos sklandžiau.

VW Passat – greičiausias tarp šios trijulės

O štai palyginus dinamines visų trijų automobilių savybes į priekį išsiveržia *VW Passat*. Šis automobilis 100 km/h greitį pasiekia per 8,4 s. Antras estafetę įveikia *Škoda Superb* (8,6 s), paskutinis – *Audi A4* (8,9 s). Skirtumas labai nedidelis, tačiau taip yra todėl, kad *VW Passat* – lengviausias šios trijulės automobilis (1452 kg), o *Audi A4* (1542 kg) ir *Škoda Superb* (1544 kg) – sunkiausi.

Kita vertus, *VW Passat* yra ne tik greičiausias, bet ir vyriausias testo automobilis. Todėl jis pasižymi šiek tiek vangoka vairo sistema, o ir ant galinių *Passat* sėdinių ne taip erdvi kaip *Superb* automobilyje. Žinoma, per daug skūstis *Passat* salono erdve nederėtų, nes vietos vis dėlto užtektingai. Be to, vienintelis *VW Passat* pagal bagažinės tūrį (565–1091 l) gali varžytis su milžiniška čekų *Škoda Superb* bagažine.

Audi A4 pagal salono erdvumą nusileidžia tiek *Škoda Superb*, tiek *VW Passat*. Beje, ir šio prestižinio automobilio bagažinė nėra itin talpi. Jos tūris siekia nuo 480 iki 962 l. Tiesa, vertinant kraulumą, *Audi A4* irgi paskutinis. Į šį sedaną galima pakrauti mažiausiai – vos 418 kg, o konkurentai sutalpina nuo 530 iki 598 kg svorio krovinį. Dar vienas akmenukas į *Audi A4* daržą yra stabdžiai. Jie nėra prasti, tačiau abu giminaičiai stabdo akivaizdžiai geriau.

Vis dėlto didžiausias *Audi A4* privalumas yra itin gera garso izoliacija, todėl šio automobilio salone tyliausia. Tačiau vien to nepakanka, kad *Audi A4* įveiktų *Škoda Superb* ir *VW Passat*. Juk būdamas brangiausias tarp šios trijulės *Audi A4* sedanas prarado labai daug taškų.

Kiti du “Volkswagen” koncerno automobiliai akivaizdžiai pigesni. Tačiau galutinę pergalę švenčia naujasis čekų darbas. Atrodo, “Škoda” darbuotojams pavyko sukurti tikrai labai vykusį modelį. Gal net per gerą “Volkswagen” koncerno. Todėl naujasis *Škoda Superb* apverčia aukštyn kojomis automobilių hierarchiją “Volkswagen” koncerno.

Mindaugas Malinauskas

Škoda Superb 1.8 TSI



Škoda Superb bagažinės dureles galima atidaryti dviem būdais: kaip sedano arba kaip hečbeko

Čekų automobilio bagažinė turi dvigubą dugną



Bagažinės dugne paslėptas atsarginis ratas

Ksenoninius žibintus teks pirkti papildomai. Jų kaina – 3550 Lt

Audi A4 1.8 TFSI



Šiuo nedideliu mygtuku valdomas elektrinis rankinis stabdys



Vingiuotos diodinės dienos šviesos patinka ne visiems



Audi A4 bagažinėje. Vietoj atsarginio rato – akumuliatorius

VW Passat 1.8 TSI



Šviesų reguliavimo rankenėlė. Ksenoniniai žibintai papildomai kainuoja 3880 Lt

Degalų bako dangtelis atidaromas nuspaudus mygtuką



Po bagažinės dugnu – papildomas skyrius daiktams susidėti

Techniniai gamintojo duomenys	Audi	Škoda	VW
Durų/vietų salone sk.	4/5	4/5	4/5
Variklis	benzininis	benzininis	benzininis
Variklio darbinis tūris (l)	1,8	1,8	1,8
Galia (AG esant aps./min.)	160/4500	160/5000	160/5000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	250/1500	250/1500	250/1500
Maks. greitis (km/h)	225	220	220
Pavarų dėžė	6/mech.	6/mech.	6/mech.
Varantieji ratai	priekiniai	priekiniai	priekiniai
Padangos	225/50 R17	225/40 R18	235/45 R17
Degalų bako talpa (l)	65	60	70
Bagažinės talpa (l)	480–962	565–1670	565–1091
Degalų sąnaudos (l)*	9,9/5,5/7,1	10,4/6,0/7,6	10,4/6,0/7,6

* – mieste/užmiestyje/vidutinės

Testuota	Audi	Škoda	VW
Stabdymo kelias (m; 100 km/h) atvėsusiais/įkaitusiais stabdžiais	37,4/37,2	35,4/36,7	35,2/36,1
Įsibėgėjimas (s)			
0–50/0–100 km/h	3,3/8,9	3,1/8,6	3,1/8,4
60–100/80–120 km/h*	7,3/13,0	7,4/13,5	7,2/12,6
Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)	7,9	7,9	8,0
Nuvažiutas atstumas pilnu baku (km)	820	750	870
Triukšmingumas (dB)			
50/100/130 km/h	58/64/69	58/66/70	58/66/70
Automobilio masė/kraulumas (kg)	1542/418	1544/530	1452/598

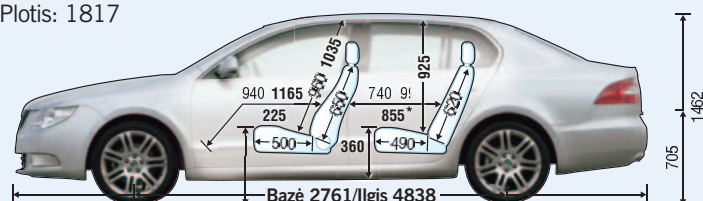
* – pirmas skaičius – 4 pavarą, antras – 6 pavarą

Kainos/įranga	Audi	Škoda	VW
Modifikacija	A4	Superb Ambition	Passat Trendline
Oro pagalvių skaičius	6	7	6
ABS/ESP	S/S	S/S	S/S
Oro kondicionierius/klimato kontrolė (Lt)	S/2157	–/S	S/1311
Automatinis pavarų perjungimas (Lt)	7251	6980	6882
El. langų kėlikliai (priekyje/gale)	S/S	S/S	S/P
El. valdomi išoriniai veidrodėliai	S	S	S
CD grotuvas	S	S	S
Ksenoniniai žibintai (Lt)	3723	3550	3880
Lengvojo lydinio diskai (Lt)	2103	S	1078
"Metalic" dažai (Lt)	2943	1620	1620
Bazinė kaina (Lt)	101 340	75 560	79 166

S – serijinė, P – aukštesnė komplektacija

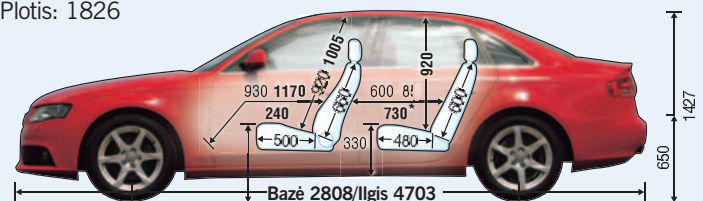
Matmenys (milimetrais) ŠKODA

Plotis viduje (pr./gal.): 1465/1450
Tarpatris (pr./gal.): 1545/1518
Plotis: 1817



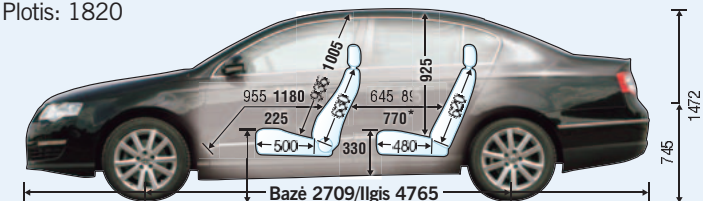
Matmenys (milimetrais) AUDI

Plotis viduje (pr./gal.): 1490/1450
Tarpatris (pr./gal.): 1564/1551
Plotis: 1826



Matmenys (milimetrais) VW

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



Eksploataciniai duomenys	Audi	Škoda	VW
Techninė priežiūra nuvažiavus (km)	15 tūkst.	15 tūkst.	20–25 tūkst.
Remonto išlaidos (Lt) nuvažiavus 120 tūkst. km	5450	3336	3534
Garantija (m.) / ridos apribojimas (km)	2/be aprib.	2/be aprib.	2/be aprib.
Prarūdimimo garantija (m.)	12	12	12
Draudimo įmoka (Lt)			
1 m./apsaugos lygis*	4224/2	2938/3	2951/3

* – "Lietuvos draudimo" duomenys

VW,
Audi,
Škoda: visų
trijų galinės
dalys gerokai
skiriasi



Čekų
Škoda Superb
priekis atrodo
linksniausiai tarp
šios trijulės



Visi trys šio testo automobiliai po variklio dangčiu turi tą patį 1,8 l benzininį motorą. Turbininis variklis pasiekia 160 AG jėgą bei 250 Nm sukimo momentą esant vos 1500 aps./min.

Išvada



■ Šiuos tris "Volkswagen" koncerno automobilius pagal prestižą derėtų išrikiuoti tokia eile: Audi A4, VW Passat ir Škoda Superb. Tačiau jei kalbėtume ne apie prestižą, o apie praktiškumą, naujasis Škoda Superb nepaliktų jokių šansų savo tituluotiems giminaičiams. Žinoma, visada bus žmonių, kurie mieliau rinksis VW Passat ar Audi A4. Ypač jei tokiems pirkėjams įvaizdis svarbiau. Tačiau kas žino – gal po dešimtmečio ar dviejų ir "Škoda" markės automobiliai bus laikomi ne tik praktiškais, bet ir prestižiniais.

Auto Bild VERTINIMAS

	TĄŠKAI (maks.)	ŠKODA	VW	AUDI
Salonas/bagažinė				
Salono erdvumas	30	30	28	24
Bagažinė	20	20	18	12
Kraulumas	20	19	20	12
Sėdynės	30	25	26	28
Matomumas	20	17	15	15
Valdymo įranga	30	28	22	26
Saugumo įranga	30	22	21	21
Medžiagų kokybė	20	18	17	19
Tarpiniai rezultatai	200	179	167	157
Variklis/Važiuklė				
Variklis	20	19	19	19
Įsibėgėjimas	30	23	23	22
Variklio elastingumas	20	13	13	13
Važiavimo savybės	30	29	27	29
Triukšmingumas	10	9	10	10
Komfortas	20	16	16	17
Pavarų dėžė	20	17	19	18
Vairo sistema	20	18	18	18
Stabdžiai	30	23	24	19
Tarpiniai rezultatai	200	167	169	165
Ekspluatacinės išlaidos				
Draudimas	20	18	18	16
Degalų sąnaudos	40	34	34	34
Garantija	20	17	17	17
Techninis aptarnavimas	20	19	19	17
Nuvertėjimas	10	8	8	9
Bazinė kaina	80	65	61	36
Papildomos įrangos kaina	10	9	9	9
Tarpiniai rezultatai	200	170	166	138
Galutinis įvertinimas	600	516	502	460
VIETA		1	2	3
Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas		▲		

Kai reikia sustabdyti staiga.

Sukurta ekstremaliam stabdymui ant ledo ir sniego.
Naujoji ContiVikingContact™ 5.



www.continental-tyres.com



Continental
Tyres – Engineered in Germany.



TAI PROTINGA



KARTAIS DAIKTAI ATRODO MAŽESNI
NEI YRA IŠ TIKRŲJŲ



Naujoji Škoda Fabia Combi



www.skoda.lt



Žaibiškai perjung

Iki šiol pavarų dėžę su dviguba sankaba turėjo *BMW*. Nuo šiol tokią turi ir *Porsche*. Ar tai privalomas atributas sportinio automobilio vairuotojui?

■ Amžinas gyvenimas: didžiausia svajonė ar baisiausias košmaras?

“Porsche” gamyklos darbuotojams tai – svajonė. Jie nuolat ir, ko gero, amžinai tobulins tobulą – *911* modelį.

Tie, kurie mano, kad “devyni vienuolikto” tema jau išsemta, turėtų eilinį kartą nusivilti. Šiemet legenda debiutuoja su dvigubos sankabos pavarų dėže. “Porsche” ją vadina PDK (“Porsche

Doppelkupplung”, išvertus iš vokiečių kalbos – “Porsche dviguba sankaba”). Šias pavarų dėžes gamina Vokietijos įmonė ZF. Tai ta pati įmonė, kuri “Volkswagen” koncernui tiekia tokio pat tipo pavarų dėžes, pavadintas DSG. “Porsche” taip pat subrendo šiai pavarų dėžei, nes dėl jos naujasis *911* tapo dar greitesnis.

Be to, atnaujintas *911 Carrera S* dėl tiesioginio degalų įpurškimo sistemos tapo ne tik galingesnis

(+ 30 AG), bet ir ekonomiškesnis (dabar vartoja 8 proc. mažiau degalų). Taigi naujasis *Carrera S* pasiekia 385 AG.

Laikas objektyviai įvertinti naująjį “vienuoliktuką”. Tam puikiai tiks *BMW M3*. Tiesa, šis yra talpesnis – keturvietis. Jis visada buvo laikomas vienu svarbiausių sportinių automobilių “tūzų”. 420 “arklių”, išgaunamų V8 varikliu – tikrai verti pagarbos. Visos šios kaimenės galią

galiniams ratams perduoda tokio pat tipo pavarų dėžė, kuri vadinama DKG (“Doppelkupplungsgetriebe” – pavara su dviguba sankaba). Taigi – pirmyn į kovą!

Kelyje *911* pranašesnis

Kelias iš pirmo žvilgsnio atrodo nepavojingai, tačiau akli posūkiai, besikeičianti asfalto danga, itin staigūs posūkiai, nuokalnės – kelias gana dramatiškas, ypač kai važiuoji grei-

<i>Carrera S</i>	
Porsche 911 Carrera S	
385 AG esant 6500 aps./min.	
420 Nm esant 4400 aps./min.	
Dvigubos sankabos pavarų dėžė	
7 pavaros	



PDK pavarų perjungimo svirtis panaši į ankstesnes *Porsche* automatinių pavarų dėžių svirtis



BMW M3 pavarų perjungimo svirtis taip pat atrodo panašiai kaip ir kitų *BMW* “automatų”

Antys pavaras

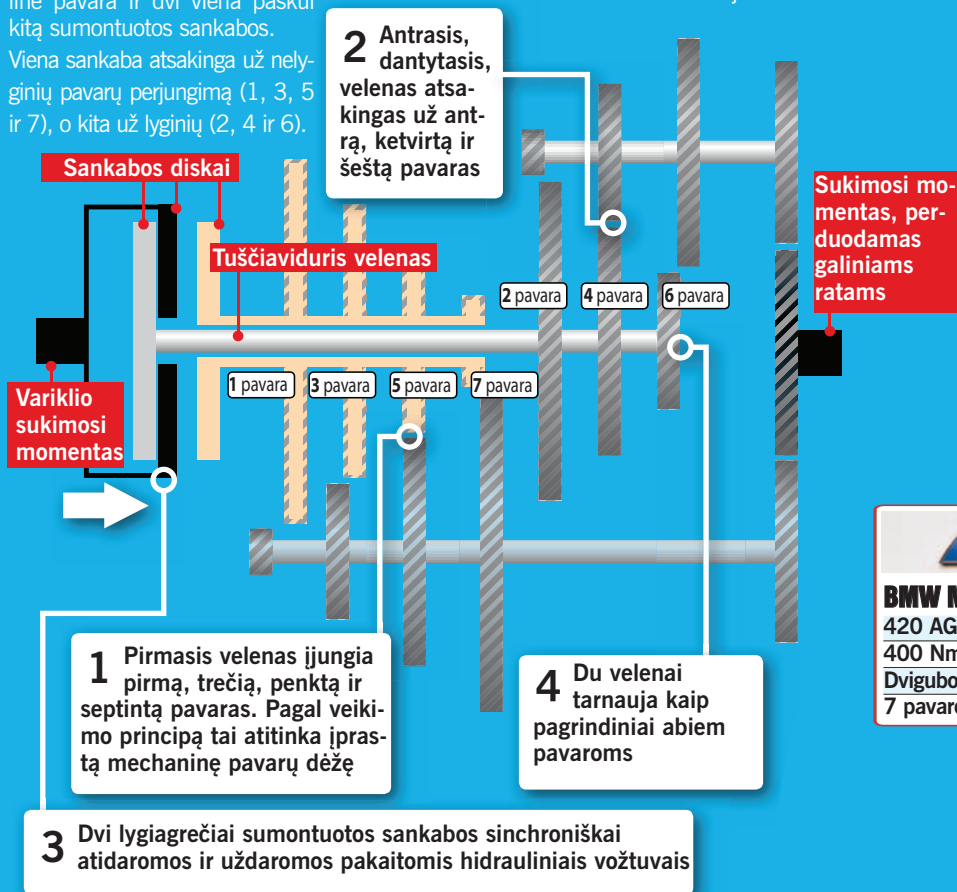
i Pavarų dėžė su dviguba sankaba

Šios pavarų dėžės veikimo principas: tai iš esmės yra tradicinė mechaninė pavarų dėžė, kurios pavaras suskirstytas į dvi dalis – lygines ir nelygines. Jas valdo hidraulinė pavara ir dvi viena paskui kitą sumontuotos sankabos.

Viena sankaba atsakinga už nelyginių pavarų perjungimą (1, 3, 5 ir 7), o kita už lyginių (2, 4 ir 6).

Abi sankabos atsidaro ir užsidaro sinchroniškai, t.y. jeigu įjungiami pirmą, antrą ir ketvirtą pavara, antrą ir ketvirtą pavara, antrą ir ketvirtą pavara.

varas telieta išjungti vieną sankabą ir iškart ima veikti kita. Todėl pavaras perjungiamas gerokai greičiau, o trūkčiojimų tuo metu visai nesijaučia.



tai. Čia *Porsche* demonstruoja savo dviasį. Nors tai atnaujintas modelis ir nuo senojo išoriškai beveik nesiskiria, tačiau traseje juo važiuoti galima kur kas greičiau negu vairuojant jo pirmtaką. Automobilis, rodos, įsikibęs į kelį ir posūkius įveikia labai užtikrintai, nebeslysta priekine ašimi į posūkio išorę, kaip tai "mėgo" daryti ankstesnis *911*. Nuo šiol aktyvi PASM pakaba montuojama jau bazinėje *Carrera S* komplektacijoje. Tai puikus komforto ir sportiškumo derinys.

BMW M3 Coupe DKG
420 AG esant 8300 aps./min.
400 Nm esant 3900 aps./min.
Dvigubos sankabos pavarų dėžė
7 pavaras

Puikiai, tiesiog nuostabiai veikiantis vairo mechanizmas yra būtent tai, dėl ko daugelis pirkėjų iš karto pasuka į *Porsche* prekybos saloną. Tokio informatyvaus ir užtikrinto valdymo negali pasiūlyti nė vienas automobilių gamintojas pasaulyje. Tai faktas!

Naujausio modelio elektroninė stabilumo sistema sureguliuota puikiai. Ji labai padeda vairuotojui greitai įveikti posūkius. Be to, galima drąsiai stabdyti darant posūkį. Anksčiau toks poelgis *Porsche 911* vairuotojui būtų kainavęs labai brangiai. Rodos, šiame automobilyje nebėra ką tobulinti – jis idealus, tačiau “Porsche” konstruktoriai vis sugalvoja ką nors, kas legendinį *911* daro dar greitesnį ir saugesnį.

Pavarų dėžės panašios

Stabdyti ir tuo pačiu metu perjungti žemesnę pavarą nėra jokio vargo. Vienas judesys pirštu, ir žemesnė pavara akimirksniu įjungžiama. Esant automatiniam režimui pavara persijungia taip pat žaibiškai. Piktina nebent nepatogus mygtukų išdėstymas ant vairo. Mentelės po *BMW* automobilio vairu – gerokai patogesnės.

Naujas patobulintas 3,8 l variklis vis dar “gyvena” *Porsche* gale ir veikia tiesiog puikiai. Dabar jis galingesnis, ekologiškesnis ir ekonomiškesnis negu bet kada anksčiau.

Tad ar daug nuo jo atsilieka mūsų “opozicija” – *BMW M3*? Bet kokių atveju jis visada šalia – aiškiai matomas galinio vaizdo veidrodėlyje. Važiuojant šlapiu keliu *M3* gerokai atsilieka, nes tada jis jaučiasi kaip karvė ant ledo. Be to, be specialių pusiau sportinių padangų *M3* modelis nepasiekia gamintojo deklaruojamų dinaminių parametrų. Judant iš vietos *Porsche* jį tiesiog palieka stovėti. Stabdo *911* taip pat geriau. Žinoma, tam smarkiai pasitarnavo ir bandyto *Porsche* keraminiai stabdžiai, kurie kainuoja papildomus 28 tūkst. litų.

M3 komfortiškesnis

Tačiau “supertrečiukas” taip lengvai nepasiduoda. Jis rodo esąs komfortiškesnis, tačiau pasižymi beveik tokiu pat puikiu sukibimu. Be to, pakeri tai, kaip lengvai ir greitai jis gali įveikti posūkius.



M3 modelio išskirtinumas neakcentuojamas. Viduje jis atrodo beveik taip pat, kaip ir įprastas 3 serijos *BMW* automobilis



Plačios sėdynių reguliavimo galimybės, tačiau sėdėseną per aukštą sportiniam automobiliui



Šedeveras: keturių litrų talpos V8 variklis, turintis viską, ko reikia sportiniam agregatui.

Techniniai duomenys

BMW M3

V8 variklis, montuojamas priekyje išilgai
 • keturi vožtuvai kiekvienam cilindriui
 • variklio darbinis tūris – 3999 cm³
 • maks. galia – 309 kW (420 AG) esant 8300 aps./min.
 • maksimalus sukimo momentas – 400 Nm esant 3900 aps./min.
 • galiniai varantieji ratai
 • septynių pakopų dvigubos sankabos pavarų dėžė

• ventiliuojami diskiniai stabdžiai
 • padangos – 245/40–265/40 R 18 Y priekyje/gale
 • 0–100/200 km/h – per 5,3/16,5 s
 • maks. greitis – 250 km/h
 • stabdymo kelias važiuojant 100 km/h sausa/šlapią dangą – 34,9/34,2 m
 • degalų bako talpa – 63 l
 • vidutinės degalų sąnaudos bandymo metu – 13,0 l/100 km

Kaina: nuo 231 654 Lt



Tai skonio reikalas, tačiau keturi išmetamųjų dujų sistemos antgaliai šiandien tarp šios klasės modelių yra gero tono ženklas. Bet kuriuo atveju, garsas yra stubbinantis – abiejų automobilių



Naujovės “devyni vienuoliktuko” prietaisų skydelyje: didesnis ekranas, nauji jungikliai, modernizuota elektronika



Siauros puikios formos sėdynės, žema sportiška sėdėseną. Opozicinis variklis dabar galingesnis ir taupesnis

Techniniai duomenys

Porsche 911 Carrera S

Sešių cilindrų opozicinis variklis, montuojamas išilgai gale • keturi vožtuvai kiekvienam cilindrui • variklio darbinis tūris – 3800 cm³ • maks. galia – 283 kW (285 AG) esant 6500 aps./min. • maksimalus sukimo momentas – 420 Nm esant 4400 aps./min. • galiniai varantieji ratai • septynių pakopų dvigubos sankabos pavara

• keraminiai stabdžiai – ventiliuojami, perforuoti • padangos – 235/35–295/30 R 19 Y priekyje/gale • 0–100/200 km/h – per 4,2 / 14,5 s • maks. greitis – 300 km/h • stabdymo kelias važiuojant 100 km/h sausa/šlapia danga – 33,1 / 33,5 m • degalų bako talpa 64 l • vidutinės degalų sąnaudos bandymo metu – 12,8 l/100 km

Kaina: 350 000 Lt

Tai išrado “Porsche”: idėja atėjo iš lenktynių sporto

■ Pirmasis automobilis su dvigubos sankabos pavarų dėže buvo sportinis Porsche 962. Nuo 1983 metų jis sėkmingai važiavo ilgų distancijų lenktynėse. Tačiau pavarų dėžė buvo per didelė, per brangi ir per dažnai gendantė – dėl to jos nemėgo sportininkai, o ir gaminti serijiniu

būdu ji netiko. Todėl dvidešimčiai metų ji buvo pamiršta. Be to, elektronikos ir kompiuterio pajėgumai tais laikais nebuvo pakankami greiti ir galingi.



Išvada

■ Išvada vienareikšmė. Nesvarbu, kurį automobilį pasirinksite, mokėti už naujos kartos pavarų dėžę apsimoka bet kuriuo atveju. Ji suteikia vairavimui naują atspalvį. Tačiau rinkdamiesi tarp

šio testo automobilių, nepaisydami didesnės kainos, mes simpatijas atiduodame legendai. Ji diktuoja sportinių automobilių madą jau pusę amžiaus. Ir tikrai ne veltui.

Tačiau BMW vairo mechanizmas neveikia taip tiksliai kaip Porsche, ypač sukinėjant jį itin mažu kampu. Aišku, palyginti su įprastais automobiliais tai nėra trūkumas, tačiau šikart mes žaidžiame aukščiausioje lygoje. Tačiau keliaujant ilgus atstumus – rekomenduojame rinktis BMW. Jis tylėsnis ir komfortiškesnis.

Vertinant pavarų dėžę ir variklį vienareikšmio atsakymo nėra. M3 V8 variklis kiek guvesnis veikdamas žemomis apskukomis. Tiesa, M3 variklis neturi tiesioginio degalų įpurškimo sistemos ir tai jaučiama vertinant degalų suvartojimą – BMW testo metu jų surižo šiek tiek daugiau.

Linas Šcepkauskas



Auto Bild	VERTINIMAS		
	TAŠKAI (maks.)	PORSCHE	BMW
Techninė charakteristika			
Įsibėgėjimas	20	19	16
Dinamika	20	18	17
Stabdžiai	20	20	16
Maksimalus greitis	20	20	15
Pavarų dėžė	20	19	18
Triukšmingumas	20	20	20
Malonumas vairuoti	20	19	17
Saugumas	20	19	18
Vairo sistema	20	19	17
Variklio galia	20	19	16
Tarpiniai rezultatai	200	192	170
Eksploatacinės išlaidos			
Važiavimo komfortas	20	7	8
Sėdynės	30	9	8
Funkcionalumas	20	6	8
Degalų sąnaudos	30	3	2
Papildomos įrangos kaina	10	7	8
Medžiagų kokybė	20	8	8
Eksploatacinės išlaidos	20	7	7
Nuvertėjimas/garantija	20	10	6
Įvaizdis	20	10	6
Kaina	30	1	10
Tarpiniai rezultatai	100	68	71
Galutinis įvertinimas	300	260	241
VIETA		1	2
Kainos ir kokybės santykio laimėtojas			



Kiekvieną dieną keliuose žūsta žmonės: vairuotojai, keleiviai, pėstieji. Jei kiekvienas iš mūsų labiau rūpintumėmės savimi ir aplinkiniais, išsaugotume ne vieną gyvybę.

Kaip kelyje elgiesi Tu?

Ar vairuodamas automobilį naudojiesi mobiliuoju telefonu?

- Nesinaudoju.
- Naudojuosi tik su laisvų rankų įranga.
- Kalbu telefonu be laisvų rankų įrangos, tačiau tik tada, kai kelyje nereikia atlikti sudėtingų manevrų.
- Laisvų rankų įrangos neturiu, o telefonu kalbu, kai privalau tai padaryti.
- Vairuodamas kalbu telefonu ir rašau trumpąsias žinutes.

Ar sustoji pailsėti, jei tenka ilgai vairuoti?

- Taip, reguliariai.
- Kai tik pajuntu nuovargį.
- Stoju tik tada, kai turiu laiko.
- Niekada nestoju.

Atsakyk į visus 10 testo klausimų tinklalapyje www.if.lt, pasitikrink, ar saugiai vairuoji, sužinok įdomių faktų, naudingų patarimų ir laimėk pagalbą kelyje rinkinį – visas būtinas priemones, kurių Tau gali prireikti kelyje.



If draudimas

VAŽIUODAMAS GREITKELIU
VAŠARĄ 130 KM/H
GREIČIU IR 2 SEKUNDES
PRAVĖLĖS Į ŠALĮ!
VAIRUOTOJAS
NEKONTROLIUOJA
AUTOMOBILIO NET
72 METRŲ KELIO
ATKARPA!

20 KILOGRAMŲ
SVERIANTIS LAŠAMINAS
IŠ BAGAŽINĖS Į
SALONĄ IŠKRITĘS
LYG BŪTŲ PUSĖ,
TONOS
SVERIANTIS
DAIKTAS.



I Stakė -

Ingrida Stakauskienė, prevencijos projektų vadovė

www.if.lt

Tel. 1620

nr 6834560

Naudingi **Auto Bild** patarimai

12 daiktų,

kuriuos reikia turėti savo automobilyje

Vieni jų yra tiesiog praktiški, kiti gali net išgelbėti gyvybę. Kiekvienam vairuotojui juos derėtų turėti savo automobilyje.

1 Gesintuvas

Turėti automobilyje gesintuvą mūsų šalyje privaloma. Tačiau tik turėti dar nieko nereiškia. Gaisro atveju iš tiesų naudingas bus gesintuvas, sveriantis mažiausiai 2 kg. Kilograminis – tai tik juokas. Taip pat jis turi veikti ir būti laikomas lengvai prieinamoje vietoje, nes kilus gaisrui svarbi kiekviena sekundė.



2 Dėl visa pikta



Norint užfiksuoti nedidelės avarijos, kuriai įvykus nereiškia kviesiti policijos, faktą, reikėtų turėti štai tokį kelioninį rinkinį: vienkartinį fotoaparata, du eismo įvykio deklaracijos blanko egzempliorius bei tušinuką ir metrą. Užsienyje tokius rinkinius kartais dalija draudimo agentai, Lietuvoje iš jų gausime tik minėtas deklaracijas, o visa kita reikia susikomplektuoti patiems.

3 Komplektas lempučių

Turėdami komplektą lempučių galėsime pašalinti apšvietimo trūkumus, taip pat išvengti baudos, jei mus dėl nede-gančios lempu-tės sustabdys policija. Tačiau dėmesio – prieš perkant lempu-tes reikėtų pasi-



žiūrėti automobilio instrukciją ir įsitikinti, kad komplekte būtent tokios lempu-tės, kokių mums reikia.

4 Vaistinė

Lietuvoje turėti vaistinėle neprivaloma tik motociklų ir motorolerių vairuotojams.



Visose kitose transporto priemonėse vaistinėle – būtinas atributas, o autobusų vairuotojai jų privalo turėti net dvi. Svarbu įsidėmėti, kad į vaistinėle nereiškia dėti jokių vaistų, geriau turėti daugiau visokių tvarstymo priemonių.

5 Pagalbos telefonai

Svarbūs numeriai

If draudimas: 8-800 22 522 arba 1620

VV: +370 (5) 234 77 22,
8 698 39444, 8 800 01414/1810

Ant popieriaus lapo, kurį galime prisiklijuoti, pavyzdžiui, vidinėje daiktadėžės pusėje, užrašome telefonus, kurių gali prireikti kilus bėdų kelyje. Tai gali būti, pvz., karštosios draudimo kompanijos linijos, šios markės serviso (automobiliams, kuriems galioja garantija) ar tiesiog jums žinomos pagalbos kelyje tarnybos numeriai.

6 Avarinis ženklas

Avarinį ženklą vežiojamės ne tik todėl, kad jo neturėdami būsime nubausti. Sugedus automobiliui, jis



labai pravers kelyje. Kaskart tvarkydami mašiną ar prieš ruošdamiesi į kelionę pažvelkime į dėklą ir patikrinkime, ar ženklas nėra sulaužytas ir ar prireikus mokėsime jį pastatyti.

7 Atšvaitinė liemenė

Turėti atšvaitinę liemenę Lietuvoje, kaip ir daugelyje kitų Euro-



pos Sąjungos šalių, privalu – kitaip galime būti nubausti. O štai, pvz., Lenkijoje ji vis dar nėra privaloma kaip ir vaistinėle. Liemenė, kainuojanti apie 10 litų, gerokai padidina mūsų saugumą kelyje sugedus automobiliui arba suteikiant pagalbą kitiems.

8 Įrankių rinkinys



Niekam neliepiame daryti iš mašinos serviso ant ratų – kiekvienas papildomas kilogramas bagažinėje tik padidina degalų sąnaudas. Tačiau turėti pagrindinių įrankių rinkinį tikrai derėtų. Taip pat būtina patikrinkime ratų raktą – firminiai, pasirodo, dažnai yra niekam tikę. Daug geresnį nusipirksime automobilių prekių parduotuvėje.

9 Prožektorius

Jis padės, jei mašina sustos neapšviestoje vietoje. Tačiau tai tik viena iš daugelio jo paskirčių. O kad prožektorius netaptų tik dar vienu



nerikalingu atributu, reguliariai tikrinkime elementus ir esant reikalui juos įkraukime arba pakeiskime.

10 Atlasas

Vienas būtinų automobilio komplektacijos elementų – automobilinis atlasas arba bent Lietuvos žemėlapis. Paklauskite – kam atlasas, jei turiu GPS navigaciją? Mūsų vyr. redaktorius Vitoldas Milius, nors savo automobilyje ir turi stacionarią navigacinę sistemą bei nešiojamą GPS, be atlaso į trasą vis tiek neišvyksta.



11 Peilis-plaktukas

Naudingas prietaisas, kurį galima rasti automobilių prekių parduotuvėse, kartais ir degalinėse, – plaktuko (stiklams daužyti) ir peilio (diržams perpjauti) derinys. Jis būtinas tiems, kurie apmokyti, kaip suteikti pirmąją pagalbą kelyje.



12 Smulkmenos

Šis patarimas skirtas visų pirma didžiųjų miestų gyventojams: vieną mažų slėptuvių reikėtų skirti smulkioms monetoms laikyti. Taip nereikės gaišti laiko ieškant smulkiųjų sumokėti už vietą stovėjimo aikštelėje. Miestų sargybiniai yra budrus.



Net trumpai važiuojant tokia tuščia padanga galima nepataisomai ją sugadinti – tuomet laukia neišvengiamos išlaidos

Nepamirškite slėgio!

“Kališkas” kainuoja!

Kuo gresia važinėjimas su nepilnai pripūstomis padangomis? Tiesiog didesnėmis degalų sąnaudomis ir net rizika sudaužyti automobilį! Pateikiame daug patarimų apie padangas.

■ Tikriausiai visiems mums rūpi taupyti degalus, ypač kai tokios kainos... Bet taip pat negalima nepastebėti, kad daugelis vairuotojų net nebando išnaudoti paprasčiausių taupymo būdų.

Dažnai, norint taupyti, užtenka tinkamai prisipūsti automobilio padangas. Gamintojų statistika apie netinkamai pripūstus “batus” baisi ir – dar blogiau – visai neperdėta. Mūsų organizuoto tyrimo metu paaiškėjo, kad kas trečio degalinėje apsilankiusio automobilio padangose buvo per mažai

oro. Taigi kas trečias vairuotojas rizikuoja sugadinti padangas ir susitaiko su didesnėmis degalų sąnaudomis. Ir netgi gerokai didesnėmis!

Tuo įsitikinome firmos “Continental” bandymų trasoje. Mūsų bandytas *VW Golf 1.4* kelis kartus nuvažiavo tą pačią trasą, padangose esant skirtingam oro slėgiui. Štai rezultatai: kai slėgis buvo 0,8 baro vietoj rekomenduojamų 2 barų, degalų sąnaudų padidėjimas siekė net 10 proc. (padangos buvo stipriai pabliūskusios, bet neati-

dus vairuotojas to nepastebėjo), t.y. degalų sąnaudos padidėjo 0,7 litro 100 km kelio.

Matant tokius testo rezultatus išvada peršasi savaime: būtina reguliariai, bent kartą per dvi savaites, tikrinti oro slėgi savo automobilio padangose. Geriausias būdas išvengti važinėjimo su nepilnai pripūstomis padangomis – įprasti tikrinti jų slėgi kiekvieną kartą pilantis degalų. Juk ne be pagrindo daugumoje degalinių rasime oro kompresorius su manometrais.

Norint sutaupyti dar daugiau, net galima nestipriai padidinti slėgi. Bet būkite atsargūs: daugeliu atvejų saugi riba yra 0,5 baro daugiau, negu rekomenduoja gamintojas. Esant didesniam slėgiui padanga blogiau slopina neįlygumus, pakabai tenka didesnė apkrova ir dėl to ji greičiau susidėvi. Taip pat mažėja padangų sukibimas su keliu, atitinkamai – ir mašinos stabilumas. O tai pernelyg didelė auka dėl ne itin didelio degalų sutaupymo.

Mūsų patirtis taip pat rodo, kad pripūsti automobilio padangas azoto nelabai yra prasmės. Tiesa, jis lyg ir ne taip greitai iš jų išeina, tačiau paprastai šis skirtumas nėra toks didelis, kad būtų verta daugiau mokėti. Pagaliau visiškai nemokamai į padangas pučiame ore, kuriuo kasdien kvėpuojame, yra net 78 proc. azoto.

Jurgis Bružas

Kaip buvo atliekamas mūsų testas?

■ Norint užtikrinti vienodas sąlygas (vienintelis kintantis veiksnys turėjo būti oro slėgis padangose), bandomieji važiavimai vyko firmos “Continental” bandymų trasoje. Todėl matavimo rezultatams neturėjo reikšmės eismo inten-

syvumas ar kintamos važiavimo sąlygos. Testuojamas *Volkswagen Golf* buvo aprūpintas preciziška degalų sąnaudos matuojančia aparatūra. Oro slėgis buvo matuojamas šaltose padangose (prieš jų montavimą).



Lėtas oro slėgio mažėjimas. Kaip pačiam surasti priežastį?

■ Lėtai išeinantis iš padangos oras – pavojingas trūkumas, nors taip iš pirmo žvilgsnio ir neatrodo. Greitai važiuojant nepilnai pripūsta padanga įkaista iki ekstremaliai aukštos

temperatūros. Taip galima sugadinti padangos protektorių ir karkasą, blogiausiu atveju ji gali net sprogti. Jei pripūtus padangą netrukus joje ir vėl trūksta oro – būtina kuo sku-

biau ieškoti priežasčių. Tam puikiai tinka buitinis purškiklis su vandens ir muilo arba indų ploviklio mišiniu. Putos parodys net smulkiausių nesandarumus.



Ventilis – tai paprastai pirmas „įtariamasis“. Dauguma serviso meistrų pamiršta, kad jį reikia keisti kiekvieną kartą permontuojant padangas arba bent kartą per dvejus metus



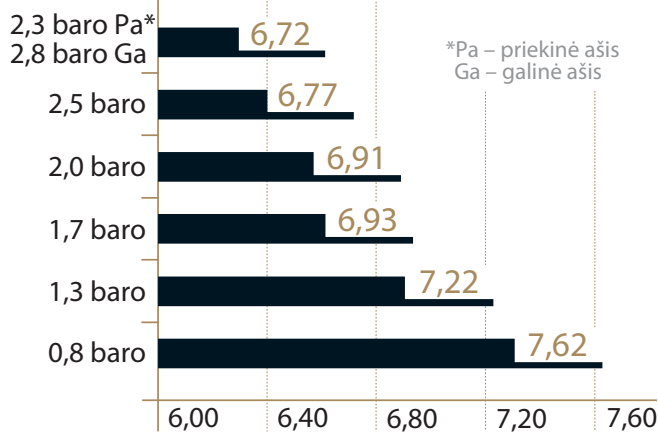
Korozija yra dažna nesandarumo tarp padangos ir ratlankio priežastis. Tokias vietas būtina remontuoti

Įsmigęs aštrus daiktas nebūtinai iškart praduria padangą, bet gali būti lėto oro slėgio mažėjimo priežastis



Kaip slėgis padangose lemia degalų sąnaudas

Sąnaudos, esant 100 km/h greičiui

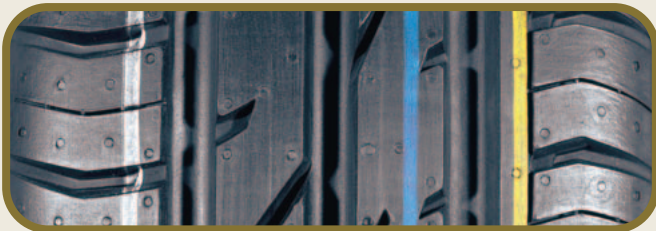


Kuo mažesnis slėgis, tuo labiau padanga deformuojama. Ji didesniu plotu liečiasi su kelio paviršiumi, o didesniai riedėjimo pasipriešinimui įveikti reikia papildomos energijos, t.y. daugiau degalų.

Padangų susidėvėjimas priklauso nuo oro slėgio

Per mažai oro

Per daug oro



Pėdsakai ant protektoriaus atskleidžia, ar padangoje buvo per mažai, ar per daug oro. Jei padanga nebuvo iki galo pripūsta, nukentėjo protektoriaus kraštai, o jei slėgis per didelis – dyla jo vidurys

Iš akies nepatikrinsi



Slėgio skirtumas tarp padangų, kurias matome nuotraukose, yra net 1,5 baro, bet kai automobilis nepakrautas, neįmanoma to pamatyti plika akimi. Slėgį būtina pamatuoti.



Išvada

■ Jei automobilyje nėra automatinės oro slėgio padangose kontrolės sistemos, nebūna nieko kito, tik pačiam reguliariai jį tikrinti. Lengviausia ir paprasčiausia tai daryti degalinėse. Oro kompresoriai su manometrais yra daugumoje Lietuvos degalinių ir jais pasinaudoti nieko nekainuoja.

Patarimai

Nepasitikėk servisais



■ Teoriškai padangų būklės tikrinimas (taip pat ir oro slėgio kontrolė) yra kiekvieno sezoninio patikrinimo servise dalis. Tuo, kad net garsių markių servisai į tokias „smulkmenas“ žiūri nerimtai, įsitikino mūsų redakcijos darbuotojas, kuriam važiuojant atostogauti sprogo automobilio padanga. Nors mašina buvo ką tik po patikrinimo, atsarginis ratas (kuris irgi turi būti patikrintas) nebuvo tinkamai pripūstas ir net nesimatė jokių jo tikrinimo požymių nuo automobilio eksploatavimo pradžios. Pasitikėjimas – gerai, bet kontrolė dar geriau. Tad patariame patiems tikrinti ne tik visų keturių automobilio ratų, bet ir atsarginio slėgį. Taip pat reiktų žinoti, kaip atsarginį ratą iš viso išimti, – tai ypač svarbu, jei jis sumontuotas po mašina.

Ar viską turi?

■ Gero ir pilnai pripūsto atsarginio rato per mažai, kad susitvarkytum su sprogusia padanga. Dar reikia turėti ratų raktą ir kėliklį, vadinamąjį domkratą. Prieš kelerius metus atlikti testai rodo, kad raktai iš gamyklinių įrankių rinkinių tinka nebent naujo automobilio ratui atsukti. Ir tai tik vieną kartą, nes dėl beviltiškos kokybės jau pirmą kartą panaudotas šis raktas deformuojasi. Kai varžtai surūdiję arba labai stipriai užsukti pneumatiniu raktu, gamyklinis įrankis niekuo nepadės. Automobilių detalių parduotuvėse arba degalinėse už 25 Lt galima nusipirkti normalios kokybės teleskopinį arba kryžminį ratų raktą. Dėmesio: gamykliniai kėlikliai gali būti tvirtinami po automobiliu tik tose vietose, kurios nurodytos instrukcijoje.

Palyginti su senuoju *Fiat Campagnola*, italai naujam modeliui suteikė naują priekį ir pridėjo plastiku padengtą buferį. Oro pagalvių, deja, nėra

Atgimusi italų legenda

Italų sunkvežimių kompanija "Iveco" atgaivino daugeliui Vakarų europiečių nostalgiją kėlusį visureigį *Campagnola*, šiuo vardu pavadindama trejų durų *Iveco Massif* versiją.

■ Šalia *Milano Campagnola* modelį pristatę "Iveco" koncerno vadovai neužmiršo, kad jų tėvai ir seneliai Alpių kalnais ir kitokia bekele kažkada važinėdavo būtent *Campagnola* džipais. Vyresni italai taip pat pamena, kad prieš 40–50 metų būtent *Campagnola* visureigis buvo viena pagrindinių Italijos kariuomenės transporto priemonių – ne vien sausumos kariuomenės, bet ir kalnų šaulių bei desantininkų.

Ir ne veltui. Mat šio džipo pra-

važumo savybės dėl itin tvirtos klasikinės visureigio konstrukcijos (kaip pagrindas kažkada buvo paimtas *Defender* modelis) yra tiesiog stebėtinos – mašina gali pradėti važiuoti bet kuria pavara, nesunkiai gali įveikti pačius įvairiausių griovius, stačiausius šlaitus ir giliausias brastas. 1951 m. pradėta džipo gamyba be didesnių pakeitimų truko net iki 1987 m.

"Iveco" tikisi, kad naujieji modeliai, tiek *Massif*, tiek *Compagnola*, ateityje nestokos pirkėjų. Juos

turėtų masinti geras ir patikrintas *Iveco* trijų litrų turbodizelinis variklis, paimtas iš Daily transporterio, nauja vokiečių firmos ZF šešių bėgių greičių dėžė ir nemažas "Iveco" servisų tinklas visoje Europoje. Salono vidus pirmiausia stebina komfortiškesnėmis sėdynėmis, palyginti ne tik su *Massif*, bet ir su *Land Rover* visureigiais.

Tiesiog puikus variklis

Senasis 2,8 l turbodizelis, turėjęs 125 AG ir 275 Nm, pakeistas naujesnės kartos trijų litrų varikliu su "Common-Rail" sistema. Šis motoras turi 176 AG ir 400 Nm, jis neblogai suderintas su tvarkingai perjungiamą šešių bėgių greičių dėžę. Čia šeštasis bėgis ne itin ilgas, bet pirmasis – ypač trumpas. Dėl tokios dėžės konstrukcijos džipas gali laiptuoti stačiais krantais kaip koks šaltakraujis buldozeris.

Prieš gerą mėnesį penkerių durų visureigius *Iveco Massif* Lie-

tuvoje pradėjo pardavinėti igaliočiai "Iveco" atstovai Vilniuje ir Kaune. Šio modelio pasirinkimo galimybių – labai mažai: vienas variklis, vienoda įranga ir pan. Net spalvų pasiūloma vos kelios. *Massif* kaina nėra labai maža – 95 tūkst. litų, tačiau pardavėjai tikisi sulaukti užsakymų iš energetikų, miškininkų ir kariuomenės.

Tridurė *Campagnola* versija turės kur kas gausesnę komforto įrangą salone nei penkiaduris variantas: radiją, CD grotuvą, navigacijos įrangą ir kainuos beveik 120 tūkst. litų. Kiekvienas *Campagnola* egzempliorius turės pritvirtintą lentelę su serijiniu numeriu. Iki šių metų pabaigos bus išleista tik 500 šio modelio mašinų.

Aišku, tai grynai išskirtinis kolekcinis modelis, kuris bandys žaisti jausmais ir nostalgija praeičiai. Bet kaina vis tiek per didelė – už tokius pinigus išėitų daug kitokių labai gerų automobilių.

Jonas Okmanas



Geresnės ir komfortiškesnės sėdynės – pagrindinis *Campagnola* privalumas, net palyginti su *Land Rover Defender*



Techniniai Iveco Campagnola (trejų durų) duomenys	
Ilgis (mm)	4248
Plotis (mm)	1750
Aukštis (mm)	2050
Variklis	turbodyzelinis
Variklio darbinis tūris (l)	3,0
Variklio cilindų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	176/3200–3500
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	400/1250–3000
Pavarų dėžė	6/mech.
Automobilio masė (kg)	2110
Padangos (priekinės, galinės)	235/85 R16
Degalų sąnaudos (l/100 km, vidutinės)	10,5
Kaina (Lt)	120 000

Mechaninę šešių bėgių greičių dėžę tiekia vokiečių firma ZF, paskirstymo mechanizmas likęs nuo *Santana*

Iveco Campagnola dėl savo tradicinės konstrukcijos sugeba laiptoti po bet kokius kalnus ir įveikti pačią rimčiausią bekele



Kiekvienas Campagnola modelis turės lentelę su serijiniu numeriu

Šio modelio priekį kūrė garsi italų dizaino ateljė "Giugiaro"

Privalumai

- Labai geras pravažumas
- Patraukli išvaizda

Trūkumai

- Didelė kaina
- Blogas surinkimas

Išvada

■ Iveco Campagnola – išskirtinis kolekcinis modelis, kurį europiečiai turėtų pirkti vien dėl to, kad tokiomis mašinomis kažkada važinėjo jų tėvai ir seneliai. Gamintojai, "Iveco" koncernas, iš jo per daug nesitiki. Trejų durų Campagnola versijos per metus bus pagaminama po 500 vienetų. Lietuvoje didelės sėkmės nesi-

tikima. Jei per metus bus parduota daugiau kaip po penkis automobilius, bus labai gerai.



KAI REIKIA SUSTABDYTI STAIGA

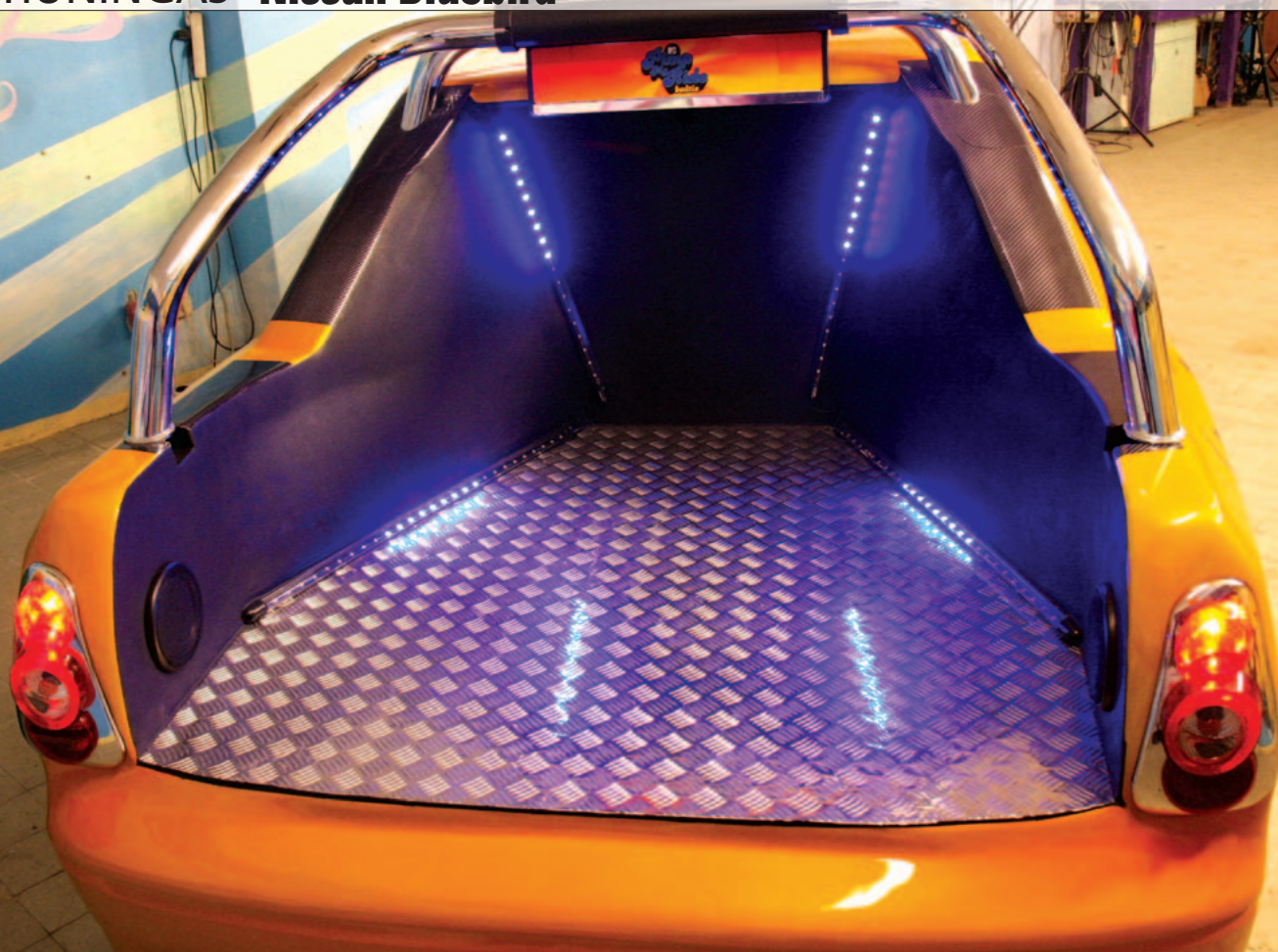
Sukurta ekstremaliam stabdymui ant ledo ir sniego. Naujoji ContiVikingContact™ 5.



Continental 


KELIAS
www.kelias.com

• Vilnius, Verkių g. 30B. Tel. 8*5 270 02 29, 8*5 230 04 01 • Kaunas, Elektrėnų g. 1D. Tel. 8*37 75 91 10
• Klaipėda, Tilžės g. 52. Tel. 8*46 41 17 01 • Šiauliai, Išradėjų g. 5A. Tel. 8*41 54 06 00 • Panevėžys,
Klaipėdos g. 64. Tel. 8*45 43 13 10 • Utena, Metalų g. 9D. Tel. 8*389 69 7 16 • Alytus, Naujoji g. 118A.
Tel. 8*315 21 4 06



Algimanto Brazaičio nuotr.

Šokių aikštelė ant ratų

Būtent taip reikia vadinti vos per mėnesį antram gyvenimui prikeltą 21-erių metų *Nissan Bluebird*. Juk nuo šiol automobilis vietoj bagažinės turi tikrą šokių aikštelę.

■ Informatikos mokslus Vilniaus universitete kremtančiam studentui Pauliui prieš keletą mėnesių nusišypsojo laimė. Įveikęs daugiau nei 900 dalyvių, jis tapo MTV laidos “Pimp My Ride” (“papimpink” mano ratus) dalyviu. Kitais žodžiais tariant, laimėjo galimybę net už 150 tūkstančių litų pagražinti savąjį automobilį – 1987 m. laidos *Nissan Bluebird*.

“Tai buvo visiškas puvėkas. Pavyzdžiui, automobilio bagažinė buvo taip surūdijusi, kad galėjai kiaurai pirštus prakišti”, – įspūdziais dalijasi “Highway Nation” projektų vadovas Petras Valiušaitis. Būtent minėta įmonė ir atliko visus *Nissan Bluebird* perdarymo darbus.

Pirmiausia meistrai maždaug ties galinėmis durėlėmis nupjovė

bagaziinę, o vietoj jos įtaisė kėbulą sutvirtinantį rėmą. Tuomet buvo imtasi *Bluebird* kėbulo formavimo darbų. Tam į pagalbą teko pasitelkti dvikomponentes putas bei stiklo audinį su epoksidine derva. Suformavus kėbulą, automobilis buvo perdažytas, sutvarkyta jo važiuoklė, stabdžių sistema, pakeistas visas duslintuvas bei sutaisyti kiti gyvybiniai mašinos mazgai. Kitaip tariant, *Nissan Bluebird* buvo prikeltas antram gyvenimui.

Galiausiai atjaunėjusiame ir išgražėjusiame *Nissan Bluebird* automobilyje meistrai įtaisė galybę įvairiausių elektroninių pagalbinių: kompiuterį, televizoriaus ekraną, 1,5 kW garso aparatūrą bei šviesos diodus su skaitmeniniu valdymo pultu. Pasak P.Valiušaičio, galutiniu darbu jie

liko patenkinti. Vienintelis dalykas, kurio dabar perdarydami automobilį atsisakytų, – sportinis duslintuvas.

“Esant tokiam duslintuvui gatvėje tikrai neliksi nepastebėtas, tačiau ilgesnėje kelionėje jis gerokai išūžtų ausis. Aišku, važinėjant nedidelius atstumus nepatogumų jis nesukels”, – sako P.Valiušaitis.

Antram gyvenimui prikeltu automobiliu labai džiaugiasi ir studentas Paulius. “Aš ir dabar kartais suabejoju, ar tai tikrai nutiko man. Patikėsiu tik tada, kai pagaliau pats sėsiu prie “papimpinto” automobilio vairo. Labai to laukiu, nes jau gerokai pabodo skolinčis sesers mašiną ar važinėti visuomeniniu transportu”, – sako studentas Paulius.

Mindaugas Malinauskas



Štai taip 1987 metų laidos *Nissan Bluebird* atrodė prieš tuningą



Dabar tiunguotas Nissan Bluebird kėbulas išpuoštas šokančiais žmogeliukais, nes informatikos studentas Paulius labai mėgsta šokius



Ant stogo įtaisyti keturi papildomi žibintai. Du šviečia į priekį, du – atgal



Salone labiausiai dėmesį patraukia kompiuteris ir televizoriaus ekranas



Nepigus malonumas. Automobilio tiuningas kainavo net 150 tūkst. Lt

Auto Bild
LITVA
Gražiausių pasaulio
automobilių
RINKIMAI
2008

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

2 vieta

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

PENTAX

VILBRA FOTO

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

bitė

3 vieta

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

Auto Bild
LITVA

DALYVIO ANKETA

Gražiausių pasaulio automobilių RINKIMAI 2008

Vardas, pavardė

Gatvė, namo/buto nr.

Indeksas, miestas

Gimimo data

Tel. visą parą

Data, parašas

A

Maži ir kompaktiniai automobiliai

D

Visureigiai ir SUV

G

Studijiniai ir koncepciniai modeliai

B

Vid. klasės automobiliai ir limuzinai

E

Kabrioletai ir rodsteriai

C

Sportiniai automobiliai ir kupė

F

Maži ir dideli vienatūriai

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

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

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., D12 A01 B02 C05 D12 E08 F07 G13 D12 SIMAS_SIMAITIS_VILNIUS.

Dalyvausite "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 iškirptos 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.



ALFA ROMEO valdo

Sakykite, ko galima tikėtis iš automobilio, kurio pavadinime yra *Zazas Edition*? Pasirodo, toks automobilis gali nugalėti. Ir ne kur kitur, o greičio ir patikimumo reikalaujančiose keturių valandų lenktynėse...

■ Tik nemanykite, kad Kačerginės Nemuno žiede vykusiose "ARX-Baltica" taurės keturių valandų lenktynėse triumfavo Zaporožėje gamintas tarybinis "zaziukas". Ne, nugalėtojų komanda važiavo Alfa Romeo 155 modeliu, kurio pavadinimą puošė būtent *Zazas Edition*.

Kantrybė buvo apdovanota

"Alfa Romeo" klubas – Kastytis Stankaitis, Rimvydas Agurkis ir Nerijus Beržinis šiuo automobiliu sėkmę lenktynėse bandė jau ne pirmą kartą. Bet nė vienas ankstesnių bandymų nebuvo toks sėkmingas. Netgi atvirakščiai – šiemet 1000 km lenktynėse Palangoje ekipa sustojo po 44 ratų, pernai buvo įveikti 128 ratai. Tačiau nesėkmės kantriam ekipažui tik suteikė dar daugiau ryžto: technika buvo tobulinama, patys sportininkai patirties turėjo kaskart vis daugiau. Ir štai dabar – pirmoji solidi pergalė. Svarbiausia – įveikti varžovai, kurių titulai yra tikrai solidesni. Po intriguojančios keturių valandų kovos, įveikusi

daugiau nei 500 km, nugalėtojų trijulė aplenkė "Ataka Racing-Uponor" ekipą (*Honda Civic Type-R*) ir "Chervonenko Racing" atstovus (*Luego Kit-Car*). Visi trys absoliučios įskaitos prizininkai "tilpo" viename rate.

Klaida skaičiuojant degalus

Prieš metus analogiškas lenktynės buvo laimėjęs Ramūno Čapkausko ir Vido Čebatavičiaus duetas. Deja, šiemet verslo reikalai V.Čebatavičiui neleido startuoti, tad Ramūnas pasirinko šiek tiek silpnesnį "Adampolio" meistrų gamintą "kit-karą": drauge su ralio šturmanu T.Šipkausku jie finišavo treči. Greičiu šis ekipažas (šį sykį gynęs ne "Adampolio", o "Chervonenko Racing" garbę)

nenusileido favoritams, tik pernelg daug laiko sugaišo techninio aptarnavimo zonoje: Ramūnas vairavo išties greitai, tačiau ir automobilio "apetitas" didėjo atitinkamai. Todėl komandai teko papildomai stoti piltis degalų – lygių varžovų dvikovoje ši klaida atėmė šansą apginti nugalėtojų titulą.

Šiomis lenktynėmis "žiedininkai" baigė sezoną. Nors nacionalinis ir Baltijos šalių žiedinių lenktynių čempionatas didesnio dėmesio nesulaukė, ilgų nuotolių lenktynės populiarėja. Norą kovoti dėl "ARX-Baltica" taurės buvo pareiškę net 37 ekipažai.

Saulenis Pociūnas



Antrąją vietą užėmė "Ataka Racing-Uponor" komanda, važiavusi Honda Civic automobiliu

"ARX-Baltica" 4 valandų lenktynių rezultatai

Vieta	Komanda	Automobilis	Klasė	Įveikti ratai
1.	"Alfa Romeo" klubas	Alfa Romeo 155 Zazas Edition	A3000	156
2.	"Ataka Racing-Uponor"	Honda Civic Type-R	A2000	156
3.	"Chervonenko Racing"	Luego Kit-Car	X1	156
4.	"M-Rally Team"	Honda Civic Type-R	A2000	155
5.	"Slikas"	VW Polo	A1600	154
6.	"Rimo"	Honda Civic Type-R	A2000	154
10.	"Rotoma Racing"	BMW M3	A3000+	151
28.	"Autoprizmė Racing Team"	Alfa Romeo 147 GTA	D	100



Naktinės lenktynės – SUPER

Dukart pasaulio čempionas Fernando Alonso dar sykį įrašė savo vardą F-1 istorijoje.

■ Po pastarosios ispano pergalės buvo praslinkę daugiau nei metai. Tačiau čempionas nebūtų čempionas. Ispanas F.Alonso užkopė ant aukščiausio garbės pakylės laiptelio Singapūro GP – lenktynėse, kurios pirmą sykį buvo surengtos naktį.

Čempionatui artėjant finišo tiesiosios link kiekvienas taškas tampa auksinis. Kitaip nei ralio meistrai, F-1 vairuotojai važiavi-

mo tamsoje įgūdžių turi mažiau, tad pirmą sykį tamsiuoju paros metu vykusios lenktynės lyg ir išlygino galimybes. Deja, naujų favoritų neatskleidė. Nors prizininkų trejetas buvo netipinis – F.Alonso, Nico Rosbergas ir Lewisas Hamiltonas.

F.Alonso išnaudojo savo šansą

Po pergalingo finišo Singapūre F.Alonso džiūgavo, kad po daugiau nei 300 km kovos (61 ratas po 5067 km) jam vėl pavyko finišuoti pirmam. Tiesa, “Renault” ekipos narys dar prieš startą buvo vadinamas vienu favoritų. Bet kvalifikacijoje jam nepasisėkė: dėl variklio gedimo dukart planetos čempionas užėmė tik 15 vietą.

Laimei, lyderių nesėkmės bei trasoje pasirodęs saugos automobilis sudarė sąlygas palypėti

aukštyne ir finišuoti pirmam. Į nugalėtojo vardą pretendavęs N.Rosbergas buvo priverstas atlikti 10 sek. sustojimo baudą už tai, kad lankėsi techninio aptarnavimo zonoje, kai distancijoje važiavo saugos automobilis.

O gal F.Alonso pergalė – “Renault” atgimimo pradžia? Komandos atstovai tikisi, kad ispanas ir kitamet liks jų ekipoje, nes bendras darbas jau duoda apčiuopiamų rezultatų. Tiesa, pats F.Alonso kol kas nėra linkęs atskleisti, kokioje komandoje ketina startuoti 2009-aisiais.

“Ferrari” išgelbės tik pergalės

Raudonųjų ekipa tikrai turėjo šansą pasiekti dublį. Iš pirmos pozicijos lenktynes pradėjęs Felipe Massa ilgokai pirmavo iki apmaudžios klaidos – techninio

aptarnavimo zonoje jis per anksti pajudėjo, su savimi nusitempdamas ir dalį degalų pylimo įrangos. Kol komandos mechanikai šią problemą išsprendė, vienas sezono lyderių smuktelėjo į paskutinę rikiuotės vietą. Galutinėje įskaitoje jis liko 13-tas. Dar liūdniau lenktynės baigėsi Kimi Räikköneniui: dabartinis planetos čempionas sudaužė savo “formulę”, atsitrenkęs į apsaugines užtvanas – tuo metu jis buvo penktas.

Po šio etapo “Ferrari” atsisveikino ir su pirma vieta “Konstruktorių taurės” įskaitoje. Tiesa, nuo lyderiais tapusių “McLaren” atstovų jie atsilieka vos vienu tašku. Bet norint siekti pergalės galutinėje sezono įskaitoje, komandai dabar reikalingi tik dubliai – Japonijoje, Kinijoje ir Brazilijoje.

Saulenis Pociūnas

Vairuotojų įskaita po 15-to etapo

Vairuotojas	Taškai
1. Lewisas Hamiltonas	84
2. Felipe Massa	77
3. Robertas Kubica	64
4. Kimi Räikkönenas	57
5. Nickas Heidfeldas	56
6. Heikki Kovalainenas	51
7. Fernando Alonso	38
8. Sebastianas Vettelis	27
9. Jarno Trulli	26
10. Timo Glockas	20
11. Markas Webberis	20
12. Nico Rosbergas	17
13. Nelsonas Piquet	13
14. Rubensas Barrichello	11
15. Kazuki Nakajima	9
16. Davidas Coulthardas	8
17. Sebastienas Bourdais	4
18. Jensonas Buttonas	3

Komandų įskaita

Komanda	Taškai
1. “Vodafone McLaren Mercedes”	135
2. “Scuderia Ferrari Marlboro”	134
3. “BMW Sauber F1 Team”	120
4. “ING Renault F1 Team”	51
5. “Panasonic Toyota Racing”	46
6. “Scuderia Toro Rosso”	31
7. “Red Bull Racing”	28
8. “AT&T Williams”	26
9. “Honda Racing F1 Team”	14

Šešiolikasis F-1 etapas – spalio 12 d. Japonijoje.

WRC Katalonijos ralis

Katalonijoje – dar viena S.Loebio pergalė

■ Katalonijos ralį ketvirtą kartą iš eilės laimėjo Sebastianas Loebas (Citroen). Nuo pat pirmos dienos jis pirmavo ir užtikrintai nugalėjo. Lenktynininkui priešintis bandė tik Dani Sordo (Citroen), kuris atsiliko mažiau nei pusę minutės. Kiti sportininkai buvo gerokai lėtesni. Pagrindinis konkurentas kovoje dėl čempiono titulo – Mikko Hirvonenas (Ford) trečią vietą užėmė tik po to, kai “Ford” komanda paprašė “prilaikyti arklis” jo komandos kolegą Francois Duvalio, kuris paskutinę

ralio dieną pristabdė ir praleido į priekį M.Hirvononą. Nepasisėkė mūsų kaimynui estui Urmo Aavai (Citroen), kuris, likus trims greičio ruožams, aplenkė Peterį Solbergą (Subaru) ir pakilo į penktą vietą, tačiau kitame greičio ruože trenkėsi į uolą ir sulaužė galinę Citroen C4 WRC automobilio pakabą.

Kitas pasaulio ralio čempionato etapas – Korsikos ralis – vyks spalio 10–12 dienomis Prancūzijoje.

ABL inf





Sėkmės receptas

Modelio istorija

1997 m. kovas. Debiutuoja Octavia hečbekas. Varikliai: 1.6, 1.8 ir 1.9 TDI.

1998 m. birželis. Pristatomas universalas. Nauji motorai: 1.9 TDI/110 AG ir 1.8T/150 AG.

2000 m. kovas. Atnaujinamas kėbulas. Naujas benzininis 1.4/75 AG variklis.

2004 m. lapkritis. Pristatoma antros kartos Octavia (pirmoji karta gaminama ir toliau).



Škoda Octavia nebūtų tokia populiari, jeigu ne techninė “Volkswagen” parama ir sprendimai. Tarp naudotų automobilių bene paklausiausias modelis yra su sėkmingu 1.9 TDI dyzeliniu varikliu.

■ “Volkswagen” techniniai sprendimai nulėmė Škoda Octavia sėkmę. Vis dėlto ji nebūtų įmanoma, jeigu ne tokia patraukli šio automobilio kaina. Beveik analogiški čekų automobiliai buvo gerokai pigesni už Volkswagen modelius. Tas pats privalumas traukia ir naudotų automobilių pirkėjų dėmesį – už gerą kainą galima tapti funkcionalaus ir nebrangiai eksploatuojamo šei-

myninio automobilio savininku. Ypač domimasi dyzeliais. Jų pasirinkimas didelis, nes dauguma buvusių pirmųjų savininkų rinkosi šio tipo variklius.

Geras automobilis už gerą kainą

Gamybos pradžios laikotarpio Škoda Octavia, varomą dyzelinio 1.9 TDI/90 AG variklio, galima nusipirkti už 12 tūkst. litų ar net

pigiau. Galingesnė 110 “arklių” versija bus šiek tiek brangesnė. VW Golf IV su tokiu pat varikliu kainuoja panašiai, bet Škoda modelis yra gerokai funkcionalesnis. Mažesnės ir čekų automobilio eksploatacijos išlaidos.

Nors iš esmės techniniai sprendimai identiški, “Škoda” automobilių servise už detales ir remontą mokėsime mažiau nei “Volkswagen” servise. Nenaujų automo-



548 l talpos bagažinė – per atostogas nereikia jaudintis, ar viskas tilps

„Auto Swiat“ nuotr.

Eksploatacija

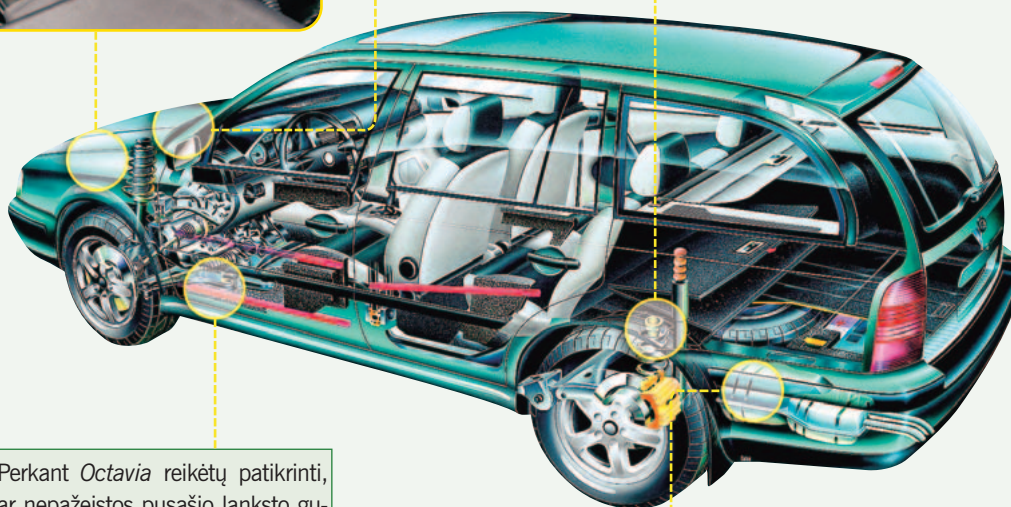
Oro srauto matuoklė genda maždaug kas 100 tūkst. km. Kadaisė tai buvo nemenka bėda, nes ši detalė kainavo beveik 800 Lt. Dabar nauja matuoklė kainuoja mažiau nei 300 Lt



Metams bėgant dažnai genda korozijos pažeista turbokompresoriaus sparnuotė



Galinė pakaba patikima, bet kartais dėl užstrigusio troselio neveikia rankinis stabdys



Perkant Octavia reikėtų patikrinti, ar nepažeistos pusašio lanksto guminės apsaugos. Kartais (ypač senesnėse mašinosė) jos būna įtrūkusios. Kadangi greičiau dyla pusašio lankstai, pasekmių šalinimas kainuoja gana brangiai



Dujų išmetimo sistema rūdija. Ji gali būti jau pakeista, o gali tekti keisti ir patiemis. Originali kainuos nemažai, bet rinkoje yra daug kokybiškų neoriginalių išmetamųjų dujų sistemų – komplektą (kartu su universaliu katalizatoriumi) galima įsigyti už 830 Lt



bilių savininkai, kurie dėl ekonominių priežasčių vengia vizito į autorizuotus servisus, gali naudotis labai dideliu pigių detalių bei remonto paslaugų pasirinkimu. Tiesa, būna ir išimčių. Kai kurios originalios detalės kainuoja išties nedaug, tad dėl keliasdešimties litų skirtumo tikrai neverta pirkti neaiškios kilmės atsarginių dalių. Todėl visai nenuostabu, kad net ir garbaus amžiaus sulaukę Octavia modeliai, kurie ir genda šiek tiek dažniau, lengvai randa naujus šeimininkus.

Hečbekas Škoda Octavia rinkoje pasirodė 1997-aisiais, o dar po metų modelių gamą papildė uni-

Sėdynės



Priekinės sėdynės šiaip sau. Galėtų būti patogesnės ir geriau prilaikyti vairuotoją



Vienas iš nedaugelio Škoda Octavia trūkumų – mažai vietos gale sėdintiems keleiviams

versalas. Automobiliui gaminti naudojama ta pati platforma kaip ir *Audi A3* ar *VW Golf IV*. Deja, ir trūkumai tie patys – gale mažai vietos kojoms. Akivaizdžiai daugiau vietos *Octavia* siūlo priekyje – čia net aukštaūgiai ras pakankamai erdvės kojoms patogiai įsitaisyti. Deja, dėl ne itin patogių sėdynių nelabai patogus sėdėti. Gamybos pradžios laikotarpio automobiliuose apdailos medžiagos ir prietaisų skydelis nepasižymėjo itin gera kokybe. Bet po 2000 m. įvykusios modernizacijos medžiagų kokybė pasitaisė.

Šios mašinos salono erdvė panaši į kitų kompaktinės klasės atstovų, o štai bagažinė primena vidutinės klasės modelio. Hečbeko bagažinės talpa 528 l, o universalo – net 548 l. Abi versijos labai funkcionalios – automobilis puikiai tiks penkių asmenų šeimai. Tik jei renkatės hečbeką, reikės susitaikyti su prastesniu matomumu per galinį stiklą. Kėbulas cinkuotas, taigi korozija negresia, tik kartais vietomis nusilupa dažai. Derėtų apžiūrėti slenksčius: jei nėra purvasaugių, gali būti pažeisti dažai.

Geras dyzelinis variklis

Važinėjant *Škoda Octavia* reikia susitaikyti su gana kieta pakaba, kuri nelabai gerai slopina kelio nelygumus. Užtat ji saugi – mašina per daug nesvyra įveikdama posūkius. Negalima priekaištauti ir dėl jos patvarumo. Svirtys ar amortizatoriai atlaiko didelę ridą. Gana greitai susidėvi tik stabilizatoriaus įvorės (vidutiniškai kas 30–40 tūkst. km), bet remonto kaina nedidelė, todėl tai neturėtų gąsdinti. Po maždaug 150 tūkst. km reikia keisti priekinių ratų guolius.

Dyzelinis 1.9 TDI variklis sulaukia vien tik gerų atsiliepimų. Jis ekonomišką ir dinamišką – 110 “arklių” versija sudegina vidutiniškai apie 5,5 litro 100 km, o iki 100 km/h įsibėgėja per 11,1 sek. Variklis irgi patikimas. Vienas iš nedaugelio rimtų šio agregato gedimų – turbina. Tokios bėdos, tikėtina, sulauks tik seniausio automobilio savininkas, kuriam specializuotame servise gali pasiūlyti sugedusią turbiną pakeisti (kaina – nuo 4 tūkst. Lt). Tačiau ją už 600–1100 Lt galima ir suremontuoti (suteikiama pusės metų garantija). Be to, kartais genda oro srauto matuoklė ir generatoriaus dirželio įtempiklis.

Daugumą trūkumų pašalinti kainuos nebrangiai

Jei žiūrinate pirmųjų gamybos metų *Škoda Octavia* modelį, žinokite, kad pasitaiko nesandari aušinimo sistema ir gendantis ventiliatorius. *Octavia* su dyzeliniais varikliais trūkumas – maža prošvaisa po varikliu, dėl to labai lengva pažeisti karterį, pvz., staigiai stabdant ar važiuojant virš šulinio dangčio. Tad vertėtų pasirūpinti variklio metaline apsauga.

Leonas Paplauskas

Škoda Octavia 1.9 TDI (2001 m.) atsarginių detalių kainos	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	195
Galiniai žibintai (vnt.)	154
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	100
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	75
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	130
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	150
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	130
Sankabos komplektas	800
Priekinis sparnas	120

Techniniai Škoda Octavia 1.9 TDI (2001 m.) duomenys	
Ilgis (mm)	4511
Plotis (mm)	1730
Aukštis (mm)	1430
Durų/vietų salone sk.	5/5
Variklis	turbodyzelinis
Variklio darbinis tūris (l)	1,9
Variklio cilindų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	110/4150
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	235/1900
Pavarų dėžė	5/mech.
Maks. greitis (km/h)	192
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,1
Degalų bako talpa (l)	55
Automobilio masė (kg)	1300
Padangos (priekinės, galinės)	195/65 R15
Degalų sąnaudos (l/100 km):	
mieste	6,6
užmiestyje	4,1
vidutinės	5,5
Kaina (Lt)	18 000

Privalumai	
■ Patvari važiuoklė	
■ Geras turbodyzelinis 1.9 TDI variklis	
■ Nebrangios atsarginės detalės	

Trūkumai	
■ Skurdūs baziniai modeliai	
■ Nekokybiška pirmųjų <i>Octavia</i> automobilių apdaila	
■ Gendantis turbokompresorius	

Vidus po atnaujinimo



Puiki ergonomika – visi valdymo elementai pasiekiami vos ne intuityviai. Po atnaujinimo gale vietos kojoms padaugėjo 22 mm



Visas elektros paketas pasitaiko nedažnai ir būna tik prabangesnės versijos automobiliuose

■ Pirmos kartos *Škoda Octavia* salonas po 2000 m. atlikto atnaujinimo labai pasikeitė. Apdailos medžiagos tapo kokybiškesnės. Anksčiau, ypač bazinės LX versijos, jos atrodė skurdokai. Kaip ir standartinė įranga – tik viena saugos oro pagalvė, ABS, vairo stiprintuvas, imobilizatorius. Nuo 2000 m. į bazinę *Octavia* automobilio versiją buvo montuojamos dvi saugos oro pagalvės, bet už kitus priedus reikėjo mokėti papildomai. Išrankūs vairuotojai galėjo rinktis prabangiausią versiją su šviesiu “Laurin&Klement” salonu.

Išvada



Škoda Octavia universalas – patvari ir funkcionali mašina

■ *Škoda Octavia* su dyzeliniu varikliu galima rekomenduoti visiems vairuotojams, ieškantiems funkcionalaus ir nelabai brangiai eksploatuojamo automobilio. Tai verta dėmesio mašina. Visų pirma pagyrimo vertas patikimumas, prienamos eksploatacinės išlaidos ir praktiškumas. Net važinėjant prastais keliais, važiuoklė bus patikima ir ilgaamžė. Jei nusipirksite “nesudrožtą” variantą, tikrai nesigailėsite tokio pasirinkimo. Verti dėmesio privalumai – nebrangios *Octavia* atsarginės detalės ir pačios mašinos priežiūra.

UŽSIPRENUMERUOK
tik per **2** minutes
INTERNETU!

ŠKODA SUPERB
LIMUZINAS UŽ GERĄ KAINĄ
TIUNINGAS
20 AUTOMOBILIŲ TESTAS
AUTO BILD TYRIMAS

<http://prenumerata.veidas.lt>

1 mėn.	3 mėn.	6 mėn.	12 mėn. (Lt)
7,50	22,50	45	90



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

Bandyto *Prius* automobilio
(pagamintas 2001 m.,
rida 46 230 km) kaina –
10 990 eurų (Vokietijoje)



Toyota Prius I

Išskirtinis naudotas automobilis

Antros kartos *Toyota* hibridiniai automobiliai Lietuvoje pasirodė prieš ketverius metus. O ką galima pasakyti apie pirmosios kartos *Toyota Prius* hibridą. Mūsų kolegos Vokietijoje jį išbandė ir rado beveik tobulą naudotą automobilį. Ar taip gali būti?



Elementus rasite po galinėmis sėdynėmis – jie kainuoja 8000 Lt. Variklis po septynerių eksploatacijos metų neturi jokių alyvos nutėkėjimo požymių



■ 1997-aisiais “Toyota” koncernas Japonijoje pristatė pirmąjį hibridinį automobilį. Po ketverių metų *Toyota Prius* pasirodė ir Europoje. Su šiuo modeliu “Toyota” pasaulyje užsitikrino pirmąją hibridiniais varikliais varomų automobilių vietą.

Lietuvoje pirmosios kartos *Toyota Prius* automobiliais prekiauta nebuvo. Kad ir kaip būtų, anuomet automobilio jėgainė atrodė tikrai neįprasta – mašina varoma elektra arba benziniu varikliu, o kartais ir abiem varikliais vienu metu. Važiuojant nuokalne ar stabdant, energijos perteklius grąžinamas atgal į akumuliatorių, kuriais ir varomas elektrinis variklis. To dar niekada nebuvo nė viename serijiniame automobilyje. Lieka atsakyti į klausimą – ar šios mašinos patikimos?

Ant keltuvo

Kolegos iš Vokietijos išsinuomojo *Prius* iš naudotų automobilių prekyvietės šalia Hamburgo. Septynerių metų mašina buvo nuriedėjusi 46 230 km. Iš karto jos užvesti nepavyko, nes akumuliatorius buvo nusėdęs. Nieko keisto, nes daugumai procesų naudojama elektros srovė labai greitai iškrauna akumuliatorių (akumuliatoriaus kaina – 472 Lt). Kol kas tik tiek bėdų. Pakėlus automobilį ant keltuvo, *Prius* atrodo kaip naujas. Tekanti alyva? Nė lašo. Rūdys? Nėra. Stabdžiai? Tvarkingi. Tarpinės? Lyg ką tik iš gamyklos. Ar *Prius* – automobilis be trūkumų? Reikia pasidairyti atidžiau.

Paieška internete

Interneto diskusijose *Prius* vairuotojai mielai dalijasi mintimis apie savo transporto prie-

mones. Dažniausiai džiaugiamasi mažomis degalų sąnaudomis – vidutiniškai nuo 4,3 iki 5,9 litro 100 km kelio. Tačiau niekas nedrįsta teigti, kad automobilis gražus. “Tiesa, dėl tokių smulkmenų kaip dizainas po trijų mėnesių nebesuki galvos, – teigia vienas *Prius* vairuotojas. – Žavi moderni jo jėgainė”.

Oficialūs “Toyota” atstovai

“Tiesą sakant, problemų dėl akumuliatoriaus kyla retai”, – teigia koncerno “Toyota” atstovai. Tačiau jei automobilio elementai ilgą laiką buvo neįkraunami, akumuliatorių gali tekti ir keisti. O tai kainuos ištis nepigiai – 8000 Lt. Tačiau akumuliatoriai gali tarnauti visą automobilio gyvenimą ir tikrai ne mažiau nei 15 metų. Taip pat ir elektriniame variklyje niekas neturi gesti. Visa sistema

Techniniai Toyota Prius (2000 m.) duomenys	
Ilgis (mm)	4315
Plotis (mm)	1695
Aukštis (mm)	1480
Durų/vietų salone sk.	4/5
Variklis	benzininis
Variklio darbinis tūris (l)	1,5
Variklio cilindry sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	72/4500
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	115/4200
Pavarų dėžė	variatorius
Maks. greitis (km/h)	160
Išibėgėjimas (s) 0–100 km/h	13,4
Degalų bako talpa (l)	50
Bagažinės talpa (l)	390
Automobilio masė (kg)	1250
Padangos (pr./gal.)	175/65 R15
Degalų sąnaudos (l/100 km):	
mieste	5,9
užmiestyje	4,6
vidutinės	5,1
Kaina Vokietijoje (eurais)	10 990

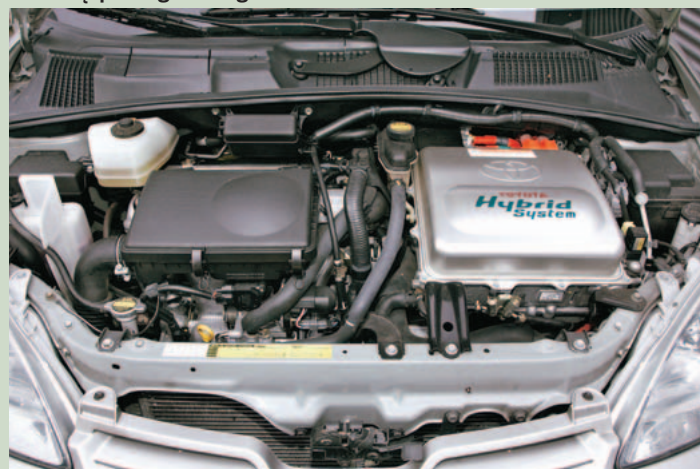
Toyota Prius (2000 m.) atsarginių detalių kainos (UAB "Tokvila")	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	742
Galiniai žibintai (vnt.)	725
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	293
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	219
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	253
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	149
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	379
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	365
Priekinis sparnas	615



Ekране matome energijos paskirstymą varantiems ratams



Pirmos kartos Prius skydelis su stovu ir skaitmeniniu tachometru atrodė įspūdingai. Po gaubtu benzininis ir elektrinis varikliai



Modelio istorija

1997 m. Pasirodo pirmosios kartos *Toyota Prius* (modelis *NHW10*). Parduodamas tik Japonijoje.

2001 m. *Prius* modeliu *NHW11* pradėta prekiauti už Japonijos ribų.

2003 m. Pristatytas antros kartos *Prius* (modelis *NHW20*).

Privalumai

- Išskirtinis automobilis
- Taupus ir ekonomiškias
- Mažai gendantis

Trūkumai

- Brangūs elementai
- Neįspūdinga išvaizda
- Nelabai talpus

Išvada

■ Novatoriškos technologijos, ilgaamžis, nekenksmingas aplinkai variklis. *Prius* mieste – nepalenkiamas. Jei pirmos kartos *Prius* priminė ažuolinę močiutės komodą, tai antros kartos modelio dizainas pusėtinas. Tačiau tie, kurie susitiks su ne itin išvaizdžiu pirmos kartos modelio dizainu, ilgą laiką važinės taupiai ir ekologiškai.

praktiškai nereikalauja techninės apžiūros. Išskyrus vieną smulkmeną – nuvažiavus 150 tūkst. km, reikia pakeisti variklio aušinimo skystį. Elektrinis variklis turi atskirą aušinimo sistemą, tad skystį reikia pakeisti ir jame.

žiuota per 100 tūkst. km, o per tą laiką perdegė tik valstybinio numerio apšvietimo lemputė. Tačiau išardžius automobilį buvo aptikta korozijos židinių! Vis dėlto ir *Toyota Prius* hibridas nėra stebuklingas. **Leonas Paplauskas**

Skundų dėžutė

Tiesa, skundų nelabai ir yra. Ilgalaikio testo metu (ABL nr. 25, 42–45 p., 2006 m.) buvo nuva-



Toyota Prius konkurentas

Honda Civic Hybrid

■ *Honda Civic* su IMA sistema ("Integrated Motor Assist"), 1999-aisiais "Honda" pristatyta hibridinio variklio technologija, pirmą kartą pasirodė *Honda Insight* modelyje. Kitaip nei *Toyota Prius*, elektrinis variklis čia tik pagal-

bininkas, pats nevarantis automobilio. Reikalai pakito 2006-aisiais, kai buvo pradėtas gaminti *Civic Hybrid*. IMA sistema daugiau orientuota į tradicinį vidaus degimo variklį, kurį sudaro benzininis variklis su mechanine arba bepagal-



nuo 10 500 eurų (Vokietijoje) rida – 60 tūkst. km



Atrodo šauniai: *Honda Civic* su IMA sistema buvo gaminamas kaip sedanas



Ilgiausiu pasaulio tiltu virš jūros VW Beetle kabrioletu važiavo Claudius Maintzas

ILGIAUSIO PASAULYJE TILTO VIRŠ JŪROS DUOMENYS

Statybos išlaidos	1,1 mlrd. eurų
Statybos trukmė	ketveri su puse metų
Mokestis už lengvąjį automobilį	maždaug 28 Lt
Ilgamžiškumas	100 metų
Ilgis	35 673 metrai
Konstrukcija	plieninis kabelis, atramos
Važiavimo trukmė	maždaug 24 minutės



Kelionė virš jūros

Artėjant Kinijos rytuose esančio pajūrio miesto Džapu link keleivius pasitinka tvankuma ir drėgmė. Galiausiai dangus prakiūra ir virš greitkelio išsiaučia stipri audra. Matomumas siekia vos dešimt metrų. Priekyje judantys automobiliai labiau panašūs į juodus šešėlius nei į

mašinas. Vairuotojai, bandydami išvengti avarijų, akimirksniu įsijungia avarines šviesas. Kolegos vokiečiai į šią gamtos stichiją patenka važiuodami VW Beetle kabrioletu. Tačiau netikėtai užklupusi audra staiga liaujasi ir netrukus padangę nutvieskia kaitri saulė. Priešais akis, toli

horizonte, nusidriekia žvilganti juosta – ilgiausias pasaulyje tiltas per jūrą.

Statyba truko ketverius su puse metų

Šio tilto ilgis siekia net 35 673 metrus. Jis Kinijai kainavo 1,1 mlrd. eurų (apie 3,80 mlrd. Lt) ir

buvo statomas ketverius su puse metų. Likus trim mėnesiams iki Pekino olimpinių žaidynių pradžios, šių metų gegužės pirmąją, įvyko iškilmingas ilgiausio pasaulyje tilto per jūrą atidarymas.

Nieko keista, kad Kinijos gyventojai juo labai didžiuojasi. Vieni jų sako, kad pervažiuoti



Štai šis rekordininkas – vienintelis pasaulyje beveik 36 kilometrų ilgio tiltas per jūrą



Kelionė netrunka: važiuojant 100 km/h greičiu, Hangdžou įlanką galima įveikti per 24 minutes



Prekyba: tilto galuose esančiose poilsiavietėse galima nusipirkti šviežių vaisių ir daržovių



Beveik 36 kilometrai. Būtent tiek siekia ilgiausias pasaulyje tiltas virš jūros. Juo galima pasivažinėti Rytų Kinijoje.

šiuo tiltu atvyko šiaip sau, dėl įdomumo. Kiti jų, pavyzdžiui Chensų šeima, džiaugiasi, kad iš Šanchajaus į Ningbo miestą dabar gali nuvykti vos per dvi valandas. Anksčiau ši kelionė jiems trukdavo keturias valandas ir buvo 120 km ilgesnė. Tiesa, už važiavimą ilgiausiu pasaulyje tiltu

virš jūros reikia mokėti maždaug 28 litus, tačiau Chensų šeimai tai nėra didelė suma. Pasak jų, viską atperka įspūdžiai.

O jų keliaujant S raidę primenančiu tiltu, kurio galo nematyti, tikrai netrūksta. Tereikia keleiviui kelioms sekundėms užsimerkti, kai akimirksniu praran-

dama nuovoka. Tampa nebeaišku, ar važiuojama automobiliu per tiltą, ar į kitą įlankos krantą keliamasi keltu. Juk nuleidus kabrioletą stogą vairuotojo ir keleivio veidus gairina vėjas ir drėgmė, o nosis užuodžia jūros kvapą.

Viduryje tilto dygsta restoranai ir viešbutis

Nuvažiavus pusę kelio prieš akis staiga išdygsta kažkas panašaus į neatpažintą skraidantį objektą (NSO) – apvali statybų

aiškstelė su aukštai išstypusiu kranu. Pasirodo, iki 2009 metų šioje vietoje bus pastatyti restoranai, apžvalgos aikštelė ir viešbutis.

Tačiau kol kas ilgiausias pasaulyje šešių eismo juostų tiltas beveik tuščias. Tai patvirtina ir pakrantėje įsikūrę ugnia-gesiai. Vyrų sako, kad jokių nesklandumų ant tilto dar nebuvo kilę, todėl jie stumdami laiką per dienas žaidžia krepšinį.

Parengta pagal "Auto Bild"



Iki 2009 metų ilgiausio tilto viduryje turėtų iškilti viešbutis, restoranai ir apžvalgos aikštelė



Visur vyksta statybos: nugriovus šalia tilto esantį Sindian kaimelį, jo vietoj iškils prekybos centras



Ypač įspūdingai ilgiausias pasaulyje tiltas virš jūros atrodo naktį. Toks vaizdas tikrai traukia akį

Rinka toliau mažėja

■ Rugsėji Lietuvos naujų lengvųjų automobilių rinka sumažėjo 15 proc. – iki 1685 vnt. Tokius preliminarius duomenis pateikia "Regitra". Nors toks smukimas yra iš tiesų akivaizdus, rugsėji jis buvo kur kas švelnesnis nei rugpjūtį, kai registravimas sumažėjo net 31 proc. Praėjusių metų rugsėji šalyje buvo įregistruota 1990 naujų automobilių. Rugsėji asmeninių automobilių registravimas smuko 8 proc. – iki 1525 vnt., o komercinių transporto priemonių registravimas, baiminantis ekonomikos sąstingio, sumažėjo net 52 proc. – iki 160 vnt.

Praėjusį mėnesį lyderio poziciją sugrąžino *Volkswagen* markė (251 vnt.), *Toyota* liko antra (206 vnt.), o trečią vietą užėmė *Škoda* (149 vnt.). Rugsėji tarp asmeninės paskirties automobilių pirmą vietą užėmė *Škoda Octavia*, šio modelio automobilių įregistruota 94 vnt. Antroje vietoje *Toyota Avensis* (79 vnt.), trečioje – *Volkswagen Caddy* (52 vnt.).

Per pirmus tris šių metų ketvirčius Lietuvoje iš viso įregistruota 20 870 naujų lengvųjų automobilių, t.y. 14 proc. daugiau nei atitinkamu laikotarpiu praėjusiais metais (18 249 vnt.). Prognozuojama, kad rinkos nuosmukis tęsis ir toliau, todėl pasibaigus metams 2008 m. augimas sieks vos 3–5 proc.

ABL inf.

Lietuvos naujų automobilių rinka per 2008 m. devynis mėn.

Vieta	Markė	Parduota per 2008 m. rugsėjį	Parduota per 2008 m. devynis mėn.	Pokytis (proc.), palyginti su 2007 m. rugsėjo mėn.
1.	Volkswagen	251	2764	-19
2.	Toyota	206	1930	1
3.	Škoda	149	1633	-38
4.	Opel	88	1324	-40
5.	Fiat	57	1164	-10

Šaltinis: "Data Center"



Vienas perkamiausių modelių rugsejį Lietuvoje buvo *Toyota Avensis*

Kitame numeryje (šeštadienį, spalio 25 d.) skaitykite:

PASAULINĖ PREMJERA



Ford Fiesta

Naujos išvaizdos mažylis

NAUDOTI AUTOMOBILIAI



OPEL ASTRA II
Juo galima pasitikėti

IVAIRENYBĖS



Nissan Micra – 25-eri metai

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





- Radijas RCD 200
- Spalvos paketas
- Elektroninis komforto paketas
- Klimato kontrolės sistema „Climatic“
- Priekinių sėdynių aukščio reguliatorius
- Odinis vairas
- Padalinta galinė sėdynė
- Laikiklis stiklinei
- Šoninės oro pagalvės
- Priekinių sėdynių šildymas
- Elektriniai šildomi veidrodėliai

Polo UNITE. Pasiūlymas mėgstantiems komfortą:



tik nuo 40 881 Lt!

Puikiai sukomplektuotas Polo UNITE kainuoja daug pigiau nei renkantis norimą papildomą įrangą patiems!

