



www.autobild.lt

Dvisavaitinis žurnalas

Auto Bild

LIETUVA

Pirmasis
važiavimas



Toyota iQ

Tik
3⁵⁰!
Lt

**AUTO BILD
TYRIMAS!**

**Perku
automobilį
LIZINGŪ:
kuria
bendrove
rinktis ?**

vienintelis rimtas SMART konkurentas

MAŽI IR TAUPŪS

iki 5 l
100 km



**Laguna Coupe –
jau Lietuvoje**

**Pasaulinė
premjera**



Mažasis testas



**VW PASSAT CC
prieš
MERCEDES CLS**

**KURIS
“KIETESNIS”**

Volvo XC60



**SAUGIAUSIAS
pasulyje visureigis**

4x4

Galingi ir tausojantys aplinką
Audi A4, BMW 330d, Citroen C5, Mercedes C320

**Didysis
testas**



ISSN 1822-282X



NISSAN QASHQAI. URBANPROOF.

KOMPAKTIŠKASIS CROSSOVER

- Įrengtas *Bluetooth* • 3D navigacija • Galinio vaizdo kamera
- ESP • 6 oro pagalvės • Galima ALL MODE 4x4

QASHQAI kainos nuo 58 000 Lt

Užsisakykite bandomąjį važiavimą šįandien!

Degalų sąnaudos 5,4–8,4 l/100 km, CO₂ emisija 145–208 g/km.
Kai kurios paminėtos savybės yra pasirenkamosios, tai priklauso nuo modelio.

www.nissan.lt



Pripažintas saugiausiu šių metų automobiliu atlikus Euro NCAP saugumo tyrimą!

SHIFT the way you move



UAB „Raitas“
Kareivių g. 6, Vilnius LT-09117
tel. +370 5 270 0890

Aktualijos, testai

- 8 Toyota iQ**
Mažas, erdvus, modernus ir gerai važiuoja
- 10 Renault Laguna Coupe**
Pačių geriausių kupė dorybių visuma
- 18 Audi A4, BMW 330d, Citroen C5, Mercedes C320**
Keturi galingi ir tausojantys aplinką dyzeliai



- 28 Mercedes CLS prieš VW Passat CC**
Ketverių durų kupė modelių dvikova
- 38 Volvo XC60**
Naujas ir itin saugus vidutinės klasės *crossoveris* iš Švedijos



Naujienos, įvykiai

- 12 Žurnalisto tyrimas**
Lietuvos išperkamosios nuomos bendrovių reitingas
- 14 Karštos "Auto Bild" naujienos**
- 48 Reportažas**
Automobilių tiuningo mados iš SEMA parodos Las Vegase
- 50 Rinka**
Smarkiai lėtėjanti ekonomika smukdo automobilių rinką



Naudingi patarimai

- 32 Universalų padangų testas**
Tinka bet koku oru ir bet kokiais keliais. Ar tai tiesa?

Naudoti automobiliai

- 42 Taupių mašinų rinkos apžvalga – I dalis**
Audi A2, Citroen C3, Fiat Panda, Ford Fiesta, Dacia Logan, A klasės Mercedes, Opel Astra, Opel Corsa
- 46 Opel Vectra C**
Ne itin išvaizdus, bet tikrai geras

Kitos rubrikos

- 4 Kronika**
- 6 Nuomonės, komentarai**
- 26, 41 Įvairenybės**
- 40 Laisvalaikis**
- 50 Anonsai**



Reportažas iš didžiausios pasaulyje automobilių tiuningo parodos, kuri kasmet rengiama Las Vegase

48



32 Beveik visos universalios padangos tinka važiuoti apsnigtais ar apledėjusiais keliais. Šis padangų testas atskleis, kurias rinktis

Kuriame puslapyje rasiu savo marke?

Audi 18, 43, 50	Mercedes 18, 28, 44, 50
BMW 16, 18	Opel 44, 46, 50
Citroen 18, 43	Porsche 17
Cobra 14	Renault 10, 14, 50
Fiat 43	Škoda 14
Ford 14, 43	Toyota 8
Dacia 44	Volvo 38, 50
Honda 14	VW 14, 26, 28, 50
Yugo 41	
Jaguar 14	
Mazda 12, 14	



46 Paprastas ir nepretenzingas – taip atrodo Opel Vectra C. Tačiau išvaizda – dar ne viskas. Tai tikrai geras naudotas automobilis



Brangūs skaitytojai!

Pastarojo mėnesio statistika rodo, kad ekonominis nuosmukis nepašalinė ir Lietuvos. Lapkričio mėnesio naujų automobilių pardavimas, palyginti su praėjusių metų tuo pačiu mėnesiu, nukrito net 54 proc. Minimalios įvairios kritimo priežastys. Vieni sako, kad potencialūs pirkėjai, nerimaudami dėl miglotos ateities, vengia pirkti brangius daiktus. Kiti teigia, kad žmonės pirkti norėtų, bet išperkamosios nuomos bendrovės nesutinka išsimokėtina finansuoti automobilio arba suteikia tokias sąlygas, kad žmogui dingsta noras pirkti. "Auto Bild Lietuva", nutarė paeksperimentuoti ir sužinoti, kurios išperkamosios nuomos bendrovės noriai bendrauja su klientais, o kurios mandagiai pasiūnčia kuo toliau. Šių bendrovių reitingą rasite 12 p. Nors degalai pinga, vėl kalbame apie jų sąnaudas (42 p.). Šiame numeryje pradėdame nagrinėti taupių naudotų automobilių privalumus ir trūkumus. Kaip visuomet pristatome keletą naujausių modelių, artimiausiu metu pasirodysiančių Lietuvoje. Tai naujoji Renault Laguna Coupe (10 p.) ir mažylis Toyota iQ (8 p.). Malonaus skaitymo!

Vitoldas Milius



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

www.autobild.lt

Las Vegasas – automobilių tuningo sostinė

■ Jau tapo įprasta, kad kiekvienų metų rudinį į Las Vegasą (JAV) susirenka šimtai tūkstančių paties beprotiškiausio tuningo gerbėjų. Šiame mieste vyksta didžiausia pasaulyje mašinų gražinimo paroda – SEMA (“Speciality Equipment Market Association”). Automobilių puošybos mados diktatoriai amerikiečiai šioje parodoje pristato pačius karščiausias šios srities naujoves. Reportažą iš parodos skaitykite 48 p.

Informacija vienoje vietoje

Grudį pradėjo veikti vieninga elektroninė šalies techninės apžiūros informacijos sistema, kurios svarbiausias tikslas – panaikinti žmogiškųjų klaidų ar gudravimų spragas. Nuo šiol į vieningą kompiuterinę sistemą bus įkelta visa informacija apie mūsų automobilių parką iš policijos, registravimo įmonių, draudimų bendrovių ir techninės apžiūros stočių. Kompiuterizavus visas techninės apžiūros kontrolierių darbo vietas, patikros pastabos fiksuojamos ne popieriaus lape, o delniniame kompiuteryje. Iš jo duomenys keliauja tiesiai į centrinę duomenų bazę.



Blogiausios mokyklos – Šiauliuose

Valstybinė kelių transporto inspekcija, patikrinusi kelių apskričių vairavimo mokyklas, padarė išvadą, kad Tauragėje ir Telšiuose situacija gana prasta. Tačiau blogiausia padėtis susidariusi Šiaulių vairavimo mokyklose – pradantieji vairuotojai egzaminus vairuotojo pažymėjimui gauti perlaiko po keliskart.

Brangs priverstinis nutempimas

Vilniuje ketinama padidinti kainas ir už priverstinį automobilio nutempimą. Savivaldybės įmonės “Susisiekimo paslaugos” direktorius Vaidotas Antanavičius pasiūlė kainą didinti 38 litais – iki 150 litų. Tam pritarta, tačiau nuspręsta, kad jos turėtų būti dar didesnės. Šiuo metu vieno automobilio priverstinis nuvežimas kainuoja 112 litų, viena jo saugojimo valanda aikštelėje – 2 Lt, viena saugojimo para – 15 Lt.





**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

**Automatinės
plovyklos ir
šaltis**

Ar galima naudotis automatinėmis plovyklomis per šalčius? Ar nuo karšto vandens neįtrūks stiklai, ar nebus kitų nemalonių padarinių?

Vidas iš Vilniaus

Iš esmės visos automatinės plovyklos turėtų užsidaryti, kai tampa per šalta jomis naudotis. Jei temperatūra vos žemesnė nei nulis, automobilių plauti nedraudžiama. Tereikia įsitikinti, kad durų spynos turi geras tarpines ir vandens į vidų nepateks, o išvažiuojant iš plovyklos gerai išdžiovinti ir sutepti durų, bagažinės bei variklio gaubtu užraktus ir tarpines. Priešingu atveju kitą dieną gali paaiškėti, kad į automobilį įlįpti negalėsime.

ABL

Keičiasi išmetamųjų dujų spalva

Esu skaitęs, ką reiškia iš duslintuvo sklindančių dūmų spalva. Bet mano mašina elgiasi kitaip. Išmetamųjų dujų spalva nuolat keičiasi. Užvedus šaltą variklį trumpą laiką dūmai būna mėlyni, paskui ilgiau pilki (truputį panašūs į vandens garus), o mašina įšilus ir staigiau įsibėgėjus dūmai tampa beveik juodi. Ar galite pasakyti, kas yra mano mašina? Tai 1996 m. 1.4 l variklio Ford Escort.

Henrikas iš Panevėžio

Tikriausiai čia sutapo kelios priežastys. Mėlyni dūmai, pasirodantys užvedus šaltą variklį, gali skelbti

apie susidėvėjusią cilindrus ir stūmoklių sistemą arba susidėvėjusius vožtuvų sandariklius. Tokiu atveju mašina stovint alyva išteka per vožtuvus į cilindrus ir užvedus mašiną užsidega. Dėl tos pačios priežasties mėlyni dūmai gali atsirasti keičiantis variklio apkrovai. Tamsūs dūmai reiškia, kad esama bėdų dėl uždegimo arba maitinimo sistemos. Pilki dūmai – tai arba nepavojingi garai, susidarantys dėl įšilusio vandens kondensato duslintuve, arba blogos variklio galvutės tarpinės požymis.

ABL



Iš duslintuvų sklindančių dūmų spalva nemažai pasako apie variklio būklę, bet kiekvienąkart tai gali būti skirtingų gedimų priežastis

Sutrūkinėjusios padangos

Važinėju su padangomis, kurioms turbūt ketveri metai (šone radau į nedidelį ovalų rėmelį įspaustą ženkliuką “0401”, tikriausiai tai gamybos laikas – 2004 m. sausis).

Ant gumos daugybė smulkių įtrūkimų, bet oras iš padangų neišeina. Ar šie įtrūkimai gali būti pavojingi padangai?

Valdas iš Kauno

Šie ant padangos esantys skaičiukai reiškia, kad jos pagamintos 2001 metų ketvirtą savaitę. Net jeigu ir nebūtų įtrūkimų, ir taip jau metas šias senas padangas pasikeisti.

ABL



Į ovalų rėmelį įspausti skaičiai reiškia padangų pagaminimo savaitę (pirmieji du) ir metus (kiti du skaičiai)

Leidžia UAB “Veido” periodikos leidykla.

Leidėjas Algimantas Šindeikis.

Direktorius Andrius Valacka.

Vyriausiasis redaktorius

Vitoldas Milius.

Vyr. redaktoriaus pavaduotoja

Loreta Žilinskaitė.

Redaktoriai:

Mindaugas Malinauskas,

Jonas Okmanas.

Bendradarbiai:

Laurynas Rimševičius,

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

Fotografas Algimantas Brazaitis.

Gamybos vadovė

Sonata Bajoraitė.

Dizaineris Vitalij Ponadožin.

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 leidybų asociacija.



**“Auto Bild Lietuva”
internetu forumas:**

<http://www.autobild.lt>

Præjusiame numeryje klausėme:

[kadangi šiuo metu naujų automobilių pardavėjai ekonominės krizės akivaizdoje taiko neregėtus nuolaidas, kokius naujus automobilius akcijų metu labiausiai apsimuma pirkti?](#)

Buomas. Manau, per akcijas reikia pirkti tokį automobilį, kuris yra pats tinkamiausias ir mieliausias širdžiai. Nes jei pirksi ne automobilį, o nuolaidas, vėliau gali likti labai nepatenkintas.

Gnostikas. Manau, kad krizės akivaizdoje reikėtų pirkti tą naują mašiną, kuriai suteikiama didžiausia nuolaida, mat po metų kitų krizė praeis, o mašinos vertė antrinėje rinkoje išliks didelė – niekas nežinos, ar tu mašiną pirksi su didele nuolaida, ar visai be jos. Todėl turėsi tikimybę už jau naudotą modelį gauti kur kas didesnę kainą.

Peliuk. Apskritai manau, kad protingiausia ekonominio nuosmukio metu naujo automobilio nepirkti. Juk nežinai, ar, tarkime, sutaręs su lizingo bendrove rytoj turėsi darbą ir iš ko už naują modelį mokėti. Gali atsitikti taip, kad jau po kokio pusmečio lizingo kompanija automobilį iš tavęs dėl nemokumo atims.

Tipas. Atminkite, kad nuolaidos dažniausiai taikomos nepaklausiausiesiems (dažniausiai ir ne patiems geriausiems) bei nuo rinkos arenos nuriedantiems modeliams. Aš, tarkime, važinėdamas senesnės kartos Toyota Avensis, nors jau yra naujesnis modelis, jausčiau diskomfortą, kad ir kokią nuolaidą už pasenusį modelį būčiau gavęs.

Kitas ABL forumo klausimas: kaip spręsti žiemą dar smarkiau kylantį automobilių statymo prie daugiabučių namų didmiesčiuose klausimą – ar tuo pirmiausia turi rūpintis patys vairuotojai, ar tai savivaldybių reikalas?

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

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

ISSN 1822-282X

Kur įsigyti senesnių “Auto Bild Lietuva” numerių?

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

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



Linksmoji mozaika



ABL archyvo nuotr.

Ar duslintuvas gali dundėti

Prieš du mėnesius pasikeičiau duslintuvą, bet po savaitės jis pradėjo dundėti. Servise dar pakeitė (už atskirą kainą) visas gumines išmetimo sistemos detales, bet tai nepadėjo. Duslintuvas labiausiai dunda tada, kai mašina šalta. Jai įšilus garšai dingsta. Servisas atsisako keisti naują šią detalę, nes, pasak jų, duslintuvas yra geras. Taip pat sako, kad dundesys nereiškia gedimo, taip yra tiesiog dėl detalės konstrukcijos. Sako, kad aš turiu su tuo susitaikyti, jei nusprendžiau panaudoti neoriginalią detalę, o ne keturis kartus brangesnį originalų duslintuvą. Ar

turėčiau kreiptis į duslintuvo gamintoją?

Juozas iš Klaipėdos

Pagal vartotojų įstatymo taisykles pardavėjas (šiuo atveju servisas) atsako už tai, kad prekė atitiktų kokybės reikalavimus. Dundantį duslintuvą (net jeigu jis triukšmauja tik šaltas) galima laikyti preke, neatitinkančia pirkimo-pardavimo sutarties su vartotoju ir šiuo pagrindu reikalauti pakeisti duslintuvą arba grąžinti pinigus. Nepriklausomai nuo to, ar tai originali detalė, ar ne, dundesys rodo duslintuvo gamyklinį defektą arba gedimą. **ABL**



Naujas duslintuvas neturi dundėti – nepriklausomai nuo to, ar jis originalus, ar ne

Po kuo pakišti domkratą?

Neseniai paašikėjo, kad negaliu pakelti savo mašinos gamykliniu domkratu, nes vietos, numatytos jam pakišti, yra surūdijusios. Mano pastangos baigėsi tuo, kad mašina su nuimtu ratu nukrito nuo šio kėliklio ir buvo rimtai apgadinta. Po kokiais mašinos elementais (išskyrus nurodytus slenksčiuose) dar galima saugiai pakišti domkratą? Man visų pirma svarbios išilginės sijos, ašių tvirtinimo vietos ir galinė pakabos sąrama. Mano automobilis – 1994 m. laidos Opel Astra.

Vygantas iš Jurbarko



Gamyklinį domkratą galima kišti tik po specialiais dugno taškais, nurodytais instrukcijoje

ABL

Gamykloje numatytos vietos domkratui pakišti yra ant vadinamųjų kėbulo atraminių elementų. Jeigu jų būklė neleidžia saugiai pakelti automobilio, tai reiškia, kad reikia skubiai atlikti mašinos kėbulo remontą. Jei ketinate naudotis gamykliniu domkratu, nėra kitos išeities – jo konstrukcija leidžia saugiai kelti automobilį tik naudojantis instrukcija. Jei šį kėliklį pakišite po kuriuo nors kitu kėbulo elementu, tai gali pridaryti papildomų rūpesčių ir kartu smarkiai pažeisti automobilį.

Jei galite pasinaudoti profesionaliais servisu domkratais, pvz., žirkliniais kėlikliais, tada galimybių bus daugiau. Jų konstrukcija stabilesnė ir didesnis sąlyčio su kėbulu paviršius, todėl juos galima pakišti, pavyzdžiui, po sustiprintomis kėbulo apatinėmis vietomis, tokiomis, kur susiduria išilginės sijos su mašinos grindimis. Keliant automobilį už galinės sąramos, galima jį rimtai pažeisti.

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!



TOYOTA iQ – geresnis SMART?

Dešimt metų *Smart* neturėjo konkurentų. Praėjusią savaitę “Toyota” koncernas pristatė naująjį *iQ* modelį. Pirmoji kelionė šiuo mažyliu nustebino labai maloniai.

■ *Smart* jaukia protus. Vieni jį mėgsta be jokių “jeigu” ir “tačiau”, kiti jo kategoriškai nepriima: per mažas, per daug prastai valdomas, per brangus. Dabar iš Japonijos atkeliauja kitas *Smart*, kuris iš pirmo žvilgsnio panašus į originalą. O iš antro – jau nebe.

Važiuojama lyg didelių automobiliu

Turiu pripažinti, kad galimybės pavažiuoti šiuo mažyliu laukiau labai susidomėjęs. Nors maži automobiliai Lietuvoje nėra populiarūs, atrodo, kad netolimoje ateityje daugeliui mieste gyvenančių žmonių (o dauguma ten ir gyvena) teks persėsti būtent į taupius, nedaug vietos užimančius keturračius draugus.

Pirmasis susitikimas su nauju modeliu įvyko Paryžiaus parodoje, kurioje pristatomas *iQ* sulaukė bene didžiausio dėmesio, palyginti su kitais eksponatais. Erdvus vi-

dus, geros kokybės apdailos medžiagos, vykęs dizainas. Suintrigavo ir varikliai, ypač 1.4/90 AG dyzelinis – toks galingas tokiam mažame modelyje.

Na, o prieš dvi savaites teko išbandyti šį *Toyota* “sportbatį” Milano apylinkėse. Tai, kad juo bus malonu važiuoti siauromis senamiesčio gatvelėmis, galima buvo tikėtis net be pačios menkiausios abejonės. Bet kad šis mažylis greitkelyje jaučiasi kaip trimis klasėmis didesnis modelis – tikrai

niekada. Važiudamas 170 km/h greičiu nejauti jokio diskomforto, viduje tylu, o ant kelio *iQ* laikosi gerai, stabdo – puikiai.

Juokingiausia turbūt buvo tiems didelių ir galingų automobilių vairuotojams, kuriuos pralenkėme (šiek tiek viršydami leistiną greitį). Keletas jų pasiviję rodė į viršų iškeltą nykštį – “tipo respektas”. Linksma išvažda, puiki pakaba ir dinaminės savybės, kokybiškos apdailos medžiagos ir puiki įranga. Kadangi yra tik

vienas modelis, su kuriuo galima lyginti *iQ*, – tai *Smart*, pabandėme atrasti pagrindinius tarp jų esančius skirtumus.

Šeši svarbiausi *Smart* ir *iQ* skirtumai

1 skirtumas. *Toyota* mažylis 29 centimetrais ilgesnis, taigi į jį gali susėsti ne du, o keturi asmenys – teoriškai. Praktiškai į *iQ* telpa trys su puse asmens.

2 skirtumas. Variklis įmontuotas ne gale (kaip *Smart*), o priekyje. Atrodo, tai neturi jokios reikšmės, nekreipiant dėmesio į tai, kad *iQ* varantieji ratai priekiniai (*Smart* – galiniai). Tačiau važiuojant *iQ* pasirodo esant labai greitas: su *Toyota* įveikti posūkius labai lengva, o tam padeda gerai suderinta pakaba. Ilga *iQ* ratų bazė (kaip tokio automobilio) pasirūpina maloniu riedėjimo komfortu.

3 skirtumas. Pavarų perjungimas. *iQ* nėra pusiau automatinės



iQ dizainas modernus ir harmoningas, o techniniai sprendimai novatoriški



Ergonomika: vairas reguliuojamas tik aukštyn žemyn, sėdinių aukštis nereguliuojamas, tačiau viduje labai erdvi ir jauku



Spidometro skaičiai dideli, o žemiau esantys apskukų maži



Trijų cilindrų variklis dirba ramiai ir yra pakankamai galingas, kad vežtų 890 kg svorį, tiesa jo darbo garsas yra kiek savotiškas



O čia privalumas, palyginti su *Smart*. Vargais negalais gale gali tilpti du keleiviai. Tačiau jie turėtų būti ne aukštesni kaip 1,75 metro. Alternatyva – pagarbos verta bagažinė



transmisijos kaip *Smart* modelyje. Jame sumontuotos normalios mechaninės arba automatinės greičių dėžės. Jungti pavaras labai paprasta ir lengva. O “automatas” veikia nepriekaištingai – perjungimo pauzės trumpos arba jų net ir visai nėra. Apie “smartišką” lingavimą perjungiant pavaras nėra net kalbos.

4 skirtumas. Saugumas. *Toyota iQ* apginkluotas kaip didelės limuzinas. Devynios saugos oro pagalvės (skirtos kojoms ir gale sėdinčių keleivių galvoms) siūlo prašmatnią apsaugą iš visų pusių. “Euro NCAP” penkias žvaigždes savo klasėje *iQ* tikrai turėtų gauti, tik turėkime kantrybės ir luktelėkime.

5 skirtumas. Degalų sąnaudos. Vertinant pagal jas, *iQ* nėra nei itin taupus, nei itin “rajus”. Trijų cilindrų benzininis (68 AG) variklis ekonomiškėnis už *Smart* motorą maždaug 0,2 litro, tačiau dy-

zelinis “sriaubia” gerokai daugiau. Žinoma, jo ir galingumas beveik du kartus didesnis.

6 skirtumas. Kaina. *iQ* nebus pigus mini automobilis. Tikslios kainos “Toyota” dar neišduoda, tačiau mes tikimės, kad sausį Europoje, o balandžio pradžioje Lietuvoje pasirodysiantis automobilis su garso aparatu, elektra pakeliamais stiklais ir oro kondicionieriumi kainuos apie 13 tūkst. eurų (apie 45 tūkst. Lt).

Vitoldas Milius

+ Harmoninga pakaba, aukštos kokybės medžiagos

- Nėra pigių modifikacijų, ribotas matomumas

Išvada

■ Japonai turėjo galimybę (ir, svarbiausia, marias laiko) padaryti daug geresnį mini automobilį. Ir padarė. Rezultatas – modernus modelis, gerai važiuojantis ir tobulai atitinkantis laikmetį. *iQ* tikrai turi visas galimybes tapti kultiniu mikroautomobiliu.



Techniniai Toyota iQ duomenys	1.0VVT-i	1.0VVT-i	1.4 D-4D
Variklis	1.0VVT-i	1.0VVT-i	1.4 D-4D
Variklio tipas	benzininis	benzininis	dyzelinis
Cilindrų sk.	3	3	4
Variklio darbinis tūris (cm ³)	998	998	1364
Variklio galia (AG)	68/6000	68/6000	90/3400
Sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	91/4800	91/4800	190/1800
Greičių dėžė	5/mech.	autom.	6/mech.
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	14,7	15,5	11,8
Maksimalus greitis (km/h)	150	150	170
Ilgis, plotis, aukštis (mm)	2985/1680/1500		
Vidutinės degalų sąnaudos (l)	4,3	4,7	3,9
Kaina nuo (Lt)	40 000		

Neįprastas vaizdas: išskirtinis šio *Coupe* bruožas – platus ryklio nasrai, prie kurių puikiai dera plokščia stogo linija



Du LAGUNA COUPE veidai

Priekis piktokas, galas subtiliai elegantiškas – “Renault” tikriausiai niekaip negalėjo apsispręsti dėl dizaino. Ir šiaip naujasis *Laguna Coupe* turi daug kuo nustebinti.

■ Dabar *Laguna* parodė savo tikrąjį veidą? Iki šiol ji sau tyliai šypsojosi, o dabar iššiepė dantis. Per visą buferio plotį grėsmingai išsiplėtusios

radiatoriaus grotelės, žvilgsnis nuleistas, tarsi šis prancūzas tuoj ruoštųsi pulti.

Tokio šeimyninio automobilio mes iki šiol neregėjome. Prancūzų dizaineris drąsiai išdailino šį avangardinį *Coupe*. Dvejų durų gražios formos klasikinis kupė su prabangos akcentais. Ar viskas taip puiku, kaip atrodo?

Dėl to galima ginčytis. Tačiau diskusija baigiasi pažvelgus į automobilio galą. Jis vienareikšmiškai skelbiamas dizainerių pergale. Aštrių formų, aiškių

kontūrų, su dvigubu dujų išmetimo vamzdžiu ir LED žibintais, išdailintas kaip *Aston Martin* – iki šiol tokių prancūziškų skanumynų sulaukdavome tik iš garsiojo virėjo Paulo Bocuse'o.

Vien jau tai sužadina norą pasivažinėti. Laikas išbandyti *Laguna Coupe 3.0 dCi V6 FAP GT* su automatine pavarų dėže ir 235 AG. Toks griezdiškas pavadinimas ir toks lankstus variklis. Dyzelis meiliai suurzgia, pranešdamas apie savo galią ir subtilią važiavimo kultūrą, šešių

laipsnių automatinė pavarų dėžė valdoma ypač lengvai. Maža to, patogi sėdėseną plačiuose odiniuose “foteliuose”, tyla viduje net važiuojant dideliu greičiu, modernaus dizaino mygtukai, blizgučiais dekoruotas prietaisų skydelis. Saldu – iki šiol.

Sportiškumas ir prabanga

Tačiau elegantiška kelionė verslo klase prilygsta skrydžiui per oro duobes. *Laguna Coupe* važiuoja nuolat kratomas kelio nelygumų. Standžioje *Renault*

Technika – visų ratų valdymo sistema “4Control”

Gale posūkio kampas – 3,5 laipsnio, taigi *Laguna* įveikdama posūkius išlieka stabili

■ Ši sistema dirba dviem žingsniais. Įveikiant posūkį lėtai elektrinis variklis pasuka galinius ratus priešinga kryptimi nei priekinius. Taip sumažėja posūkio kampas. Važiuojant 60 km/h greičiu visi keturi ratai posūkio metu pasukami ta pačia kryptimi.



Aston Martin? Ne, čia tik naujojo *Laguna Coupe* LED žibintai ir kėbulo įlinkis



Elegantiškas ir greitas – Laguna 3.0 dCi V6 FAP turi 235 AG



Renault Laguna Coupe dizainas šiek tiek panašus į Aston Martin



Naujojo Coupe viduje vyrauja modernūs funkcionalumas



Vietos gale užtektinai. 423 litrų talpos bagažinė gali būti padidinama

pakaba sportiškai standi. Ne, taip išnyksta visas važiavimo smagumas. O gal taip ir turėtų būti?

Kas turi du veidus, tas taip pat gali turėti ir dvi širdis, plakančias vienoje krūtinėje. Viena pumpuoja į Laguna prabangą, kita plaka sportišku dažniu. Neapsieita be standžios važiuoklės, manieringų 18 colių ratų ir – tik GT komplektacijoje – “4Control” visų ratų vairavimo sistemos (žr. schema 10 p.). Čia posūkiuose padeda galiniai ratai. Ir dar kaip puikiai.

Tuomet, kai kiti šio tipo automobiliai susiduria su nepakankamu pasukamumu, Laguna pranoksta pati save. Nepaisant dirbtinio vairavimo jausmo ir nugaros neprilaikančių sėdynių, nuotaika jau kyla. Deja, tai brangus malonumas. GT komplektuojamas su galingesniais varikliais – vien tik keturių ratų valdymo sistema į automobilį nemontuojama. Už šią sistemą turintį modelį (2.0 16V Turbo) teks pakloti mažiausiai 105 000 Lt.

Tačiau net ir bazinėse Renault Laguna Coupe versijose gausu papildomos įrangos: automatiniai kondicionieriai, “Bi-Xenon” žibintai, radijas ir kompaktinių plokštelių grotuvas, greičio kontrolės sistema, aliumininiai ratlankiai. Viskas yra. Negana to – dešimt saugos oro pagalvių

Renault Fuego

Paskutinis tikrasis Renault Coupe



Coupe pradininkas? Pastarąjį kartą Coupe (neskaitant sportiškosios trijų durų Megane I) buvo pasirodęs 1980–1986 m. Fuego variklis turėjo keturis cilindrus, 96–132 AG, R18 techninę įrangą, didžiulį langą gale (kaip Porsche 924).

(įskaitant ir oro maišus priekinėse sėdynėse). Taigi Laguna parodo ir savo trečiąjį veidą. O gal net didžiausią savo privalumą – gerą apsaugą įvykus avarijai.

Vitoldas Milius

Privalumai

- Ir prašmatni, ir praktiška
- Išskirtinis dizainas

Trūkumai

- Kietoka pakaba
- Didoka kaina

Išvada

■ Prabanga, galia, važiavimo kultūra – elegantiškajame Laguna susietos pačios geriausios kupė savybės. Tačiau kai kas drumsčia važiavimo malonumą. Pakaba yra per daug sportiška. Nepaisant to, “Renault” sukurta “4Control” sistema yra tikras šedevras, švelnūs riedėjimas šiam modeliui būtų tikęs kur kas labiau.



Techniniai RENAULT LAGUNA COUPE duomenys				
Modelis	2.0 16V Turbo	3.5 V6 Automatik	2.0 dCi FAP	3.0 dCi V6 FAP Automatik
Variklio tipas	benzininis	benzininis	dyzelinis	dyzelinis
Cilindrų sk.	4	6	4	6
Variklio darbinis tūris (cm³)	1998	3498	1995	2998
Variklio galia (AG esant aps./min.)	204/5000	238/6000	178/3750	235/3750
Sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	300/3000	330/4400	400/2000	450/1500
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	7,8	7,4	8,5	7,3
Maksimalus greitis (km/h)	236	245	218	240
Ilgis, plotis, aukštis (mm)	4643/1811/1400			
Vidutinės degalų sąnaudos (l)	8,2	10,0	6,5	7,2
Kaina nuo (Lt)	105 000			



Tinkamai pasirinkus lizingo bendrovę, pavyks sutaupyti ne vieną tūkstantį litų. Todėl perkantiems naują ar naudotą automobilį išsimokėtinai “Auto Bild Lietuva” pirmą kartą skelbia šalies lizingo bendrovių reitingą. Taigi kuri iš dešimties bendrovių geriausia?

Per pirmuosius dešimt šių metų mėnesių net 60 proc. pirkėjų naują automobilį pirkė išperkama nuoma. Tiesa, spalį į lizingo bendroves kreipėsi tik šiek tiek daugiau nei 45 proc. pirkėjų. Mat net 55 proc. jų pirkti naują automobilį nusprendė už grynus pinigus. Ar ir

artimiausiu metu žmonės vengs praverti minėtų bendrovių duris, kol kas sunku pasakyti, tačiau perkančiųjų mašinas išsimokėtinai tikrai bus. Būtent jiems ABL pataria, kurią lizingo bendrovę rinktis labiausiai apsimoka.

Ieškodami atsakymo į šį klausimą

lapkričio 26 d. visoms Lietuvoje veikiančioms lizingo bendrovėms (jų yra dešimt) išsiuntėme prašymą dėl naujo automobilio pirkimo. Elektroniniame laiške nurodėme, kad ketiname pirkti visiškai naują Mazda 6 sedaną (1.8/120 AG benzininis variklis,

penkių bėgių mechaninė greičių dėžė), kurio kaina – 71 540 Lt.

Laiške toliau rašėme, kad automobilį ketina įsigyti ne įmonė, o privatus asmuo, kuris gali mokėti 10 proc. pradinį įnašą ir per penkerius metus ketina visiškai išpirkti mašiną. Lizingo bendrovių taip pat paprašėme,

Kaip Lietuvoje perkami nauji automobiliai*

	Lizingu (proc.)	Už grynus pinigus (proc.)
Sausis	58,6	41,4
Vasaris	60	40
Kovas	58,4	41,6
Balandis	63,7	36,3
Gegužė	69,4	30,6
Birželis	64,5	35,5
Liepa	59,8	40,2
Rugpjūtis	60,7	39,3
Rugsėjis	56,3	43,7
Spalis	45,5	54,5

* čia pateikti 2008 m. pirmųjų dešimties mėn. duomenys. Informacijos šaltinis – “AutoTyrimai”

■ Per pirmus dešimt šių metų mėnesių Lietuvoje parduoti 23 625 nauji lengvieji automobiliai. Vidutiniškai 60 proc. (14 175 vnt.) naujų automobilių nupirkta išsimokėtinai, o 40 proc. (9450 vnt.) – už grynus pinigus. Tačiau atkreipkite dėmesį, kad spalį išsimokėtinai pirkė tik 45 proc. pirkėjų. Kita dalis – net 55 proc. pirkėjų – automobilius pirkė už grynus pinigus.



Lizingo bendrovių reitingas

Bendrovė	Sutarties mokeskis (Lt)	Pradinė įmoka (proc.)	Palūkanos eurais* (proc.)	Palūkanos litais (proc.)	Iš viso palūkanų per lizingo laikotarpį (Lt)	Lizingo trukmė (metais)	Mėnesinis mokeskis (Lt)	Iš viso išlaidų (Lt)	Permokėta suma (Lt)	Vieta
"Danske lizingas"	500	20	7,50	***	11 648	5	1147	83 688	12 148	1
"DnB NORD lizingas"	715	10	7,62	11,93	13 163	5	1294	85 418	13 878	2
"SEB lizingas"	715	20	7,79	12,13	12 059	5	1155	84 314	12 774	3
"Hansa lizingas"	715	10	8,47	***	14 807	5	1320	87 062	15 522	4
"Parex faktoringas ir lizingas"	715	30	8,99	***	12 274	5	1039	84 529	12 989	5
"Ukio banko lizingas"	715	20	10,56	14,93	16 679	5	1232	88 934	17 394	6
"Šiaulių banko lizingas"	644	30	8,86	12	4009	2**	2254	76 193	4653	7
"Medicinos banko lizingas"	1431	25	14,05	***	21 336	5	1250	94 307	22 767	7
"Nordea Finance Lietuva"	Nepateikė jokių duomenų									neįvertinta
"Snoro lizingas"	Nepateikė jokių duomenų									neįvertinta

* kai kurios bendrovės paskolos litais tiesiog nesiūlo. Be to, skolintis eurais gerokai pigiau. Todėl visų bendrovių išperkamosios nuomos sąlygos pateikiamos imant paskolą eurais, tačiau, kad būtų patogiau, duomenys perskačiuoti į litus. Taip pat atkreipkite dėmesį, kad čia pateikiami 2008 m. lapkričio 26 d. duomenys. Šiuo metu sąlygos gali būti pasikeitusios; ** maksimalus lizingo terminas; *** lizingo paskolų litais neteikia

Lizingo sąlygos 2008 metų sausį*

"SEB lizingas"	300	10	5,8	-	9791	5	1220	80 551	10 091	-
----------------	-----	----	-----	---	------	---	------	--------	--------	---

* čia pateikiami 2008 m. sausio 2 d. "SEB lizingo" duomenys. Jie skaičiuoti tam pačiam *Mazda 6* automobiliui: 1.8/120 AG benzininis variklis, penkių bėgių mechaninė greičių dėžė, "Elegance" komplektacija. Tokio automobilio kaina metų pradžioje buvo 70 460 Lt

kad atsiųstų išsimokėjimo sąlygas ir su 15 proc. pradiniu įnašu, tačiau tokiu atveju po penkerių metų dar liktų 30 proc. neišmokėtos automobilio kainos (lizingas su likutine verte). Galiausiai nurodėme, kad jei mūsų sąlygos netinka, laukiame bet kokio kito pasiūlymo.

Visą informaciją suteikė tik "Danske lizingas"

Per kelias dienas suplaukė lizingo bendrovių atsakymai. Vienos jų atsiuntė tik mokėjimo grafikus, kitos papildomai pridėjo ir paraiškas, kurias užpildžius būtų patikrinta, ar gausime paskolą. Minėtas paraiškas atsiuntė tik keturios bendrovės: "SEB lizingas", "DnB NORD lizingas", "Parex faktoringas ir lizingas" bei "Danske lizingas". Be to, tik pastarosios bendrovės darbuotoja iš karto nurodė, kokių reikės papildomų dokumentų, ir paskambinusi išdėstė visus reikalavimus. Taigi suteikė visą įmanomą informaciją.

Taip pat reikia pasakyti, kad galimybę pirkti *Mazda 6* nesumokant

per penkerius metus visos automobilio kainos (lizingas su likutine verte) leidžia tik keturios bendrovės: "DnB NORD lizingas", "Hansa lizingas", "Ukio banko lizingas" bei "Danske lizingas". Visos kitos bendrovės suteikia galimybę pirkti išsimokėtinai, jei už automobilį bus visiškai atsiskaityta. Todėl lizingo bendrovių reitinge nurodyti duomenys, kai pirkėjas už automobilį per penkerius metus sumoka visą kainą.

Pradinis įnašas siekia net 30 proc.

O dabar panagrinėkime, kokios yra lizingo bendrovių sąlygos. Vos dvi įmonės ("Hansa lizingas" ir "DnB NORD lizingas") suteiktų paskolą, jei automobiliui pirkti turėtume 10 proc. pradinį įnašą. Visos kitos reikalauja 20–30 proc. mašinos kainos.

Skiriasi ir sutarties mokesčiai. "Danske lizingas" už dokumentų tvarkymą prašo mažiausiai – 500 Lt. Šiek tiek daugiau teks sukrapštyti kreipiantis į "Šiaulių banko lizingą" – 644 Lt. Didžioji dalis bendrovių už dokumentų tvarkymą ima 1 proc. automobilio kainos (715 Lt). Tuo tarpu "Medicinos banko lizinge" už dokumentų tvarkymą teks pakloti įspūdingą sumą – 1431 Lt.

Kaip vertintos lizingo bendrovės?

■ Perkant automobilį išsimokėtinai, jis pabrangsta dėl dviejų dalykų – palūkanų dydžio ir sutarties mokesčio. Būtent šie du dalykai ir buvo svarbiausi vertinant, kokią vietą mūsų sudarytame reitinge užėmė lizingo bendrovė. Pavyzdžiui, pirmą vietą užėmusi "Danske lizingo" bendrovė šiuo metu naujam automobiliui pirkti taiko mažiausias palūkanas bei mažiausią sutarties mokesčių. Tuo tarpu jei pasirinksite aštuntą reitingo vietą užėmusią "Medicinos banko lizingo" bendrovę, už naują automobilį permokėsite daugiausiai. O "Nordea Finance Lietuva" ir "Snoro lizingas" bendrovės liko neįvertintos ir mūsų lentelėje yra paskutinės, nes nepateikė jokių duomenų.

ingą" – 644 Lt. Didžioji dalis bendrovių už dokumentų tvarkymą ima 1 proc. automobilio kainos (715 Lt). Tuo tarpu "Medicinos banko lizinge" už dokumentų tvarkymą teks pakloti įspūdingą sumą – 1431 Lt.

Stipriai skiriasi ir palūkanos: eurais jos svyruoja nuo 7,50 iki 14,05 proc., o litais yra gerokai didesnės – nuo 11,93 iki 14,93 proc. Be to, atkreipkite dėmesį, kad net keturios bendrovės paskolos litais nesiūlo.

Taigi apibendrinami galime pasakyti, kad, priklausomai nuo palūkanų, pradinio įnašo ir sutarties mokesčio dydžio, perkant naują

Mazda 6 per penkerius metus teks permokėti nuo 12-os iki daugiau nei 17 tūkst. Lt.

Tuo tarpu jei tas pats *Mazda 6* automobilis būtų pirktas šių metų pradžioje, už jį "SEB lizingo" klientas būtų permokėjęs tik 10 tūkst. Lt (žiūrėti lentelę). Be to, permokėta suma būtų gerokai mažesnė, jei pirkdami *Mazda 6* metų pradžioje būtume sumokėję ne 10, o 20 proc. pradinį įnašą. Taigi akivaizdu, kodėl žmonės pastaruoju metu naują automobilį perka ne išsimokėtinai, o iš karto sukrapšto tikrai nemažą pinigų sumą gryniaisiais.

Mindaugas Malinauskas

Koks automobilis pirktas išsimokėtinai?

■ Ieškodami atsakymo, kokią lizingo bendrovę rinktis, nusprendėme pirkti visiškai naują *Mazda 6* sedaną su 1.8/120 AG benzininiu varikliu ir penkių bėgių mechanine greičių dėže. Už šį "Elegance" komplektacijos automobilį lapkričio 26 dieną "Vilniaus Vista" prašė 71 540 Lt. Taigi būtent šis automobilis ir minėta jo kaina buvo nurodyta visoms lizingo bendrovėms.



Karštos **Auto Bild** naujienos



LIETUVA



Paaiškėjo “Metų automobilio 2009” finalinis septynetukas

■ Pretendentai į Lietuvos 2009 metų automobilio karūną jau žinomi – išbandžiusi visus 34 konkursui pateiktus automobilius, žurnalistų vertinimo komisija atrinko septynis, kurių kiekvienas

nuo šiol lygiomis teisėmis varžosi dėl pagrindinės nominacijos – teisės vadintis geriausiu 2009 metų automobiliu. Apibendrinus visų komisijos narių simpatijų duomenis, į finalinį septynetuką

pateko: Ford Fiesta, Honda Accord, Jaguar XF, Mazda 6, Renault Megane, Škoda Superb ir VW Scirocco. Metų automobilio rinkimų nugalėtojas paaiškės gruodžio 11 d.



COBRA



Legenda grįžta?

■ Buvęs sportinių automobilių gamintojo – kompanijos AC – dizaineris Jamie Martinas norėtų iš mirusiųjų prikelti legendinę AC/Shelby Cobra. Jo svajonės techniniai duomenys: 524 AG, 0–100 km/h per 3,4 sek., maksimalus greitis 344 km/h.



Automatinė motociklų plovykla

■ Šiaurinėje Vestfalijoje pastatyta motociklų plovykla. Atvykęs baikeris paprasčiausiai užstumia savo motociklą ant aštuoniakampė-

je kabinoje besisukančios platformos. Per septynias minutes automatas motociklą nuplauna ir išdžiovina. Plovyklų gamintojas

“Powerwash” jau pardavė penkias tokias plovyklas, iš kurių dvi turėtų būti sumontuotos Vokietijoje dar šiais metais.



VOKIETIJA

Modelinių automobilių mafija



EUROPOS SĄJUNGA

■ Modeliniai automobiliai tarp vagių tampa vis populiareni. Olandijoje iš vieno kolekcininko buvo pavogta nelabai girdėtų VW Bulli T1 1000 Brekina modelių. Jų vertė – apie 20 tūkst. eurų. Savininkas prieš tai buvo padaręs nedidelę reklamą. Policijos

nuomone, nusikaltimas buvo užsakytas. Dar po dviejų savičių viename Vokietijos miestų vagys pagrobė 20 miniatiūrinių automobilių, 11 modelių lokomotyvų ir 25 miniatiūrinius vagonus. 2006-aisiais Vienos teismas už modelių vagystes priteisė dviem

vagišiams piniginę ir laisvės atėmimo bausmę. Vagiama ir nuolat vykstančiuose kolekcionuojamų modeliukų aukcionuose. “Per pastaruosius dvejus trejus metus vagysčių padvigubėjo”, – taip padėtį įvertino “Mercedes-Benz” modelių klubo

prezidentas Dieteris Maureris. Kartais net patys kolekcininkas užsako vagystę. “Šias prekes lengva parduoti, nes jos neturi numerių”, – mano D.Maureris. Po Europą ritasi gandas, kad ES susikūrė gerai organizuota modelių automobilių mafija.



Modeliukų kolekcininkų aukcionuose irgi siaučia vagys

Jie nevartojo ACTILIFE



ACTILIFE yra medicininės paskirties produktas. Vartojamas po 1 tabletę per parą.



Būtinai jums - gyvenantiems aktyviai ir įtemptai!



VOKIETIJA

Šviesa, gelbstinti nuo akinimo

■ Brandenburgo šviesos sistemų gamintojas Uwe Braunas sukūrė šviesų prietaisą, gelbstintį nuo akinimo, jo kaina – 229 eurai (apie 790 Lt). Šis prietaisas tvirtinamas prie saulės skydelio. Jis aptinka priešpriešinio eismo juosta važiuojantį automobilį ir apšviečia vairuotojo veidą. Taip tamsoje išsiplėtę akių vyzdžiai susitraukia dar prieš įvykstant tikrajam apakinimui. Šį prietaisą jau išbandė Brandenburgo policija.



FORD

Raktelis su greičio reguliatoriumi

■ “Ford” kompanija sukūrė tokį užvedimo raktelį, kuris galės kontroliuoti pradedančių vairuotojų važiavimą. Raktelis “My Key” galės riboti greitį ir netgi radijo imtuvo garso stiprumą. Toks raktelis JAV rinkoje pasirodys jau 2009-aisiais. Ar jis pasieks ir Europą, kol kas dar neaišku. Naujojo rakto sistemos kaina nesiekia šimto eurų.



“Septintukui” vėjas pučia į nugarą

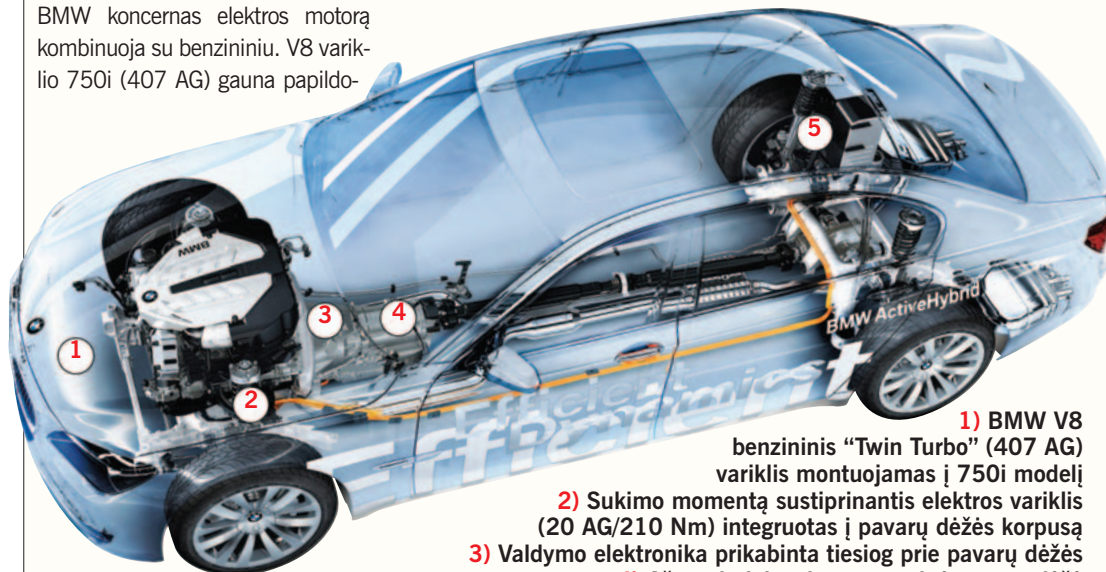


BMW

■ “Mercedes-Benz” pademonstravo hibridinę versiją *S 400 BlueHybrid*, o BMW stoja į konkurenciją su būsimoju *Toyota Hybrid-Hero* modeliu. Kartu su “Daimler” surašyta technologija “BMW Concept 7 ActiveHybrid” jau kitais metais turėtų būti pradėta gaminti serijiniu būdu. BMW koncernas elektros motorą kombinuoja su benziniu. V8 variklio 750i (407 AG) gauna papildo-

mos galios iš 20 AG elektros motoro varomos pavaros. Taip gaunamas 210 Nm papildomas sukimo momentas, bet vien elektra varomu automobiliu važiuoti neįmanoma. BMW žada 15 proc. sumažinti degalų sąnaudas ir gerokai padidinti “septintuko” dinamiką. Naujasis “E”

akumulatorius pakeis generatorių ir starterį. Stabdant gaunama papildoma energija pagamina dešimt kartų daugiau srovės nei įprastinis generatorius. Ši energija, kuriai gauti nenaudojami jokie degalai, surenkama į ličio jonų akumulatorius, paslėptus bagažinėje.



- 1) BMW V8 benzininis “Twin Turbo” (407 AG) variklis montuojamas į 750i modelį
- 2) Sukimo momentą sustiprinantis elektros variklis (20 AG/210 Nm) integruotas į pavarų dėžės korpusą
- 3) Valdymo elektronika prikabinta tiesiog prie pavarų dėžės
- 4) Aštuonių laipsnių laipsnių automatinė pavarų dėžė
- 5) Ličio jonų baterija (120 voltų)



Hibridinį konceptą vers važiuoti V8 variklis su dviem turbinomis



Bagazinėje esantys ličio jonų akumulatoriai sveria 30 kg

Greitai bus elektrinis

Sportinių automobilių gamintojas Polas Rufas jau pademonstravo elektrinio *Porsche* modelio prototipą, turintį 204 AG elektros variklį ir po vieno įkrovimo galintį nuvažiuoti 320 kilometrų atstumą.

■ Šiam sportiniam *Porsche 911* inžinieriai sukūrė 204 AG ir 650 Nm elektrinį variklį. 1910 kg sveriantis automobilis per mažiau nei 7 sek. gali įsibėgėti iki 100 km/h ir maksimaliai važiuoti 225 km/h greičiu. Priklausomai nuo važiavimo stiliaus, vieną kartą įkrovus akumuliatorių galima nuvažiuoti nuo 250 iki 320 km nuotolį. Bent jau taip praneša gamintojas. Energijos šaltinį sudaro 96 ličio jonų

akumuliatoriai, kurie visi kartu sveria 550 kg. Jie išdėstyti po abiem dangčiais – kėbulo ir bagažinės bei dar po galiniu sėdynių suolu. 2009 metais P.Rufas žada patobulinti akumuliatorių sistemą – ji turėtų palengvėti 15 proc. ir duoti iki 30 proc. daugiau galios. Kūrėjas mano, kad elektrinio *Porsche* kaina gali siekti nuo 150 tūkst. iki 200 tūkst. eurų (nuo 517 500 iki 690 000 Lt). Prekyba prasidės kitų metų pabaigoje.



MARIX PADANGOS

4-ių metų
garantija...

ecotrac

ir neieškok kitų



Bundesverband
Reifenhandel und
Vulkaniseur-
Handwerk e. V.

EUROPEAN
HOMOLOGATION



ECE 108 R
ECE 109 R



CONSEIL FORMATION SERVICES
Conduirojusto
JP BELTOISE



Galingi ir šva

Daug "arklių" ir didžiulis sukimo momentas, bet labai maža aplinkos tarša. Tai būdinga šiuolaikiniams automobiliams su dyzeliniais varikliais. Tačiau kuris geriausias?

Citroen C5 2.7 HDi
114 900 Lt
204 AG • 440 Nm
8,9 l/100 km

Mercedes C 320 CDI 144 286 Lt
224 AG • 510 Nm • 8,6 l/100 km

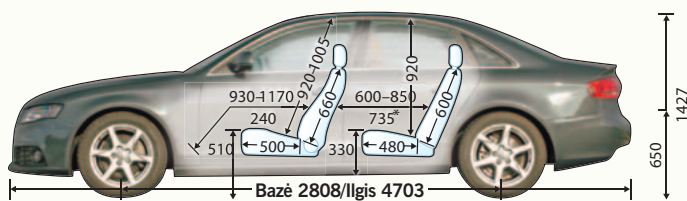
Audi A4 3.0 TDI Quattro 146 917 Lt
240 AG • 500 Nm • 8,2 l/100 km



Matmenys (milimetrais)

AUDI

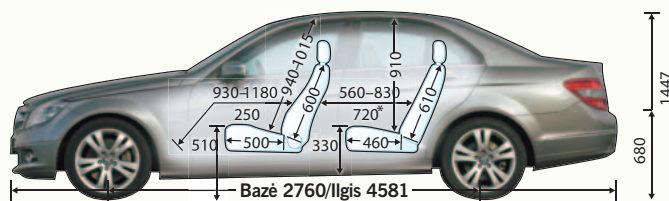
Plotis viduje (pr./gal.): 1490/1450
Tarpštatis (pr./gal.): 1564/1551
Plotis: 1826



MERCEDES

Matmenys (milimetrais)

Plotis viduje (pr./gal.): 1450/1450
Tarpštatis (pr./gal.): 1549/1552
Plotis: 1770



rūs

“Trečiukas” – itin švarus

■ Naujasis *BMW 330d* turi “BluePerformance” įrangą, gerokai sumažinančią žmogaus sveikatai kenksmingų azoto oksidų išmetimą į aplinką. Taip yra todėl, kad grūdinto plieno sluoksniu padengtas katalizatorius neutralizuoja azoto monoksidą ir dioksidą, paversdamas juos bario nitratu. O dėl didelio spaudimo bario nitratas visiškai sudega. Taigi *BMW 330d* jau dabar atitinka “Euro-6” normas, kurias turėtų įsigaliooti tik 2014 m.

■ Kol kas Europos Sąjungoje parduodamiems automobiliams galioja “Euro-4” aplinkosaugos standartai. Tačiau jau ateinančių 2009 metų rugsėjį įsigalios “Euro-5” normos. O 2014 m. turėtų įsigaliooti ir “Euro-6” aplinkosaugos standartai, kuriuose numatyta, kad azoto oksido (NO_x) išmetimas į aplinką turi sumažėti tris kartus. Trumpiau tariant, gamintojai turės konstruoti tokius automobilius, kurie kuo mažiau terštų aplinką, tačiau kartu garantuotų ir puikias važiavimo savybes.

BMW 330d – labai švarus automobilis

Kai kurie gamintojai nesnaudžia ir jau dabar gamina mažai aplinką teršiančias mašinas. Pavyzdžiui, *BMW 330d* dėl grūdinto plieno katalizatoriaus (“BluePerformance” įrangą) į aplinką išmeta gerokai mažiau kenksmingų medžiagų ir jau dabar atitinka “Euro-6” normas. Tiesa, minėta technologija kol kas montuojama tik į *BMW 330d* su mechanine greičių dėže. Tokį “trečiuką” ir su automatine greičių dėže bus galima išgyti tik kitais metais.

Taigi kaip supratote, šį kartą mes testuojame keturis “Euro-5” aplinkosaugos reikalavimus atitinkančius automobilius – *Audi A4 3.0 TDI quattro*, *BMW 330d*, *Citroen C5 2.7 HDi* ir *Mercedes C320 CDI*. Po šių automobilių variklių dangčiais plaka šešių cilindrų 204–245 AG dyzelinės “širdutės”. Akivaizdu, kad tiek “arklių” tikrai garantuoja važiavimo malonumą. Tačiau atkreipkite dėmesį, kad *Audi* yra varomas visais keturiais, *BMW* ir *Mercedes* – galiniais, o *Citroen* – priekiniais ratais. Taigi kuris nugalės? **Mindaugas Malinauskas**

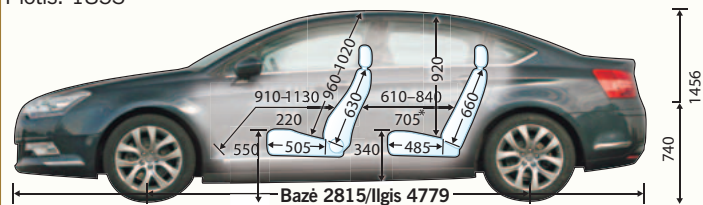
BMW 330d 145 421 Lt
245 AG • 520 Nm • 7,9 l/100 km

Šie keturi dyzelinu mintantys automobiliai itin mažai teršia aplinką. Pavyzdgingiausias iš jų – 3 serijos *BMW*

Matmenys (milimetrais)

Plotis viduje (pr./gal.): 1525/1500
Tarpratis (pr./gal.): 1587/1564
Plotis: 1853

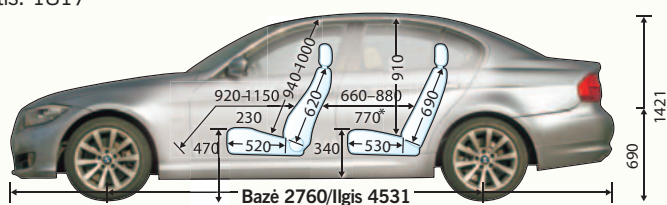
CITROEN



Matmenys (milimetrais)

Plotis viduje (pr./gal.): 1480/1470
Tarpratis (pr./gal.): 1500/1529
Plotis: 1817

BMW



4

Jaukus

Nelabai sportiškas, bet jaukus. Tai irgi puikus įvertinimas.



Citroen C5 2.7 HDi Exclusive

332 taškai

■ Vos pažadinus iš miegų *Citroen C5* motorą prietaisų skydelyje įsižiebia užrašas: "Alyvos lygis geras". Atrodytų, mažmožis, bet įstai nereikės. Tačiau iš tiesų

C5 važiuoja labai minkštai.

taip ne visi automobilio privalumai, garantuojantys jaukią, malonią kelionę. Pavyzdžiui, dėl hidraulinės pakabos apima jausmas, tarsi sėdėtum įsitaisęs ant labai didelių pagalvių – automobilis maloniai supa vairuotoją ir keleivius. Puikiai nuteikia ir minkštos patogios sėdynės. Tiesa, joms trūksta gero šoninio prilaikymo. Bet jis, pasirodo, visiškai nebūtinus. Juk šiuo automobiliu įveikti posūkius reikia atsargiai, neskubant.

Taigi akivaizdu, kad prancūzas ne toks dinamiškas kaip jo konkurentai vokiečiai, tačiau labai komfortiškas automobilis. Pavyzdžiui, 100 km/h

greitį *Citroen C5* pasiekia tik per 8,8 s, o likęs trejetas – per 6,3–7,2 s.

Taip yra todėl, kad prancūzo motoras silpniausias. Maksimali jo galia – 204 AG.

Tačiau *Citroen C5* turi neprastus stabdžius (36,4/37,4 m) ir pusėtino dydžio bagažinę (467 l). Vis dėlto labiausiai į akis krinta automobilio ilgis, siekiantis net 4,78 m. Tai ilgiausia šio testo mašina. Žinoma, papildomi centimetrai suteikia daugiau erdvės salone. Trumpiau tariant, tai komfortiškas, o ne sportiškas automobilis.



Žavus, nors šiek tiek neįprastų formų salonas. Tačiau labiausiai į neįviltą varo mygtukų gausa ant vairo. Prie to teks priprasti



Pakabą galima reguliuoti. Pavyzdžiui, pasirinkti sportišką variantą



Vidutinės dyzelino sąnaudos – 8,9 l/100 km. Tai daugiau nei konkurentų

3

Komfortiškas

C klasės *Mercedes* yra toks pat kaip visuomet – patogus, tylus ir brangus.



Mercedes C 320 CDI

344 taškai

■ C klasės *Mercedes* atrodo labai solidžiai, kaip pagyvenęs ponas, nors jis visiškai naujas. Prekiauti juo pradėta vos prieš metus – 2007-ųjų pavasarį. Vis dėlto gamintojai padirbėjo iš

Saugumu rūpinasi aibė pagalbininkų.

peties, nes automobilis tikrai vykęs – nei per daug sportiškas, nei per daug komfortiškas. Trumpiau tariant, vokiečiai neišsižadėjo senų, netgi konservatyvių pažiūrų.

Dar vienas svarbus C klasės bruožas – saugumas. Jį garantuoja septynios saugos oro pagalvės, "Adaptive Brake" sistema, pagelbėsianti vairuotojui ekstremaliai stabdant, o važiuojant šlapiu keliu nudžiovinsianti šlapius stabdžių diskus. Taip pat "Pre-Safe" sistema,

kuri galimos avarijos metu vairuotojo ir priekinio keleivio sėdynes pastums į optimalią padėtį, uždarys paliktus pravirus langus bei stoglangį, įtempis saugos diržus ir t.t.

Be jokios abejonės, reikia paminėti "Agility Control" sistemą, kuri,

atsižvelgiant į važiavimo sąlygas, kontroliuoja amortizatorių darbą. Kitais žodžiais tariant, važiuojant ramiai pakaba bus minkštesnė, o važiuojant dinamiškiau – kietesnė. Tačiau tenka paminėti ir C klasės *Mercedes* trūkumus. Bene svarbiausias – gana didokos degalų sąnaudos. Jos testo metu vidutiniškai siekė 8,6 l. Daugiau dyzelino iš bako išsiurbia tik prancūzų *Citroen C5* – 8,9 l.



Prietaisų skydelio apdailos medžiagos atrodo gana kukliai, tačiau C klasės *Mercedes* gali pasigirti geriausiai kelią nurodanti navigacija



224 AG motoras vidutiniškai sunaudoja 8,6 l/100 km dyzelino



Patogu: vairuotojo sėdynės šone įtaisyti valdymo mygtukai

UŽSIPRENUMERUOK
tik per **2** minutes
INTERNETU!



<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.

2

Pažangusis

Visais ratais varomas A4 – puikus automobilis, tačiau “trečiuo” neįveikė.



Audi A4 3.0 TDI quattro

345 taškai

■ Kaip norėtumėte šiandien važiuoti? Šiek tiek minkščiau, greičiau ar kiekiau? Į Audi A4 3.0 TDI gali būti įmontuota tiek papildomos įrangos, kad nuo visų pasiūlymų susisuks galva. Išsirinkti patinkančią

Papildomos įrangos sąrašas susuks galvą.

įrangą tikrai nebus lengva. Lengvojo lydinio ratlankiai, įvairūs pakabos variantai, sėdynės ir jų apmušalai, salono apdaila, vairas, navigacija, CD ir TV sistemos, žibintai, stogo bagažo tvirtinimai, lauko veidrodėliai, užuolaidėlės ir t.t.

Peržvelgus kelių lapų papildomos įrangos sąrašą tikrai susisuks galva. Akivaizdu, kad “Audi” rinkodaros ekspertai tikrai moka išvilioti pinigus iš pirkėjų piniginių. Pavyzdžiui, vien automatiškai valdomi, šildomi, užlen-

kiami ir tamsėjantys lauko veidrodėliai kišenę paplonins 1243 Lt. Autonominė šildymo sistema išvilios 5423 Lt, o aliumininis mechaninės greičių

dėžės pavarų svirties antgalis – dar 3056 Lt. Sudėjus visas

papildomos įrangos kainas būtų galima nupirkti dar vieną visiškai naują ir tikrai nepigų automobilį.

Be įspūdingo papildomos įrangos sąrašo, Audi A4 3.0 TDI gali pasigirti ir puikia visų keturių varančiųjų ratų pavara (“quattro”). Ji užtikrina puikų automobilio valdymą – ypač ant šlapios kelio dangos. Tokiu automobiliu vienas malonumas įveikti posūkius. Apibendrinant reikia pasakyti, kad pagal techninius duomenis Audi A4 mažiausiai atsilieka nuo pašėlusio BMW.



Audi A4 salonas – nepriekaištingas. Dar labiau jį pagyvena aliuminio ir medžio apdaila. Be to, visi valdymo prietaisai – tiksliai po ranka



240 AG motoras vidutiniškai sunaudoja 8,3 l/100 km dyzelino



Centrinėje Audi A4 konsolėje styro mygtukų miškas

1

Nugalėtojas

Nauja išvaizda ir naujas motoras. Prieš jūsų akis atnaujintas 3 serijos BMW.



BMW 330d

351 taškas

■ Atsiverskite straipsnio pradžia ir dar kartą paskaitykite apie Citroen C5. O dabar įdėmiau pasižiūrėkite į BMW 330d. Jau jų išvaizda išduoda, kad tai du visiškai skirtingi automobiliai. Tiesą sakant, tai dvi priešingybės:

BMW motoras tikras šedevras.

atsipalaidavęs Citroen ir ugninis, pašėlęs BMW. Juk tokias “trečiuo” savybes garantuoja geriausias klasėje šešių cilindrų 245 AG motoras. Pavyzdžiui, techniniame automobilio pase nurodyta, kad maksimalus BMW 330d greitis yra 250 km/h. Tačiau iš tiesų automobilis gali pasiekti 260 km/h greitį, nes spidometro rodyklė juda iki skalės pabaigos.

Be to, BMW 330d spurto duomenys tokie sensacingi, kad jį galima įtarti varojant dopingą. Juk 100 km/h greitį automobilis pasiekia pirmas tarp visų testo dalyvių – per 6,3 s. Atrodytų, už tokį azartišką, pašėlusį vairavimą teks atsiskaityti

degalinėje. Nieko panašaus. Testo metu “trečiuo” sunaudojo mažiausiai dyzelino – vos 7,9 l.

Kiti automobilio privašėšių cilindrų 245 AG motoras. Pavyzdžiui, techniniame automobilio pase nurodyta, kad maksimalus BMW 330d greitis yra 250 km/h. Tačiau iš tiesų automobilis gali pasiekti 260 km/h greitį, nes spidometro rodyklė juda iki skalės pabaigos. lumai – tikslus valdymas, geri stabdžiai bei garantuotas vairavimo malonumas. Šį vaizdą gadina tik kietoka pakaba – ypač, jei kelyje pasitaiko didesnių nelygumų. Štai tuomet galima tik pasvajoti apie minkštąjį prancūzų Citroen C5.



Interneto prieiga BMW vairuotojui leidžia pasijusti tarsi biure. Iš tiesų atsipalaiduoti negalima, kai po variklio dangčiu plaka žvėris



245 AG motoras vidutiniškai sunaudoja 7,9 l/100 km dyzelino



Centrinėje konsolėje įtaisyta pratinga “iDrive” sistema

DAR VIENAS ŽINGSNIS Į PRIEKĮ

7⁵⁰ Lt
Computer
 6/2008 (13)
 lapkritis-gruodis
Bild
 LIETUVA
 www.computerbild.lt
Net 57 naujos programos!

Patarėjas

Programų rinkinys tavo darbu ir pramogoms



Numerio HITAI

Vikipedija - enciklopedija - 29 p.
 tavo kompiuteryje!

Winamp 5.541 - 17 p.
 naujausia muzikos grotuvo versija

Last.fm Player - 9 p.
 interneto radijas



Computer
Patarėjas
 6/2008 (13)
 lapkritis-gruodis

Hitai

- Vikipedija - enciklopedija
- Winamp - muzikos grotuvas
- Last.fm Player - interneto radijas

Programos:

Šioje vietoje turi būti priklijuotas CD diskas su programomis. Jeigu jo neradote, kreipkitės į pardavėją

- Internetas**
 - Yahoo! Messenger - pokalbių programa - 8 p.
 - Ambicingiems**
 - CamStudio - kompiuterio ekranui filmuoti - 41 p.
 - Audio/video/foto**
 - GOM Player - filmų leistuvai - 15 p.
 - Žaidimai**
 - Mario Forever - santechniko nuotykių - 46 p.
 - Naudingos**
 - freeCommander - failų tvarkyklė - 23 p.
 - My Free Weather - orų prognozė - 25 p.
 - Pomėgiai**
 - CRON-O-Meter - kilokalorijų skaičiuoklė - 33 p.
 - LyricWiki - dainų žodžiai - 36 p.
- 
- ISSN 1822-4148
 9 771822 414009



AUDI A4 3.0 TDI quattro

BMW 330d

Techniniai gamintojo duomenys	Audi	BMW	Citroen	Mercedes
Durų/vietų salone sk.	4/5	4/5	4/5	4/5
Variklis	turbodyzelinis	turbodyzelinis	turbodyzelinis	turbodyzelinis
Variklio darbinis tūris (l)	3,0	3,0	2,7	3,0
Galia (AG esant aps./min.)	240/4000	245/4000	204/4000	224/3800
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	500/1500	520/1750	440/1900	510/1600
Maks. greitis (km/h)	250	250	224	250
Pavarų dėžė	6/autom.	6/autom.	6/autom.	7/autom.
Varantieji ratai	visi keturi	galiniai	priekiniai	galiniai
Padangos	225/50 R17	225/45 R17	245/45 R18	225/45 R17
Degalų bako talpa (l)	64	61	71	66
Bagazinės talpa (l)	480	460	467	475
Tempiamos priekabos (su stabdžiais/be stabdžių) maks. svoris (kg)	1900/750	1800/750	1690/750	1800/750
Degalų sąnaudos (l)*	8,8/5,9/6,9	8,0/5,2/6,2	11,8/6,4/8,4	10,3/6,2/7,6

* - mieste/ūžmiestyje/vidutinės

Testuota	Audi	BMW	Citroen	Mercedes
Stabdymo kelias (100 km/h, m)	36,7/36,2	36,0/37,0	36,4/37,4	35,8/36,7
atvėsusiais/ikaitusiais stabdžiais	2,4/6,6	2,5/6,3	3,2/8,8	2,5/7,2
Įsibėgėjimas (s) 0-50/0-100 km/h	3,7/4,6	3,3/4,1	4,8/6,0	4,0/4,9
Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)	8,3	7,9	8,9	8,6
Nuvažiutas atstumas pilnu baku (km)	770	760	790	760
Triukšmingumas (dB)	57/65/68	58/65/69	59/65/69	56/65/69
50/100/130 km/h				
Automobilio masė/kraulumas (kg)	1792/448	1636/434	1856/454	1780/405

Kainos/įranga	Audi	BMW	Citroen	Mercedes
Modifikacija	A4 3.0 TDI quattro	330d	C5 2.7 HDi Exclusive	C 320 CDI
Oro pagalvių skaičius	6	6	7	7
ABS/ESP	S/S	S/S	S/S	S/S
Oro kondicionierius/klimato kontrolė (Lt)	-/S	S/2636	-/S	-/S
Automatinis pavarų perjungimas	S	S	S	S
El. langų kėlikliai priekyje/gale	S/S	S/S	S/S	S/S
El. valdomi lauko veidrodėliai	S	S	S	S
CD grotuvas	S	S	S	S
Ksenono žibintai (Lt)	3723	2396	2400	3402
Lengvojo lydinio diskai	S	S	S	S
"Metalic" dažai (Lt)	2943	2704	1000	3015
Bazinė kaina (Lt)	146 917	145 421	114 900	144 286

S - serijinė

Eksploataciniai duomenys	Audi	BMW	Citroen	Mercedes
Techninė priežiūra nuvažiavus (km)	15 000	20 000	30 000	25 000
Remonto išlaidos (Lt) nuvažiavus 120 000 km	6616	6580	1566	6815
Garantija (m./ridos apribojimas (km)	2/be aprib.	2/be aprib.	2/be aprib.	2/be aprib.
Prarūdimio garantija (m.)	12	12	12	30
Draudimo įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis*	6111/2	7692/2	4696/3	5323/2

* - "Lietuvos draudimo" duomenys

Tai nervina

Prabangių sedanų vairuotojai tikrai išrankūs. Jiems reikia įvairiausių prabangos ir komforto įrangos. Tačiau Audi A4 rinkodaros specialistai persistengė. Papildomos įrangos sąrašas toks ilgas, kad greitai susuka galvą. Be to, visa papildoma įranga kainuoja kaip naujas automobilis. Ir kam to reikia?

Tai džiugina

Nauji dyzeliniai varikliai garantuoja neišdildomą vairavimo malonumą, dirba labai tyliai ir beveik neteršia aplinkos. Ir visa tai ne ateitis, o jau šiandiena.

Tai stebina

Patarlė sako: nereikia išradinėti dviračio - jis jau išrastas. Tačiau liaudies išmintis prancūzams nė motais. Jie į C5 montuoja vairą, kurį sukant centrinė dalis lieka vietoje, o sukasi tik išorinis ratas. Gamintojai aiškina, kad taip oro pagalvė visada lieka optimalioje padėtyje. Tačiau dėl tokio sprendimo ir mygtukų miško rasti garso signalą tikrai nelengva. Saugumo požiūriu tai nevykęs sumanymas.



CITROEN C5 2.7 HDi

MERCEDES C 320 CDI

Linksmasis skyrelis

	Audi	BMW	Citroen	Mercedes
Kategorija				
Dizainas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Charakteris	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Valdymas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Komfortas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Įvaizdis	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

■ Mūsų kolegos vokiečiai šiame skyrelyje aptaria tai, kas nebuvo įvertinta taškais. Tai automobilių dizainas, valdymas, komfortas ir įvaizdis. Todėl šįkart testuotojų komanda ilgai ginčijosi, kol priėjo prie bendros nuomonės. Pavyzdžiui, C klasės Mercedes dizainas – per daug konservatyvus, nors jo drabužis pretenduoja į avangardinį stilių. O daugiausiai adrenalino vairuojant suteikia BMW

330d. Norintiesiems prie vairo atsilaiduoti tinkamiausias Citroen C5. Vertindami įvaizdį dauguma nuspėdė, kad čia pirmu smuiku griežia BMW. Atrodo, kad Lietuvoje šis vertinimas apsiverstų aukštyne kojomis. Dauguma lietuvių pasakytų, kad visi trys vokiečių automobiliai prestižiniai, o prancūzas tarp jų – tikras nesupratimas. O kaip jūs manote?

Parašykite mums: info@autobild.lt

Išvada

■ Visi keturi automobiliai turi pavyzdinius dizelinius motorus – galingus, bet labai švairius. Vis dėlto nugalėtoju skelbiamas BMW 330d. Jo šešių cilindrų variklis –

pavyzdinis. Jam galios pakanka esant bet kokiems variklio sukiamams, o ir degalų jis sunaudoja mažiausiai. Toks automobilis tikrai teikia vairavimo malonumą.



Auto Bild ĮVERTINIMAS

	TAŠKAI (maks.)	BMW	AUDI	MERCEDES	CITROEN
Salonas/bagazinė					
Erdvumas priekyje	15	13	14	14	14
Erdvumas gale	10	6	4	3	4
Erdvumo pojūtis	10	4	5	6	8
Bagazinė	15	12	13	13	12
Kraulumas	5	3	3	2	3
Buksruojamas svoris	5	4	5	4	4
Matomumas	5	4	3	3	3
Medžiagų kokybė	15	13	13	12	10
Saugumo įranga	20	9	9	10	10
Tarpinis rezultatas	100	68	69	67	68
Variklis					
Įsibėgėjimas	10	9	8	7	6
Maksimalus greitis	5	5	5	5	4
Variklio elastingumas	10	9	8	8	7
Vairavimo savybės	10	9	5	10	9
Sukimo momentas	5	5	5	3	2
Pavarų dėžė	15	15	13	12	10
Degalų sąnaudos testuojant	25	15	14	13	12
Nuvažiutas atstumas	5	3	3	3	3
Aplinkos apsauga	15	11	7	6	5
Tarpinis rezultatas	100	81	68	67	58
Važiuklė/komfortas					
Pakaba	25	16	20	22	21
Priekinės sėdynės	15	14	14	13	9
Galinės sėdynės	10	5	6	6	7
Triukšmingumas	15	10	10	13	13
Komforto įranga	15	8	6	9	8
Valdymo įranga	20	18	19	19	16
Tarpinis rezultatas	100	71	75	82	74
Vairavimo dinamika					
Vairavimo užtikrintumas	20	19	20	20	17
Elektroninė pagalba vairuojant	10	10	10	7	6
Vairavimas tiesiaja	5	4	5	5	5
Įveikiant posūkius	15	15	14	12	9
Vairo sistema	15	14	13	12	7
Stabdžiai	20	15	15	15	14
Trauka	10	8	10	8	6
Apsisukimo spindulys	5	3	2	4	1
Tarpinis rezultatas	100	88	89	83	65
Eksploatacinės išlaidos					
Bazinė kaina	50	14	13	15	30
Nuvertėjimas	15	11	11	11	7
Draudimas	10	4	6	6	9
Garantija	10	7	7	7	7
Techninis aptarnavimas	15	7	7	6	14
Tarpinis rezultatas	100	43	44	45	67
Galutinis įvertinimas	500	351	345	344	332

VIETA

1 2 3 4

Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas





Kelionės laiku

Taip apie restauravimą, domėjimąsi bei važiavimą senais *VW Bulli* ir *Beetle* automobiliais kalba vienas Lietuvos “vabalų” klubo įkūrėjų Arūnas Stepulis. Vyras priduria, kad šių išskirtinių mašinų turįs net septynias – keturis “vabalus” ir tris “bulius”.

■ Bene įdomiausias vilniečio kolekcijos automobilis – 1939-ųjų laidos *VW Beetle*. Tokių automobilių, pasak jo, šiuo metu pasaulyje likę vos trys. Du priklauso “Volkswagen” koncerno muziejui, o trečiojo savininkas – ponas Arūnas.

Ši automobilių vilnietis rado vieno Ukmergės rajono kaimo sode, kuriame jis aprūdijęs, aplūžęs bei apžėlęs žole buvo paliktas likimo valiai. Jei šis išskirtinis “vabalas” prabiltų, papasakotų įdomių dalykų: kaip juo į Latviją būdavo vežama kontrabanda, kaip vėliau jaunimas jam įtaisė 21-os *Volgos* variklį ir galutinai jį “užkalę”, paliko pūti minėtame sode.

Itin retą “vabalą” savininkas sutiko perleisti Arūnui su sąlyga, kad šis seną mašiną restauruosias ir prikelsias antram gyvenimui. Už šį senovinį automobilį vilnietis jo savininkui padovanojo važiuojantį 1981-ųjų *VW Beetle*.

“Kiek dabar galėtų kainuoti šis antikvarinis automobilis – negaliu pasakyti, nes kol kas jis dar norestauruotas. Tam reikia ne tik nemažai pinigų, bet ir daug laiko. O svarbiausia yra žinios, kaip teisingai atkurti šio “vabalo” būklę”, – pasakoja A.Stepulis.

Antrasis Arūno kolekcijos “va-



Štai jis – 1970 m. pagamintas “bulius”, pramintas Olando vardu (nuotr. kairėje). A.Stepulis – dešinėje



Asmeninio A.Stepulio archyvo nuotr.

balas” dienos šviesą išvydo per Antrąjį pasaulinį karą – 1942-aisiais. Jį bėgdami nuo rusų tarp Šiaulių ir Daugpilio (Latvija) paliko vokiečių armijos kariai. Tiesa, šis “vabalas” taip pat kol kas laukia restauratorių rankų.

Galiausiai trečiasis – 1963-aisiais pagamintas *VW Beetle* – ilgus metus priklausė vieno Vokietijos kaimelio pastoriumi. Apsukrūs marijampoliečiai atvarė automobilį tiesiai į vieną “vabalų” sezono atidarymą Trakuose. Tuomet jį įsigijo klubo narys Robertas, kuris, prieš išvykdamas į užsienį, perleido automobilį Arūnui, pažadėjusiam, kad jis bus restauruotas. Šį gražų

modelį A.Stepulis kovo 8-osios proga padovanojo žmonai. Kitas važiuojantis Arūno kolekcijos *VW Beetle* yra pagamintas 1974-aisiais.

Seni automobiliai genda retai

A.Stepulio kolekcijai taip pat priklauso ir trys “buliai”. Pirmasis jų, pravarde Olandas, dienos šviesą išvydo 1970-aisiais. Šio “bulio” būklė nebloga, reikia restauruoti tik variklį. Antrasis – Žvairuoklis – pagamintas 1971-aisiais (šiuo metu restauruojamas), o trečiasis yra paskutinis senųjų “bulių” laidos atstovas. Jo gamybos metai – 1979-ieji. Būtent šiuo vieninteliu važiuojančiu bei kem-

pingams skirtą įrangą turinčiu *VW Bulli* Arūnas dažniausiai dalyvauja “vabalų” šventėse bei kituose renginiuose.

“Negalėčiau išskirti, kuris automobilis mylimiausias. Bandau tik prisijaukinti, kad mano “vabalai” ir “buliai” kuo mažiau gestų”, – įspūdziais dalijasi Arūnas. Tačiau vyras priduria, kad automobilių technika labai paprasta, todėl iš esmės nėra kam lūžti. Pavyzdžiui, antros kartos *VW Golf*, pasak vilniečio, turi apie 5300, o senas “vabalas” – tik 2700 detalių. Taigi ir taisyti šiuos senus išskirtinius automobilius tenka gana retai.

Mindaugas Malinauskas



Volkswagen recommends Castrol



SUKURTAS SPECIALIAI AUTOMOBILIUI, IR JO VAIRUOTOJUI.



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

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



MERCEDES CLS: nepadirbamas kupė



Palyginti su *Passat CC*, *CLS* prietaisų skydelis – itin įmantrus meno kūrinys. Puikios, malonios liestis medžiagos, daug vietos kojoms



Centrinė konsolė su garso sistemos, telefono ir navigacijos valdymo funkcijomis atbaido neįtikėtinu kiekiu mygtukų.



Ir priekyje, ir gale sėdima patogiai lyg namie ant fotelio



VW PASSAT CC nukopijavo **MERCEDES**



Kaip ir dera *Volkswagen*, puiki ergonomika ir patogi vairuotojo darbo vieta. Gražu, bet kokybė dar nepasieke *Mercedes* lygio



Passat CC pasiekė vidutinės klasės viršūnę, todėl *VW* pasirūpino, kad bent garso sistemos skambesys nepridarytų gėdos



Jeigu ne žemas stogas gale, *Passat CC* būtų šeimininis limuzinas

Originalas ar falsifikatas?

Meno mėgėjams skirtumas tarp kopijos ir originalo yra labai svarbus. Tačiau "Volkswagen" vis dėlto ryžosi siūlyti *Passat CC* tiems, kurie norėtų turėti *Mercedes CLS*, bet neturi (ar gaila) tiek pinigų.

Yra žmonių, kurie labiausiai vertina nepraktiškus dalykus. Jiems tai tiesiog patinka, o faktas, kad jie nėra praktiški, visai netrukdo. Kas pasakė, kad šeima su dviem vaikais netilps dviejų durų sportiniame kupė? Tiems, kuriems atrodo, kad netilps, gamintojai sugalvojo ketverių durų kupė...

vadinama "2+2", t.y. gale vietos skirtos tik vaikams. Ant galinių sėdynių sėdima tarsi "loviuose", o galvos, net ir neaukštų keleivių, liečia lubas. Čia sąlygas diktuoja stilius, o funkcionalumas nukeltas į antrą vietą. Bet tai nieko, tegul visi žino, kad šeimyninėms kelionėms tokių automobilių pirkejai garaže turi vienatūrį.

Automobiliai originaliems

Ar ši teorija tikrai teisinga? Nebūtinai. Nemaža dalis žmonių, pirkdami automobilį, nori, kad jis būtų kuo ekstravagantiškesnis, nes tai tarnauja savininko įvaizdžiui. Todėl bet kokia abejonė dėl funkcionalumo tampa privalumu.

Limuzinas su dviem poromis durų, ant kurio galinės sėdynės telpa tik vaikai? Taip, prašom! Tai *Passat*, o kainuoja kaip *BMW* ar *Audi*? Iš tiesų. Prabanga turi spinduliuoti, badyti kaimynams akis, o kelyje apgaubti salono komfortu ir užtikrinti puikų aukštos kokybės audioaparatus garsą. To reikia tokių automobilių pirkėjams.

Pradėsime gana gudriai – nuo *Passat CC*. Automobilis, kuris sužavi. Jis didelis, platus ir žemas. Plėšrūnišką priekį galinio vaizdo veidrodėliuose iš karto pamatys važiuojantieji priekyje ir pagarbiai pasitrauks. Ne, šio automobilio negalima nepastebėti, jis per didelis, o stilingas siluetas iš karto krinta į akis. Ar ne to mums reikėjo? Bingo!

Viduje viskas beveik taip, kaip "paprastame" *Passat*. Sėdint vairuotojo vietoje juos galima lengvai supainioti, tik galinė sėdynė išsklaido visas abejones: *Passat CC* – tai automobilis, kurio sėdėseną

Startuoti reikia solidžiai

Ko tikėtis iš kupė-limuzino variklio? Visų pirma jis turi būti didelis, galingas, ir geriausia, kad nuo jo garso vibruotų pavydžių kaimynų langai. *Passat CC* visa tai gali – 6 cilindrų 3,6 l tūrio variklis su tiesioginiu degalų įpurškimu burzgia išdidžiai, o keturi varantieji ratai rūpinasi tuo, kad gėdos nepridarytų padangų cypimas.

Cypti gali mažyliai, o mes turime startuoti solidžiai. Įsibėgėjimas iki 100 km/h per 6 sekundes užtikrina, kad kažkoks zyziantis *GTI* nebus greitesnis, – neprivalome su niekuo lenktyniauti ir kažko įrodinėti.

Svarbu važiuoti sklandžiai ir dinamiškai. Kaip tik dėl to *Passat CC* ir turi bėdų. Tiksliau, dėl DSG dėžės. Tai genialus įrenginys norintiems taupyti degalus ir švelniai važiuoti – variklis dirba mažomis apsukomis, o pavarų perjungimas beveik neįjuntamas. Bet jeigu vairuotojas nori stipriau paspausti akceleratorių, "automatas" darosi nervingas.

Paguosdami pridursime, kad tiems, kurie mėgsta spausiti akceleratoriaus pedalą iki dugno, neturėtų kilti keblumų valdant *Volkswagen* "laivą", nes vairo sis-



CLS atrodo kaip šoviny, bet dėl neinformatyvaus vairo mechanizmo juo visai nesinori šėlti – šis automobilis tinkamas ramesniam važiavimui



Kam mechaniškai atlikti tokius primityvius veiksmus...

...pvz., uždaryti bagažinę? Tai padarys "automatika"



Passat labiau tinka sportiniam važiavimui, bet šiandien mes ieškome prabangos, todėl jis nėra mūsų favoritas, nors tai automobilis, kuris sužavi



Dviem mygtukais iš salono atidaromi degalų bakas ir bagažinė

Bagažinė didesnė negu *Mercedes*, nors *Passat* ir trumpesnis



Mažasis testas

Matmenys (milimetrais)	MERCEDES CLS
Plotis viduje (pr./gal.): 1490/1490	
Tarpratis (pr./gal.): 1593/1603	
Plotis: 1873	

Matmenys (milimetrais)	VW PASSAT CC
Plotis viduje (pr./gal.): 1495/1495	
Tarpratis (pr./gal.): 1552/1559	
Plotis: 1855	

tema veikia puikiai, o pakaba, net esant tokiai didelei variklio galiai, užtikrina puikų sukibimą su keliu.

DSG turi dar vieną specifinį bruožą: važiuojamas juo, kitaip negu dauguma "automatų", suteikia daugiausiai malonumo, jeigu pavaras perjungiate rankiniu būdu.

O kaip originalas?

Jau žinome, kad *Passat CC* ne bet kokia mašina. Turi galingą variklį, gerai suderintą važiuoklę ir nebanalią išvaizdą. Ką gali parodyti *Mercedes*, norėdamas perlenkti pergales svarstyklės į savo pusę?

Skirtumas tarp šių automobilių yra toks didelis, kaip tarp originalaus meno kūrinio ir geros jo kopijos. Jie panašūs, bet nevienodi.

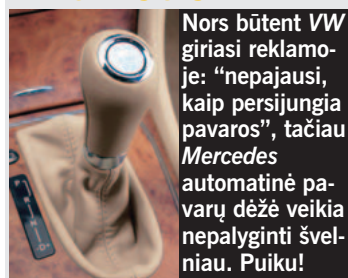
Mercedes yra tiesiog nepadirbamas ir norint suprasti, ką tai reiškia, reikia bent akimirkai įlipti į abi mašinas (labai rekomenduojau). Iš nuotraukų neįmanoma užuosti to kvapo, pamatyti medžiagų faktūros ar išgirsti durelių uždarymo garso. *Mercedes* yra pats sau klasė. Gražiai atrodantis, puikiai surinktas.

Jo kėbulas tarsi plieninis monolitas, spinduliuojantis solidumu. Sėdynių laipsnių automatinė greičių dėžė (tikras "automatas", o ne automatizuota greičių dėžė su dviem sankabomis, kaip DSG) užtikrina sklandų važiuojimą, apie kurį *Passat CC* gali tik svajoti. *CLS* variklis nėra toks dinamiškas, bet jo garsas malonesnis negu *Passat CC*, o jo emblema ant variklio dangčio nešaukia gėdingai: "aš automobilis,

skirtas liaudžiai". Bet vis dėlto mūsų mažajame teste *Passat* laimėjo. Brrrrrrr!

Linus Ščepkauskas

MERCEDES CLS



Nors būtent VW giriasi reklamoje: "nepajausi, kaip persijungia pavaras", tačiau *Mercedes* automatinė pavaru dėžė veikia nepalyginti švelniau. Puiku!

VW PASSAT CC



DSG pavaru dėžė puikiai veikia važiuojant ramiai ir taupiai. Deja, intensyviau spaudžiant akceleratoriaus pedalą ramybė šiame automobilyje baigiasi

Išvada

Gal *Passat CC* daugeliu požiūrių ir geresnis, bet čempiono karūna priklauso *CLS*. Jo drąsios kėbulo linijos ir vidaus apdaila nepasiekiamas konkurentui iš Volsburgo. VW jau kartą bandė sukurti prabangų automobilį. Bet išėjo... *Phaeton*. Deja, prestižas – tai dar ne viskas. O suskaičiavus šio testo balus vis dėlto nugalėjo *Passat CC*.



Techniniai gamintojo duomenys	Mercedes	VW
Modelis	CLS	Passat CC
Durų/vietų salone sk.	4/4	4/4
Variklio darbinis tūris (l)	3,5	3,6
Galia (AG esant aps./min.)	292/6400	300/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	363/3000	350/2400
Maks. greitis (km/h)	250*	250*
Pavarų dėžė	7/autom.	6/autom.
Varantieji ratai	galiniai	visi
Padangos	245/45 R17	235/40 R18
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	6,7	5,6
Degalų sąnaudos (l/100 km) mieste/užmiestyje/vidutinės	13,2/7,2/11,2	15,1/7,3/10,1
Degalų bako talpa (l)	80	68
Apsisukimo spindulys (m)	11,2	11,4

* apribota elektronikos

Kainos/įranga	Mercedes	VW
Modifikacija	CLS 350	Passat CC V6 4motion
Oro pagalvė (vairuotojo/keleivio)	S/S	S/S
Šoninės oro pagalvės (vairuot./kel.)	S/S	S/S
ABS/ESP	S/S	S/S
Oro kondic./klimato kontrolė (Lt)	N/S	N/S
Automatinis pavarų perjungimas (Lt)	S	S
El. langų kėlikliai (priekyje/gale)	S/S	S/S
CD grotuvas	S	S
"Parkavimo" asistentas (Lt)	3345	1594
Bazinė kaina (Lt)	206 970	124 470

S – serijinė, N – negalima

Eksploataciniai duomenys	MercedesCLS	VW Passat CC
Techninė apžiūra nuvažiavus (km)	25 000	30 000
Remonto išlaidos (Lt) nuvažiavus (km) 120 000	5000	5604
Garantija (m./ridos apribojimas (km))	2/-	2/-
Prarūdimio garantija (m.)	30	12
Draud. įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis	5170/1	3100/3

Auto BILD VERTINIMAS

	TAŠKAI (maks.)	MERCEDES CLS	VW PASSAT CC
Salonas/bagazinė			
Salono erdvumas priekyje	40	33	34
Salono erdvumas gale	30	19	24
Bagazinė	25	20	21
Kraulumas	15	13	8
Matomumas	20	15	16
Sėdynės	30	26	28
Ergonomika	20	18	18
Medžiagų kokybė	20	20	19
Tarpiniai rezultatai	200	164	168
Variklis/Važiuoklė			
Įsibėgėjimas	25	21	23
Maksimalus greitis	10	9	9
Pavarų dėžė	15	15	14
Važiavimo savybės	30	27	29
Komfortas	30	26	26
Vairo mechanizmas	15	13	15
Apsisukimo spindulys	5	4	4
Tarpiniai rezultatai	130	115	120
Eksploatacijos išlaidos			
Bazinė kaina	50	15	21
Nuvertėjimas	10	4	5
Degalų sąnaudos	30	17	14
Komforto įranga	30	23	23
Saugumo įranga	30	27	27
Draudimas	10	5	6
Garantija	20	10	8
Techninis aptarnavimas	20	11	13
Tarpiniai rezultatai	200	112	117
Galutinis įvertinimas	600	391	405

VIETA

2

1

Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas



STIPRIEMS ŽMONIEMS

2008 žiema Nr. 4 (9) Kaina 5 Lt

Auto Bild 4x4

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

ISSN 1622-8810
9 771822 581008

Žieminės padangos
KURIOS GERIAUSIOS?
255/55 R18

Jau Lietuvoje



Audi Q5 mažesnis Q7 brolis

NAUJAUSI DŽIPAI IŠ PARYŽIAUS AUTOSALONO

Hyundai  ix55	BMW  X1	Mini  Crossover	Toyota  Urban Cruiser
---	---	--	---

RIMTŲ VISUREIGIŲ TESTAS

 Jeep Wrangler	 Mercedes Gelandenwagen	 Land Rover Defender	DVIEM VIETOMIS DAUGIAU  Nissan Qashqai
--	---	---	--

Naujas!



Barum
Quartaris



Dunlop
SP 4 All Seasons



Goodyear
Vector 4Seasons



Hankook
Optimo 4S



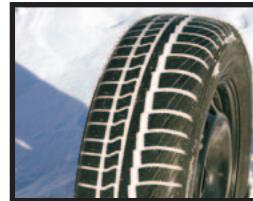
Kumho
Solus Vier KH 21



Maxxis
All Season



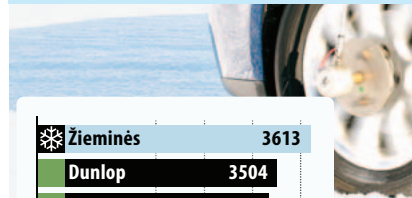
Pirelli
P 2500 Euro 45



Vredestein
Quatrac 3



SUKIBIMAS



☃ Zieminės	3613
Dunlop	3504
Maxxis	3449
Goodyear	3419
Hankook	3408
Kumho	3371
Barum	3368
Vredestein	3252
Pirelli	3143
☀ Vasarinės	1721

3000 3200 3400 3600

SLALOMAS



Visais metų laikais

Universalios padangos tinkamos važinėti bet koku oru, bet kokiais keliais visais metų laikais. Ar tai tiesa – atskleis šis testas.



■ Vasaros karščiai, rudens dargana ir žiemos šalčiai. Universalios padangos turi būti tinkamos važiuoti bet koku oru ir bet kokiais keliais. Tuo daugelį universalių padangų pirkėjų bando įtikinti jų gamintojai ir pardavėjai. O pridėjus tai, kad turint vienas padangas visiems metams nereikės permontuoti vasarinių ir žieminių padangų, galima tikėtis, jog pavyks nemenkai sutaupyti. Be to, ir papildomomis padangomis neteks užgriozdinti garažo,

rūšio ar kitos patalpos.

Vis dėlto daugeliui vairuotojų tikriausiai kyla keletas labai svarbių klausimų: ar universalios padangos tikrai tinkamos visais metų laikais, ar jomis važiuoti saugu? Ieškodami į juos atsakymų kolegės vokiečiai atliko aštuonių 195/65 R15 dydžio universalių padangų testą. Atkreipkite dėmesį, kad atliekant testą taip pat išbandytas vienas žieminių ir vienas vasarinių padangų komplektas. Jos parodys, kaip

skirtingos padangos elgiasi ant įvairios kelio dangos.

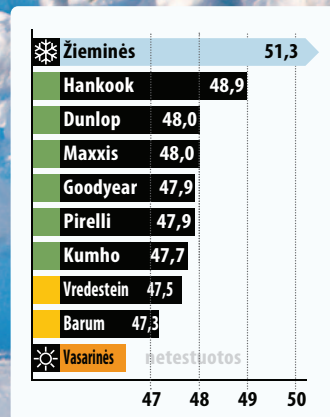
Turime pasakyti ir tai, kur buvo išbandomos padangos. Imituojujant vasarą testas buvo atliekamas prie Viduržemio jūros. Čia vyko padangų bandymai ant sauso ir šlapio asfalto. O ieškodami žiemos sąlygų testuotojai persikėlė į Naująją Zelandiją, kur spaudė penkių laipsnių šaltukas. Taigi ar universalios padangos tinkamos visais metų laikais?

Mindaugas Malinauskas



VALDYMAS

Vidutinis greitis (km/h)



■ Geras sukibimas ir trumpas stabdymo kelias dar negarantuoja saugaus važiavimo žiemą. Juk įvei-

kiant posūkius arba įvažiuojant į kitas vėžes labai svarbus ir šoninis sukibimas. Nors ir neaplenkusios

pirmaujančių žieminių padangų, "Hankook Optimo 45" su šia užduotimi susidorojo gerai.

Vidutinė sukibimo jėga (niutonais)



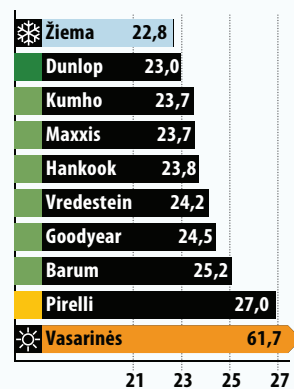
■ Kaip ir reikėjo tikėtis, tokiu geru sukibimu, kokį demonstruoja žieminės padangos, universalios tikrai negali pasigirti. Vis dėlto reikia pripažinti, kad net ir prasčiausius rezultatus parodžiusios universalios padangos šią rungčių įveikė. Tačiau kalvotose vietovėse gyvenantys žmonės turėtų rinktis žieminės padangas.

STABDYMAS

Stabdymo kelias (m) važiuojant 40 km/h

■ Nedidelis, tačiau malonus netikėtumas. Universalios "Dunlop" padangomis *Golf* automobilis stabdo taip pat gerai, kaip ir žiminiu "apavu". Šiek tiek nuvilia prasčiausiai stabdančių "Pirelli" padangų rezultatas. O su vasari-

niais "batais" žiemos metu avarija garantuota. Jų stabdymo kelias labai ilgas.



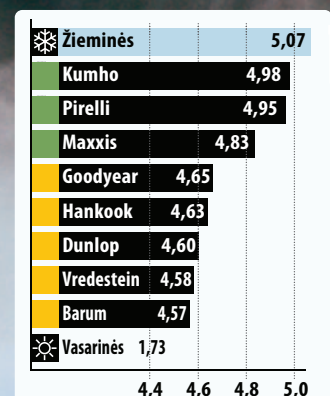
Maksimalus šoninis pagreitis (m/s²)



■ Slalomo rungtyje (apvažiuojant kūgelius), be jokios abejonės, geriausiai pasirodė žieminis automobilio "apavas". Tačiau jam labai

nedaug nusileido "Kumho" ir "Pirelli" padangos. Ne ką prastesnis ir "Maxxis" padangų rezultatas. Tuo tarpu vasarinėmis padangomis

apautas *VW Golf* su rungtimi susidorojo labai prastai. Vasarinės padangos žiemos keliams tikrai netinkamos.



KURK SAVO ATEITĮ ŠIANDIEN!

LIZINGAS SU DRAUDIMU
LIZINGAS SU LIKUTINE VERTE

FINANSUOJAMA SUMA - nuo 10000 litų

- greitesni sprendimai
- patrauklūs produktai
- platus aptarnavimo tinklas



DnB NORD
LIZINGAS

Žalgirio g. 92, LT-09303 Vilnius

Daugiau informacijos
www.dnbordlizingas.lt
arba telefonais:
Vilniuje - (8 5) 239 3030;
Kaune - (8 37) 409 403;
Marijampolėje - (8 343) 20 999;
Klaipėdoje - (8 46) 404 174;
Panevėžyje - (8 45) 505 034;
Šiauliuose - (8 41) 525 131.

AKVAPLANAVIMAS

Sukibimo tarp padangos ir asfalto praradimas esant tam tikram greičiui (km)

Dunlop	101,5
Goodyear	101,0
Vasarinės	100,5
Barum	100,0
Vredestein	100,0
Hankook	98,0
Pirelli	98,0
Maxxis	97,0
Žieminės	96,0
Kumho	95,0

90 95 100



■ Gausiai aplytame kelyje dažno vairuotojo tyko akvaplanavimo pavojus, kai padangos praranda sukibimą su asfaltu. Atrodytų, kad tokiems keliams tinkamesnės vasa-

rinės padangos. Tačiau testas parodė, kad su aplytu keliu puikiai susidoroja ir universalios "Dunlop" bei "Goodyear" padangos. Vasarinės tik trečios.

VALDYMAS

Vidutinis greitis (km)

Vasarinės	72,0
Vredestein	71,8
Goodyear	71,1
Hankook	70,7
Pirelli	70,3
Kumho	70,2
Dunlop	69,6
Žieminės	69,6
Barum	69,3
Maxxis	68,7

68,5 69,5 70,5 71,5

■ Tenka pripažinti, kad vasarinėmis padangomis *Golf* trasą ne tik įveikia greičiausiai, bet ir suteikia daugiausiai valdymo džiaugsmo. Ne ką prasčiau ant šlapio kelio automobilis valdomas ir su "Vredestein", "Goodyear" bei "Hankook" padangomis. Universalios "Maxxis" pasirodė prasčiausiai.



STABDYMAS

Stabdymo kelias (m) važiuojant 100 km/h

Vasarinės	47,1
Goodyear	49,1
Hankook	49,3
Žieminės	50,2
Barum	50,8
Dunlop	51,7
Kumho	51,7
Pirelli	52,1
Vredestein	52,1
Maxxis	54,7

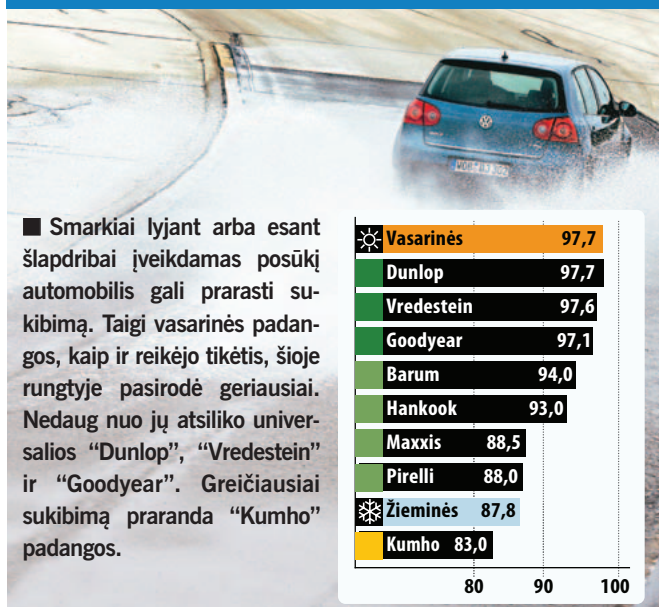
47 49 51 53

■ To ir reikėjo tikėtis – žieminės padangos prasčiau stabdys ant šlapio asfalto. Ypač kai lauke 22 laipsniai šilumos. Tačiau rezultatas nėra itin blogas. Geriau už žieminės padangas ant šlapio asfalto stabdo tik vasarinės bei universalios "Goodyear" ir "Hankook". O "Maxxis" padangų stabdymo kelias – per ilgas.



AKVAPLANAVIMAS TIES POSŪKIAIS

Vidutinis greitis (km)



■ Smarkiai lyjant arba esant šlapdribei įveikdamas posūkį automobilis gali prarasti sukibimą. Taigi vasarinės padangos, kaip ir reikėjo tikėtis, šioje rungtyje pasirodė geriausiai. Nedaug nuo jų atsiliko universalios "Dunlop", "Vredestein" ir "Goodyear". Greičiausiai sukibimą praranda "Kumho" padangos.

Vasarinės	97,7
Dunlop	97,7
Vredestein	97,6
Goodyear	97,1
Barum	94,0
Hankook	93,0
Maxxis	88,5
Pirelli	88,0
Žieminės	87,8
Kumho	83,0

80 90 100

ŽIEDO ĮVEIKIMO LAIKAS (S)

■ Rezultatas akivaizdus – ant šlapios dangos greičiausiai žiedą *VW Golf* automobilis įveikė vasarinėmis padangomis. Nuo jų labai nedaug atsiliko ir net penkios universalios padangos ("Vredestein", "Goodyear", "Hankook", "Kumho" ir "Pirelli"). Šiek tiek prasčiau pasirodė žieminės ir kitos testuotos universalios padangos.

Vasarinės	13,32
Vredestein	13,51
Goodyear	13,58
Hankook	13,59
Kumho	13,61
Pirelli	13,69
Žieminės	13,85
Dunlop	13,90
Barum	13,91
Maxxis	13,95

13,3 13,5 13,7 13,9



VALDYMAS

Vidutinis greitis (km)

☀️ Vasarinės	94,3
Vredestein	90,2
Goodyear	90,0
Hankook	90,0
Pirelli	89,7
Barum	88,3
Maxxis	86,9
❄️ Žieminės	84,0
Kumho	83,2
Dunlop	81,1



■ Važiuojant sausu keliu minkštesnės gumos universalios padangos neturi jokių šansų įveikti iš kietesnės gumos pagamintų vasarinių padangų. Žinoma, jei dažniausiai važiuojate gana ramiai, universalios padangos tiks – ypač geriausiai pasirodžiusios. Tuo tarpu žieminės važiuoti sausu keliu netinkamos.

STABDYMAS

Stabdymo kelias (m) važiuojant 100 km/h

☀️ Vasarinės	38,2
Hankook	40,4
Barum	40,8
Pirelli	40,8
Kumho	41,2
Goodyear	41,5
Vredestein	41,9
Maxxis	42,3
❄️ Žieminės	42,5
Dunlop	42,6



■ Stabdant tiek ant šlapio, tiek ant sauso asfalto vasarinės gerokai lenkia žieminės ir universalios padangas. Tačiau nuo vasarinių nedaug atsiliko ir universalios “Hankook”, “Barum” bei “Pirelli”. Prasčiausiai sekėsi žieminėms ir universaliosioms “Dunlop” padangoms.

VAŽIAVIMO KOMFORTAS

Subjektyvus vertinimas

■ Vertinant važiavimo komfortą remtasi vien subjektyvia testuotojų nuomone. Beje, vertinimą palengvino speciali trasa su įvairiais kalniukais ir duobėmis.

Atspariausios nelygumams pasirodė universalios “Goodyear” ir “Barum”, o smarkiausiai krato “Kumho” ir “Maxxis” padangos.



Padangos skiriasi

Vos užmetus akį akivaizdu, kad žieminės ir vasarinės padangos gerokai skiriasi. Juk žiemai skirtas “apavas” turi daugybę lamelių (įpjovų) bei yra minkštesnės, o vasarinės gaminamos iš kietesnės gumos ir neturi daugybės lamelių. Būtent šios savybės ir garantuoja skirtingą padangų elgesį ant labai įvairių kelio dangų.

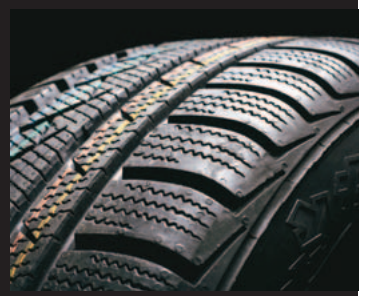


Vasarinės padangos

Jos skirtos važiuoti šiltuoju metų laiku, nes gerai sukimba ant sauso ir šlapio asfalto.

Žieminės padangos

Tai važiuoti šaltuoju metų laiku skirtos padangos, kurios tinkamiausios ant sniego, ledo ir esant šlapdribei.



TRIUKŠMINGUMAS

Kumho	66,6	70,0
❄️ Žieminės	66,5	70,3
Hankook	66,9	70,6
Maxxis	67,1	70,7
☀️ Vasarinės	67,6	71,3
Goodyear	68,0	71,4
Pirelli	68,7	72,5
Dunlop	69,2	72,3
Vredestein	69,1	73,3
Barum	69,5	73,2

■ Minkštos gumos universalios padangos yra tylesnės nei vasarinės, nes triukšmingumą sumažina ne tik minkštesnis gumos mišinys, bet ir protektoriaus raštas. Pavyzdžiui, tyliausiai VW Golf važiuoja apautas “Kumho” padangomis. Vis dėlto gana tyliai važiuoja ir žieminės bei vasarinės padangos.



Matuota važiuojant 60 ir 80 km/h greičiu (dB)


RIEDĖJIMO PASIPRIEŠINIMAS


Riedėjimo pasipriešinimo koeficientas



Kumho	1,062
❄️ Žieminės	1,083
☀️ Vasarinės	1,155
Hankook	1,176
Maxxis	1,191
Pirelli	1,197
Goodyear	1,205
Barum	1,237
Vredestein	1,307
Dunlop	1,351

■ Kuo didesnis lentelėje pateikiamas skaičius, tuo atitinkamomis padangomis apautas automobilis daugiau sunaudoja degalų. Todėl akivaizdu, kad mažiausiai degalų VW Golf sunaudojo su “Kumho”, o daugiausiai – su “Vredestein” ir “Dunlop” padangomis. Beje, žieminės ir vasarinės padangos yra gana taupios.

Įvertinimas	Sniegas	Šlapias kelias	Sausas kelias	Galutinis įvertinimas
	Sukibimas Stabdymas Valdymas Slalomas Vidurkis	Akvaplanavimas Akvaplanavimas ties posūkiais Valdymas Važiavimas žiedu Stabdymas Vidurkis	Valdymas Stabdymas Važiavimo komfortas Triukšmingumas Riedėjimo pasipriešinimas Vidurkis	Taip mes vertiname Padangų testo rezultatai buvo vertinami penkių balų sistema (kaip anksčiau mokyloje). Pavyzdžiui, 5 reiškia puikiai, o 1 – labai blogai.
Siūlomos Goodyear Vector 4Seasons apie 328 Lt	4 4 4- 3+ 4	5 5 4 4 4 4+	4 4- 4 4 4- 4	Privalumai: su šiomis padangomis automobilis puikiai valdomas ant šlapios ir sausos dangos. Neblogi ir akvaplanavimo rezultatai. Taip pat jos yra komfortiškos. Trūkumai: vidutiniai sukibimo ant sniego rezultatai.
Hankook Optimo 4S apie 259 Lt	4 4+ 4 3+ 4	4+ 4+ 4 4 4 4	4 4 3+ 4+ 4 4	Privalumai: labai geri rezultatai važiuojant bet kokiomis oro sąlygomis. Taip pat jomis apautas automobilis gerai valdomas ant sniego ir gerai stabdo ant šlapio kelio. Trūkumai: vidutiniški sukibimo ant sniego rezultatai.
Geros Kumho Solus Vier KH 21 apie 242 Lt	4- 4+ 4- 4 4	4 3+ 4- 4 3+ 4-	3 4- 3 5- 5 4-	Privalumai: tinkamos važiuoti žiemą, netriukšmingos, mažai degalų naudojančios padangos. Trūkumai: gana ilgas stabdymo kelias ant šlapios kelio dangos, prastokas valdymas važiuojant sausa danga.
Vredestein Quatrac 3 apie 276 Lt	3+ 4 3+ 3 4-	5 5 4 4+ 3+ 4	4 3+ 4- 3 3 4-	Privalumai: su šiomis padangomis automobilis puikiai valdomas ant sauso kelio, jos taip pat pasižymi neblogais akvaplanavimo rezultatais. Trūkumai: gana ilgas stabdymo kelias tiek ant sausos, tiek šlapios kelio dangos, nelabai tinkamos važiuoti apsnigtais keliais.
Vidutiniškos Barum Quartaris apie 225 Lt	4- 4- 3 3 3+	5 4+ 3 3 4- 4-	3+ 4 4 3 3+ 4-	Privalumai: geri akvaplanavimo rezultatai, trumpas stabdymo kelias tiek ant sausos, tiek ant šlapios kelio dangos, komfortiškos. Trūkumai: nelabai pritaikytos važiuoti žiemą, prastai valdomos ant šlapio kelio.
Dunlop SP 4 All Seasons apie 294 Lt	4+ 5 4- 3 4+	5 5 3+ 3 3+ 4-	3- 3 4- 3+ 2+ 3	Privalumai: labai tinkamos važiuoti žiemos keliais, geri akvaplanavimo rezultatai. Trūkumai: ilgas stabdymo kelias ant sausos dangos, daugiausiai naudoja degalų.
Pirelli P 2500 Euro 45 apie 276 Lt	3 3 4- 4 3+	4+ 4- 4- 4- 3+ 4-	4- 4 4- 3+ 4- 4-	Privalumai: šios padangos puikiai pasirodė ant sausos ir šlapios dangos. Trūkumai: prasti rezultatai ant apsnigto kelio, ilgas stabdymo kelias ant šlapio asfalto.
Prastos Maxxis All Season apie 190 Lt	4+ 4+ 4- 4- 4	4 4- 2 3- 2 3-	3+ 3 3 4+ 4- 3+	Privalumai: padangos pasižymi puikia trauka ant sniego, taip pat ant sniego gerai stabdo. Trūkumai: prasti važiavimo rezultatai ant šlapios ir sausos kelio dangos.



Kaip atskirti žiemine padangą?
 "M+S" trumpinys reiškia purvą ir sniegą. Tačiau toks raidžių trumpinys visiškai nereiškia, kad tai žieminės padangos. Tikros žiemai skirtos padangos dar būna pažymėtos ir sniegės ženklu.

Išvada



Beveik visos universalios padangos yra daugiau ar mažiau tinkamos važiuoti apsnigtais ar apledėjusiais keliais. Tačiau puikių žieminių padangų rezultatų jos nepasiekia. Kita vertus, kai kurios universalios padangos gerai pasirodė ir ant šlapios bei sausos kelio dangos. Todėl jei nenorite padangų keisti prieš kiekvieną žiemą ir pavasarį, galite rinktis mūsų siūlomas universalias padangas – "Goodyear" arba "Hankook". O pigių kinų "Maxxis" mes tikrai nerekomenduojame. Juk saugumas svarbiau.

PIRK!

SKAITYK!

ŽAISK!



*Kaina
su DVD
tik 9,90 Lt*





Svarbiausia – saugumas

Volvo pateko tarp trumpesnių – 4,6 m ilgio SUV, kurių paklausos šuolio laukiama Europoje. *Volvo XC60* nėra susitraukęs dabartinis *XC90* džipas, jame panaudotos naujos saugumo technologijos.

■ Žinia nėra visiškai nauja – saugumas yra pagrindinis *Volvo* principas. Taigi ši markė grįžta prie to, kas patikima. O sportiškumas ir laiko dvasios atitikimas – ne *Volvo* siekiamybė.

Pats saugiausias pasaulyje

Švedų įmonės atstovai teigia, kad naujasis *XC60* yra visų laikų saugiausias *Volvo*. “Volvo” rinkodaros atstovai dabar daug kalba apie žavesį ir formas, kad visiems taptų aišku, jog nenorima grįžti į senuosius laikus. Vyriausiasis dizaineris Steve’as Mattinas stengėsi sukurti emocionalias formas, kurios turėtų iš-reikšti aistrą ir energiją. O “Volvo” prezidentas Frederikas Arpas naująjį *Volvo* vadina visų laikų labiausiai jaudinančiu šios markės automobiliu.

Gausybė aukščiausiojo laipsnio būdvardžių rodo, kad *XC60* kompanijai labai svarbus ir ši sėkmės nelepinta gamintoja deda į jį daug vilčių. Pastaraisiais metais *Volvo* pardavimo rodikliai vis mažėjo, taigi *XC60* pasirodė pačiu laiku. Sprendžiant iš įspūdžio, kurį pali-

ko testuojamas *XC60*, jis turi tai, ko reikia kompanijai išsigelbėti.

Nors 20 cm trumpesnis nei didieji broliai *XC70* ir *XC90*, naujasis vidurinės klasės atstovas nėra visai mažas. Nepaisant to, kad keletas dizaino elementų buvo perimta iš mažesnių lengvųjų automobilių – *S40* ir *V50* modelių, salonas atrodo kokybiškas ir solidus. Žinoma, už nuotraukose matomą reprezentacinę išvaizdą reikia papildomai sumokėti. Pasirinkę dyzelinių modelių bazinę komplektaciją nerasite nei aliumininių apdailos de-

talių, nei navigacinės sistemos ekranėlio, nei odos apdailos, nei ant vairo esančių mygtukų.

Gerai važiuoja

Važiavimas panašus kaip ir kitų *Volvo* SUV. Palyginti su tokį pat variklį turinčiu *XC90*, naujasis važiuoja šiek tiek gyviau ir dinamiškiau. Spyruoklių ir amortizatorių suderinimas atrodo tampresnis ir tikslesnis nei *XC90*. Jų teikiamas komfortas vertas pagarbos. *XC60* nėra nervingai lėkti skirtas agregatas, jis vairuotoją greičiau nuteikia ramiai, o ne sportiškai ir agre-

syviai važiuoti. Jau pažįstamas 185 AG turintis dyzelinis variklis atrodo tinkamas. Pradedant važiuoti arba staigiai nuspaudus greičio pedalą (tarkime, jei norite aplenkti arba pravažiuotį staigesnį posūkį) variklis pirmiausia trumpai įkvepia oro ir automatika supratingai perjungia žemesnę pavarą. Penkių cilindro D5 variklis traukia žvaliai, bet labai sportiškas nėra.

Benzininis variantas daug patrauklesnis. Nors juntama vadinamoji turboduobė, didesnis sukčių skaičius suteikė ir kur kas daugiau galios. Ne kiekvienas iš karto susigaudys, pažvelgęs į vairuotojo elektroninių pagalbinių gausą. Naudinga gali būti nematomo “mirtino” taško padedanti išvengti sistemos BLIS lemputė. Bet ekranėlyje pasirodanti ryškiai raudonos šviesos, pranešančios apie per mažą atstumą nuo kitų automobilių, važinėjant mieste nuolat mirkčioja ir įkyriai akina. Vis dėlto šios elektroninės “gubernantės” darbuojasi be nervų ląsteles žudančio pypėjimo, be to, jas lengva išjungti.



D5 dyzelinio variklio, pasiekiančio 185 AG, trauka yra pakankama, bet jis labiau pritaikytas ramiai važinėti



Prietaisų skydelis toks pat kaip *Volvo V70* modelio, tik centrinė konsolė orientuota į vairuotoją, kitaip tariant, labiau pakreipta į jo pusę



Galinė sėdynė padalyta į tris dalis ir sulankstoma proporciškai 40/20/40. Privalumas – lygios grindys, po kuriomis gausu slėptuvių



Penkių cilindrinis dyzelinis variklis toks pats kaip jo didesniojo brolio *Volvo XC90*



Nematomo "mirties" taško sistema "Blis" papildomai kainuoja 920 eurų. Tai kol kas reta sistema visureigiuose



Lengvojo lydinio 18 colių ratlankiai įeina į "Summer" komplektaciją

Elektronikos gausa

Didžiausia naujovė – į visas versijas montuojama serijinė "City Safety" sistema, padedanti išvengti avarijos, kai važiuojama nedideliu greičiu. Atsižvelgiant į tai, kad mieste daugiausiai avarijų įvyksta važiuojant mažesniu nei 30 km/h greičiu ir dėl to, kad vairuotojas laiku nesustabdo automobilio, "Volvo" sukūrė sistemą, padedančią neatidžiam vairuotojui. "City Safety" sudaro lazeriai, kuriais nuspėjamas artėjantis susidūrimas. Jei vairuotojas nesiima veiksmų, sistema paskutinę akimirką sustabdo automobilį. Jei važiuojama 20 km/h greičiu, to turėtų užtekti, kad avarija neįvyktų ar bent jau būtų kuo švelnesnė. Bet visiškai pasikliauti šia sistema negalima. Jei kliūtis – ne automobilis, lazerio akis jos gali ir neužfiksuoti.

Taip pat automobilyje yra visos kitos "Volvo" kompanijai tipiškos pagalbinės ir saugumo sistemos, nors kai kurios priskiriamos prie papildomos įrangos. Važiavimo stabilumo kontrolės sistema DSTC perspės, jei važiuosite netiesiai, dar

siūloma priekabos stabilizavimo sistema TSA, apie automobilius, esančius per veidrodėlį nematoma "mirtiname" taške, praneša BLIS sistema, siūlomas stabdžių asistentas BAS, nuo apsvertimo sauganti sistema ROPS, pavargusių ar nepastabų vairuotoją perspėjanti sistema "Driver Alert", šoninio smūgio apsaugos sistema SIPS, diržų tamprumo sistema PRS ir galvos apsauga WHIPS, padedanti išvengti galvos traumos, jei automobilis verčiasi. Laipsniškai išsiskleidžiančių keleivio pusėje esančių oro pagalvių nereikia nė minėti.

Didingas tikslas

Gamintojai mano, kad *XC60* gerokai priartėjo prie šios markės siekio. Kada nors kiekvienas "Volvo" ženklui pažymėtas automobilis turėtų būti toks saugus, kad nutikus avarijai nežūtų nė vienas juo važiuojantis žmogus. Ir šis didingas tikslas gali padėti atsiplešti nuo konkurentų. O kuo automobilis geriau atrodo ir smagiau važiuoja – juo geriau.

Tomas ALKSNIS

Techniniai duomenys	XC60 T6 AWD	XC60 2.4D AWD	XC60 D5 AWD
Variklis	benz. R6	turbodiz. R5	turbodiz. R5
Variklio darbinis tūris (cm ³)	2953	2400	2400
Variklio galia (AG esant aps./min.)	285/5600	163/4000	185/4000
Sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	400/1500	340/1750	400/2000
Įsibėgėjimas (s) 0-100 km/h	7,5	10,5	9,9
Maksimalus greitis (km/h)	210	195	205
Vid. degalų sąn. (l/100 km)	11,9	7,5	7,5
Ilgis/plotis/aukštis (mm)	4628/1891/1713		
Kaina (Lt)	154 498	126 833	132 578

Privalumai

- Aukštas saugumo lygis
- Palyginti nebrangus

Trūkumai

- Mažas variklių pasirinkimas
- Brangi papildoma įranga

Išvada

■ *Volvo XC60* – saugus ir komfortiškas džipas nenusileidžiantis patiems geriausiems kompaktinės SUV klasės modeliams. Jis labai patikimas ir solidus, o kaina nėra stebėtinai didelė. Tad tiems, kurie planuoja pirkti *BMW X3*, *Audi Q5* ar *Mercedes GLK*, vertėtų šį sąrašą papildyti dar vienu pretendentu – *Volvo XC60*. Dėl savotiško švediško dizaino ir jam būdingo inteligentiško įvaizdžio *XC60* turėtų rasti savo gerbėjų.





NAUJAS AUTOMOBILIS,

PAGAMINTAS 1992 M.,

NIEKAM NEREIKALINGAS

Naujutėlaitis automobilis tarp griuvenų – kampuotasis 1991 m. *Yugo* laukia išgelbėjimo

Nelaimingiausias automobilis pasaulyje

Užsigulėjusios prekės likimas nepavydėtinas. Jau šešiolika metų šis jugoslavų gamybos *Yugo 65 EFI* bergždžiai laukia savo pirkėjo.

■ Įdomu, ką papasakotų šis automobilis, jei, kaip būna animaciniuose filmuose, mokėtų kalbėti? Gal jis, vos sulaikydamas ašaras, dejuotų: “Manęs, dabar jau tikro senbernio, niekas nenori!” Gal jis, apžvelgęs aplink sustatytų senų automobilių griaučius, dūsautų: “Tai va, čia patenka tokie kaip aš...” O galbūt jis, niekada nemylėtas, neglostytas, nevažiavęs keliu, imtų ir apsidžiaugtų: “Ei, žmonės! Pasirodo, manimi dar domisi. Ei, fotografai! Visą dar galima ištaisyti!”

Tačiau senasis *Yugo* stovi ir tyli. Ir taip jau šešiolika metų. Ant sėdynių pasirodė pirmosios senatvinės dėmės, susidėvėjo durų apmušalai. Ir dėl viso to kaltas tik laikas. Surūdijo vyriai ir durių kraštai. “Blue Lord” spalva prarado blizgesį. Atšoko spidometro stiklelis, dengęs nuvažiuotų kilometrų skaičių – 142.

Šį nelaimingiausią automobilį pasaulyje rado Jūrgenas Roseman-

nas. “Jis stovėjo už degalinės Špandau miestelyje”, – prasarė jis. J. Rosemannas šią jugoslavų gamintojo “Zastava” 1992 m. pagamintą mašinytę nupirko Berlyno automobilių perdirbimo dirbtuvėms. Vienintelis vos įskaitomas įrašas

Po nedidelio remonto *Yugo 65 EFI* kaina bus – laikykitės! – 4490 eurų.

dokumentuose – Hansas Joachimas Lummertas, Berlynas. O Berlyno perdirbimo dirbtuvėse ši užsigulėjusi prekė stovi tarp atsarginėms detalėms naudojamų senų automobilių.

Kaip jis ten pateko? Pagamintas Kragujevace (dabartinėje Serbijoje), įvežtas per Ingolštato muitinę ir kažkaip atkeliavęs į Berlyną. Net ir J. Rosemannas jau pamiršo, kur tiksliai jis atrado šį *Yugo*: “Juk aš negaliu visko atsiminti”.

Ši markė niekada nebuvo populiari už savo tėvynės ribų. Viename

JAV laikraštyje *Yugo* buvo išrinktas blogiausių XX amžiaus automobiliu. Šis laikraštis niekada nepasizymėjo kuklumu. Pirmajame automobilio vartojimo instrukcijos puslapyje parašyta: “Markė, norinti 1990 m. patekti į Vokietijos automobilių rinką, turi iš naujo pasverti savo vertę”.

Yugo “skardos” siūlomos už 1650 eurų. Rimtai besidomintys? Tokių tiesiog nėra. Ant galinio stiklo parašyta: “*Yugo* – didesnio automobilio dabar tikrai nereikia”. Tai tikras pasityčiojimas. Iš tiesų niekam niekada nereikėjo šio automobilio.

Sėdus bandomojo važiavimo automobilis neužsivedė, nes sugedęs benzino siurblys. Šios dirbtuvės ruošiasi *Yugo* parduoti Štutgarto įmonei “AS Automobile”. Galbūt čia jis galiausiai ras savo laimę? Jeigu šis automobilis galėtų kalbėti, ką jis dabar pasakytų? “Apgailėtina...” Taip, tikriausiai.

Jurgis Bružas



Pilko plastiko pasaulis. *Yugo* prietaisų skydelis yra, sakykime, linksmas. Pavaroms perjungti reikia daug fizinės jėgos



Liūdnasis spidometras – 142 km per 16 metų. Esant tokiam eksploatacijos intensyvumui, variklis turėjo atlaikyti daugiau



Šis įlinkimas ant mažojo automobilio sparno leidžia spėti, kad *Yugo* visą savo gyvenimą visiems stovėjo skersai kelio



Pasitikintis savimi – toks 1990 metų pradžioje *Yugo* reklaminis šūkis buvo ant galinio stiklo

Techniniai duomenys YUGO 65 EFI

Variklis – 4 cilindrų benzininis • Darbinis tūris – 1302 cm³ • Galia – 48 kW (65 AG) esant 5500 aps./min. • Skirstymo velenas sumontuotas viršuje • Vartantieji ratai – priekiniai • Greičių dėžė – penkių laipsnių mechaninė • Padangos – 155/70 R13 • Ilgis/plotis/aukštis – 3490/1548/1390 mm • Ratų bazė – 2150 mm • Degalų bako talpa – 42 l • Maksimalus greitis – 158 km/h • Kaina (1991 m.) – 12 980 Vokietijos markių.



100 km kelio –
iki 5 litrų degalų

Taupūs naudoti mažyliai

Visuotinės krizės laikais dauguma naudotų automobilių pirkėjų itin kreipia dėmesį į degalų sąnaudas. „Auto Bild Lietuva“ išsiaiškino, kuriuos naudotus automobilius mažiausiai kankina degalų troškulys.

■ “Kiek ryja?” – vis dažniau automobilių pardavėjai išgirsta šį klausimą, todėl sąnaudas ryškiu rašikliu įtraukia į privalomų sąrašą. Šio testo šūkis – kokia taupyklė jums labiausiai patinka? Degalų sąnaudos vairuotojams tokios pat svarbios, kaip ir automobilio kaina. Ypač naudotų modelių, kurių pasiūla milžiniška. *Audi A2*, kurio degalų sąnaudos siekia vos 3 litrus 100 km kelio, jau seniai negaminami, tačiau turguje jų galima rasti. Automobilis, kuriuo su šeima galima važiuoti atostogauti, neturėtų sunaudoti daugiau kaip penkis litrus degalų, antraip atostogos taps auksinės. Kad pamačius kolonėlę nepasidarytų bloga, trumpai apžvelgsime nau-

dotus automobilius, kurių degalų sąnaudos minimalios. Pirmoje taupių miesto mažylių apžvalgos dalyje skaitykite apie *Audi A2*, *Citroen C3*, *Fiat Panda*, *Ford Fiesta*, *Dacia Logan*, A klasės *Mercedes*, *Opel Astra* ir *Corsa*, o antroje, kurią rasite kitame mūsų žurnalo numeryje, bus aprašomi *Peugeot 206*, *Renault Clio II*, *Smart Fortwo*, *Škoda Fabia*, *Toyota Aygo* ir *Yaris* bei *Volkswagen Golf* ir *Polo*.

Linas Ščepkauskas



Audi A2 1.2 TDI/61 AG

Vidutinės
šnaudos
3,0l



Audi A2 debiutavo 2000 m. Iš pradžių buvo siūlomas 1.4 TDI dyzelis, po metų prisidėjo ir 1.2 TDI versija. A2 pardavimas nutrauktas 2005 m. dėl nedidelės paklausos

■ *Audi A2* nėra paprasta mažutė miesto mašina. Jos eksploatacija nebrangi, turi daugybę privalumų. Vidaus apdailai panaudotos itin kokybiškos medžiagos, vietos salone yra daugiau, nei galima tikėtis. Reikėtų pabrėžti ir salono funkcionalumą bei didelę bagažinę (390/1085 l). Be to, A2 nusipelno pagyrimo už variklį.

Siauras, lengvas ir aerodinamiškas automobiliukas yra tylus ir ekonomiškas. Deja, kartais rūdija dujų išmetimo sis-

tema, nepatvarūs vairo traukių antgaliai, genda turbokompresorius, variklis naudoja daug alyvos. Tačiau tai šiuolaikiškas, patvarus ir taupus automobilis. Deja, brangokas.

TECHNINIAI DUOMENYS

Variklis	3 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm³)	1191
Galia (AG esant aps./min.)	61/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	140/1800
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	14,9
Maksimalus greitis (km/h)	168
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	3,0
Kaina (Lt)	nuo 21 000

Citroen C3 1.4 HDI/68 AG

Vidutinės
šnaudos
4,2l



Citroen C3, pradėtas pardavinėti 2002-ųjų pradžioje, buvo siūlomas su 68 AG šiuolaikišku turbodyzeliniu 1.4 HDI varikliu. Modelis atnaujintas 2005-aisiais, tačiau pasikeitė nedaug

■ HDI variklis – tai stiprioji *Citroen C3* pusė. Jis ganėtinai dinamiškas ir taupus. Tiesa, sunaudoja daug alyvos (jos kiekį reikia nuolat tikrinti) ir yra itin jautrus blogos kokybės dyzelinui. Dėl prastų degalų greitai genda purkštukai, aukšto slėgio siurblys ir spaudimo reguliavimo vožtuvai. Tačiau tai gerai atrodantis ir erdvus, vienas komfortiškiausių savo klasės automobilių. Vis dėlto jis turi ir gana nemažai trūkumų – genda degalų padavimo sis-

tema, variklis naudoja daug alyvos, nepatvari pakaba, šlubuoja elektroninis vairo stiprintuvas. Kaip ir dera prancūzui, *Citroen C3* pasižymi itin kapringa elektronika.

TECHNINIAI DUOMENYS

Variklis	4 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm³)	1398
Galia (AG esant aps./min.)	68/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	150/1750
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	13,4
Maksimalus greitis (km/h)	165
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,2
Kaina (Lt)	nuo 10 000

Fiat Panda 1.3 JTD/70 AG

Vidutinės
šnaudos
4,3l



Panda pradėta gaminti 2003 m. Iš pradžių automobilis buvo siūlomas su benzininiais varikliais, o šiuolaikinis turbodyzelis 1.3 JTD atsirado tik 2005 m.

■ Jeigu ieškote taupaus miesto mažylio, turėtumėte nepamiršti ir *Panda* modelio. Turbodyzeliniu 1.3 JTD varikliu su tiesioginiu "Common Rail" degalų įpurškimu modernus ir taupus. Tiesa, labai lėtas. Tačiau tie, kurie važinėja mieste, neturėtų skųstis dinamika. Šis variklis gana patvarus. Taip, gedimų būna, bet ne dažniau nei tarp kitų šios klasės konkurentų. Dažniausiai skundžiamasi salono surinkimo kokybe, rasojančiais žibintais ir nepatvariais ratų guoliais, greitai rūdijančia išmetamųjų dujų sis-

tema, gendančia maitinimo sistema bei turbokompresoriumi. *Panda 1.3 JTD* – tai miestui skirtas automobilis, ir čia jis jaučiasi geriausiai. Nors gaminamas Lenkijoje, nereiškia, kad yra nekokybiškas.

TECHNINIAI DUOMENYS

Variklis	4 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm³)	1250
Galia (AG esant aps./min.)	70/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	145/1500
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	13,0
Maksimalus greitis (km/h)	160
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,3
Kaina (Lt)	nuo 12 000

Ford Fiesta 1.4 TDCi/68 AG

Vidutinės
šnaudos
4,4l



Penktos kartos **Fiesta** debiutavo 2001-ųjų rudenį. Naujas modelis rinkoje pasirodė tik dabar – šių metų rudenį

■ Erdvus kėbulas, gausi įranga ir paprasta konstrukcija – tai šio modelio privalumai. Taupus turbodyzelis pasiskolintas iš PSA koncerno. Automobilio kokybė nebloga, o bėdos, kankinančios variklį, panašios kaip ir *Citroen* bei *Peugeot* – jis labai lepus degalams. Variklio dinamika vidutiniška, bet stabdžių efektyvumas ir automobilio stabilumas kelyje nekelia abejonių. Tiesa, dar šlubuoja borto elektronika, variklis naudoja daug alyvos, genda aukšto slėgio degalų siur-

blys, degalų padavimo sistema, nepatvarūs ratų guoliai. Tačiau tai labai azartiškas automobilis, pasižymintis puikiai sureguliuota sportiška pakaba, teikiančia džiaugsmo geram vairuotojui.

TECHNINIAI DUOMENYS

Variklis	4 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm³)	1399
Galia (AG esant aps./min.)	68/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	160/2000
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	15,0
Maksimalus greitis (km/h)	163
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,4
Kaina (Lt)	nuo 10 000

Dacia Logan 1.5 dCi



Neturtingųjų golfas. **Dacia Logan** telpa penki asmenys, o 510 l talpos bagažinė – milžiniška. Patikima “Renault” technika atperka tai, kad dizainas primena XX a. devintojo dešimtmečio automobilius

■ Nepaprastai pigus, tačiau turintis viską, ko reikia, automobilis. Nuo 2006 m. šis rumunas, į kurį įmontuota Renault technika, parduodamas ir su dyzeliniu varikliu. 1,5 l modernus dyzelinis “Renault” variklis pasiekia 68 AG, nauja dyzelinė versija kainuoja nuo 32 600 litų. Naudotą rinkoje rasti dar sudėtinga, nes jie parduodami vos porą metų, tad ir išvardyti kokių nors kamuojančių bėdų kol kas dar neįmanoma. Logan dyzelis – puikus pasirinkimas nepretenzingiems, bet pa-

tikimo automobilio ieškantiems pirkėjams. Dėl neįtikėtina mažos kainos jam galima atleisti ir kampuotą dizainą. Atleistinis ir labai pigios bei kietos plastmasės salone. Jam suteikiama net trejų metų garantija.

TECHNINIAI DUOMENYS	
Variklis	4 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm³)	1461
Galia (AG esant aps./min.)	68/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	160/1700
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	15,0
Maksimalus greitis (km/h)	158
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,7
Kaina (Lt)	nuo 32 600

Mercedes A 160 CDI



1997 m. “Mercedes” pristatė A klasę. Nuo 2004 m. keliais važinėja antroji modelio versija. A klasės Mercedes vairuotojo darbo vieta tiesiog be priekaištų.

■ Važinėti Mercedes-Benz automobiliais visada buvo solidu, nes tai prabangos atributas. Šiuo požiūriu tai mašina, verta už ją mokamų pinigų. A klasės automobilis techninės apžiūros centruose laikomas pavyzdiniu. Korozija, alyvos nutekėjimas? Pirmosios kartos Mercedes mažiui tai visiškai nežinomos ligos. Tik stabdžių žarnelės ir galinė pakaba kartais kelia rūpesčių. Taupumo požiūriu A 160 CDI taip pat vertas dėmesio, nes tai

mažai degalų sunaudojantis miesto mažylis. O mitas apie šių automobilių nestabilumą įveikiant posūkius jau seniai pamirštas.

TECHNINIAI DUOMENYS	
Variklis	4 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm³)	1689
Galia (AG esant aps./min.)	75/3600
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	160/1500
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	15,1
Maksimalus greitis (km/h)	162
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,8
Kaina (Lt)	nuo 11 000

Opel Astra Eco 4 1.7 DTI



To plika akimi tikrai nepamatysite. Eco 4 atrodo kaip normalus Opel Astra, bet jo degalų sąnaudos kur kas mažesnės. Vairo mechanizmui būdingas per didelis laisvumas

■ 4,4 l dyzelino nuvažiuoti 100 km kelio kompaktinės klasės automobiliu. Opel Astra Eco 4, Europoje debiutavusi prieš aštuonerius metus, buvo tikra sensacija. Tokios ekonomijos pasiekti pavyko sumažinus svorį ir prailginus pavarų dėžės perdavimų skaičių. 1.7 dyzelis su tiesioginiu degalų įpurškimu – pigus pirkinys. Priešingai nei pirmoji Astra (F modelis), G modelis labai patvarus. Kadangi kėbulas cinkuotas, nekyla bėdų dėl korozijos. Tačiau tech-

ninės apžiūros centrai peikia per didelį vairo mechanizmo laisvumą ir nepatvarią išmetamųjų dujų sistemą. Už tokią kainą – tai vienas ekonomiškiausių pasiūlymų rinkoje.

TECHNINIAI DUOMENYS	
Variklis	4 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm³)	1686
Galia (AG esant aps./min.)	75/4400
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	165/1800
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	14,3
Maksimalus greitis (km/h)	170
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,4
Kaina (Lt)	nuo 10 000

Opel Corsa 1.3 DT/70 AG



Dyzelinis 1.3 CDTI su “Common Rail” degalų įpurškimo sistema Corsa gamoje pasirodė tik 2003-aisiais. Iki tol ji “pavadavo” 1.7 turbodyzelis. Naujasis variklis gerokai ekonomišknesnis

■ Šios kartos Opel Corsa (C) – labai populiarus automobilis naudotų mašinų rinkoje. Jis nebrangus, funkcionalus, turi nemažai variklio versijų. Deja, dažnai skundžiamasi dėl surinkimo kokybės ir kai kurių detalių patvarumo. Dažna bėda – barškantis vairo mechanizmas ir girgždanti pakaba važiuojant nelygiu keliu. Kartais nuvilia elektros instaliacija. Nepaisant to, Corsa eksploatacija nėra brangi. Jei mašina varoma 1.3 CDTi/70 AG dyzelio, plus tai dar ir labai ekonomišką automobilis. Jo degalų sąnaudos nedidelės, o di-

namika visai nebloga. Šis variklis nekelia per daug rūpesčių, įpurškimo sistema patvari, eksploatacija nereikli. Deja, dažnai nuvilia pavarų perjungimo mechanizmas, genda generatorius. Tačiau tai modernus ir patvarus modelis.

TECHNINIAI DUOMENYS	
Variklis	4 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm³)	/1248
Galia (AG esant aps./min.)	70/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	170/1750
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	14,5
Maksimalus greitis (km/h)	165
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,5
Kaina (Lt)	nuo 12 000

TOKIO DAR NEBUVO!

ŽURNALAS VISIEMS AUTOMOBILIŲ MĖGĖJAMS

Auto Bild KATALOGAS 2009 AUTOMOBILIAI NAUDOTI ar nauji?

www.autobild.lt

LIETUVA

9⁹⁰ Lt

Pirkėjo patarėjas

Nr. 2 (02) 2008 m.

175 populiariausi modeliai

TESTAI:



Nebrangūs universalai

4x4: geresni ant slidaus kelio



Ko verti maži automobiliai?



Kas mažiausia rūdija?



PALYGINAMIEJI TESTAI visose kainų grupėse

Iki 10 tūkst. Lt



Renault Clio II

Nuo 10 iki 20 tūkst. Lt



Opel Astra II

Nuo 20 iki 30 tūkst. Lt



Audi A4

Nuo 30 iki 40 tūkst. Lt



Mazda 6

NAUJI nuo 24 830 Lt



Dacia Logan

ISSN 1822-962X



9 771822 962005



Ar šios akys gali meluoti? Opel Vectra C sedano įvaizdis ne itin prestižinis, nors automobilis puikus. Į talpią 500 l bagažinę galima sudėti labai daug krovinių

Miesto karalius: sedanas Vectra tinka daugumai gyvenimo atvejų

Sėkmingas pirkinys

Šių metų pabaigoje Vectra modelį Europoje pakeis naujoji Insignia. Tai turėtų būti labai patikimas modelis, kuriuo "Opel" ketina pakelti savo markės prestižą. O ką galima pasakyti apie dabartinį koncerno flagmaną Vectra, gamintą nuo 2002 metų?

■ Vyksta tylios laidotuvės. Gėlių krepšelių, užuojautos atvirukų nebus, kalbų prie kapo – taip pat. Jis tiesiog pasitraukia: kukliai ir labai tyliai. Sudie, Opel Vectra! Nuo kitų metų vasario automobilių salonuose Lietuvoje stovės Vectra įpėdinis Insignia – naujoji "Opel" koncerno vidutinės klasės viltis. Pavadinimas Vectra – jau praeitis.

Neskubėkit! Vectra gyvuoja. Ir dar kaip. Vokietijos policija ir toliau į nusikaltėlių gaudynes leidžiasi Vectra sedanu, keliuose gausybė Caravan universalų, praktiškiems piliečiams dėl didelės bagažinės labiausiai patinka hečbekas. Techninės apžiūros specialistai taip pat gerai vertina Vectra C (gamintą nuo 2002 iki 2008 m.).

Kai 2002 m. vasarį Opel Vectra C įriedėjo į automobilių salonus, apie jo kokybę nebuvo galima nieko pasakyti, o štai atsiliepimai apie pirmtakus buvo nekokie. Pirmasis Vectra automobilis (modelis A, gamintas 1988–1995 m.) buvo laikomas surūdijusia gelda, jo įpėdinis (modelis B, gamintas 1995–2002 m.) taip dažnai negedo,

tačiau servisų meistrai jį kritikavo dėl nelabai tvirtos priekinės pakabos, dažnai streikuojančios vairo kolonėlės. Taigi atrodo, kad Vectra C laukia nekokia ateitis.

Automobilio paslaptis – rūpestingi buvę savininkai

Tačiau "Opel" susiprato ir pagaliau pagamino patikimą automo-

Vectra šeima: universalas, hečbekas ir kilmingasis Signum

Opel Vectra Caravan

Talpiausi Opel šeimos automobiliai vadinami Opel Caravan. Šis Vectra modelis ypač populiarus – 45,6 proc. visų Vectra automobilių yra universalai



Opel Vectra hečbekas

Didelės durelės, didelis naudingumo koeficientas: penkerių durų Vectra yra sedano ir universalso derinys – elegantiškų linijų, labai praktiškas



Opel Signum

Nors ir nevardinamas Vectra, tačiau Signum automobilis priklauso šio modelio šeimai. Ketverių durų automobilis (2003–2008 m.) siūlo dar daugiau vietos gale sėdintiems keleiviams

Patrauklus variantas

■ 1.8/122 AG variklis buvo siūlomas nuo 2002 m. (modelio pasirodymo rinkoje) iki 2005 m. pabaigos. Vėliau jį pakeitė 1,8 l darbinio tūrio 140 AG variklis. Už 2003 m. gamybos *Vectra* hečbeką, turintį nepriekaištingą serviso knygutę ir gerą įrangą, prašoma nuo 23 500 Lt ir kartu paliekama galimybė derėtis.

nuo 23 500 Lt
03 m. gamybos,
da 90 tūkst. km



Labai dalykiškas prietaisų skydelis, tačiau medžiagų ir surinkimo kokybė galėtų būti geresnė

Solidus ir patikimas

■ Visiškai išardžius automobilį, jokių silpnų vietų neaptikta. Išvada labai palanki *Vectra* modeliui: dar nė vienas Opel automobilis taip puikiai ir be jokių kliūčių nebuvo įveikęs sunkaus ir varginančio maratono. Pakaba vis dar kone idealios būklės. Net prasti keliai nesugebėjo jos įveikti. *Vectra* pateisino patikimo automobilio reputaciją.



Visiškai išmontuotas: 2004 m. *Vectra* 2.2 patyrė ištermės išbandymą – ilgalaiškį 100 tūkst. km "Auto Bild" testą išlaikė nesunkiai

bilį. *Vectra C* į servisą atvykdavo dažniausiai tik privalomai techninei apžiūrai: benzininiai modeliai kas 30 tūkst., dyzeliniai – kas 50 tūkst. kilometrų.

Ypatinga paklausa galėjo pasigirti šių Riuselsheime gaminamų automobilių hečbeko ir sedano modeliai. Žinoma, *Opel* markė neturi tokio įvaizdžio kaip *BMW* ir *Audi*, tad nuo 2002 iki 2008 m. Vokietijoje, iš kurios šie naudoti automobiliai dažniausiai atkeliauja į Lietuvą, buvo parduota tik 59 567 vnt. ketverių durų sedanų ir 40 902 vnt. penkerių durų hečbekų. Įsigyti gerai išlaikytą iš Vokietijos parvartą naudotą *Vectra* yra labai daug šansų, nes jo savininkai atsakingai laikėsi techninio aptarnavimo terminų.

Taip teigti leidžia itin paprasta priežastis – pagrindiniai *Vectra* modelio pirkėjai buvo senyvo amžiaus. Važinėjančiųjų sedanais amžiaus vidurkis siekia 61, o hečbeku – netgi 64 metus. Tad iš tokių žmonių perkami automobiliai dažniausiai būna puikios techninės būklės.

Itin patikimo automobilio išpūdį darė *Opel Vectra* su 2,2 l benzininiu varikliu (147 AG), "Auto Bild" ilgalaikio testo metu nuriedėjęs 100 tūkst. kilometrų. Nuvažiavus 89 233 km *Vectrai* teko vykti į techninio aptarnavimo centrą, nes pradėjo bildėti priekinis dešinės puses svirties lankstas (vadinamasis šarnyras). O viso ilgalaikio testo metu pririekė pakeisti tik nuotolinio valdymo pultelio elementą. Viskas!

Benzininio naudoto automobilio pirkėjai gali būti ramūs: daugiausia, kas gali nutikti šiam automobiliui, – sugesti generatorius ar starteris. Rizikingiau pirkti dyzelinį automobilį, ypač modelį su DTI varikliu (iki 2004 m.). Pastebėta, kad šie varikliai ryja daug alyvos. Versijoje su CDTI varikliais (nuo 2004 m.) kartais ožiuojasi variklio valdymo elektronika. Jei žvilgtelėsime į automobilio apačią, konkrečiai į išmetamųjų dujų sistemą, pamatysime, kad ji gana greitai išsena iš rikiuotės – dažniausiai neatlaiko nė poros metų. Pakeisti galinį ir vidurinį duslintuvo bakelius kainuos apie 600 Lt ir šitą problemą pamiršite ilgam.

Leonas Paplauskas

Opel Vectra trūkumai ir privalumai

■ Galinė pakaba, gendantis vairo mechanizmas, išmetamųjų dujų sistema – šios trys "ligos" apžiūrų metu dažniausiai nustatomos *Vectra C* automobiliams. "Auto Bild" ekspertai atkreipė dėmesį į stipriai nusidėvėjusius stabdžių diskus. Ži-

noma, "Auto Bild" dėžutėje skundų, palyginti su pirmtaku *Vectra B* modeliu, gerokai sumažėjo. Kartais pasitaiko bėdų dėl automatinės greičių dėžės 2.2 DTI variklį turinčiuose automobiliuose. Visais kitais atvejais vyrauja ramybė.



Stipru: stabdžiai (nuotr. iš kairės) retai kelia bėdų. Aprūdiję: išmetamųjų dujų sistema Opel automobiliuose labai greitai rūdija



Dažnai neatlaiko stabilizatoriaus traukės

Techniniai OPEL VECTRA 1.8 "Ecotec" (2003 m.) duomenys	
Ilgis (mm)	4596
Plotis (mm)	1798
Aukštis (mm)	1460
Durų/vietų salone sk.	4(5)/5
Variklis	benzininis
Variklio darbinis tūris (l)	1,8
Variklio cilindų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	122/600
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	167/3800
Pavarų dėžė	5/mech.
Maks. greitis (km/h)	203
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,2
Degalų bako talpa (l)	61
Bagažinės talpa (l) min./maks.500/1050	
Automobilio masė (kg)	1395
Padangos (priek., gal.)	195/65R 15
Degalų sąnaudos (l/100 km):	
mieste	10,8
užmiestyje	5,9
vidutinės	7,7
Kaina (Lt)	nuo 23 500

Atsarginių OPEL VECTRA 1.8 "Ecotec" (2003 m.) detalių kainos	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	245
Galiniai žibintai (vnt.)	145
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	295
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	102
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	197
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	99
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	279
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	231
Sankabos komplektas	1730
Priekinis sparnas	130

Privalumai

- Erdvus salonas
- Talpi bagažinė
- Retai genda

Trūkumai

- Genda vairo mechanizmas
- Rūdija dujų išmetimo sistema
- Nepatvari pakaba

Išvada

■ Dėl *Opel Vectra C* dizaino galima ginčytis. Paprastas ir nepretenzingas – tokiais žodžiais apibūdintume *Vectra C* išvaizdą. Tačiau visiškai aišku yra viena – šis *Opelis* tikrai geras! Todėl nusipirkęs šį naudotą automobilį naujasis savininkas tikrai nenusivils. Tuo labiau kad puikiai išlaikytas *Vectra* po penkerių metų kainuoja mažiau negu to paties amžiaus *Golf*. Galime patarti tik viena – pirkti nekreipiant dėmesio į dizainą.





Po automobiliu neįmanoma net rankos pakišti



Didžiausi parodos ratlankiai – net 42 colių skersmens

Kur prasideda ir kur baigiasi

SEMA paroda Las Vegase – štai kur amerikiečiai susirenka pažiūrėti į beprotiškiausius automobilius. Mes joje su keletu

■ *Hummer* net pajuodęs nuo publikos dėmesio. Fotoaparatai spragsi, blykstės tvyksčioja. “32 coliai!” – skelbia užrašai ant daugelio parodoje eksponuojamų visureigių, gal daug daugiau. 335/30 ZR 32 – tokios padangos sumontuotos ant *Hummer* ar kito visureigio gal atrodo ir įspūdingai, bet didžiulių ir sunkių automobilių svorio tiesiog nesugeba išlaikyti. Parodoje tai atrodo linksmai, bet

visos linksmybės baigiasi išvažiauvus į gatvę.

Apsilankę šioje parodoje, kaip ir daugelis žurnalistų ar net automobilių gamintojų, norime sužinoti, kokios tendencijos vyrauja tiuningo pasaulyje ir kas ateina į madą. Ratus didinti nebemadinga – vairuotojai jau suprato, kaip tai nepraktiška ir net pavojinga. Tiesa, parodoje patys didžiausi – net 42 colių “Lexani” ratai. Tačiau, kaip

pastebėjome, gana daug normalaus dydžio – 17 ar 18 colių – ratų.

Paroda atrodė tarsi kunkuliuojantis katilas, kuriame verda viskas: spyruoklės, kompresoriai, lenktyninių automobilių detalės, įrankiai, apšviestos aušinimo skysčio žarnos ir dar daug pačių keisčiausių detalių...

Amerikiečiai nesivarždami rodė savo susižavėjimą automobiliais – jiems šie tėra žaisliukai.

Štai stovi raudonai ir baltai dažytas dvispalvis *Chevrolet*. Jis toks žemas, kad žemesnio automobilio neįmanoma sukurti. Po apačia neįmanoma net rankos pakišti. Tai tiuningo rūšis, kurią labiausiai mėgsta amerikiečiai. Šis *Chevrolet* aprūpintas pneumatine pakaba, valdoma automobilio salone – paspaudus mygtuką ratus galima kilnoti atskirai. Paprastai iš tokio automobilio garsiai sklinda repo



Kas keisčiau? Nuo vikšrinio *Hummer* iki forsuito *Smart*

Elvis apsidžiaugęs gavęs retro stiliaus *Corvette* su moderniais agregatais



Ir nuobodus automobilis gali virsti unikaliu. Nepažįstat? Tai Scion xD

si linksmybės

Greičiausias pasaulyje Rolls-Royce pasiekia net 1350 AG

tiuningo ekspertų iš Vokietijos apsilankėme norėdami sužinoti, kokios dabar vyrauja mados ir ko Europoje dar nėra.

muzika, o jis pats kilnojasi pagal ritmą. Europiečiams tai visiškai svetimas dalykas, o štai už Atlanto – labai populiaru.

Kitame salės kampe stovėjo be jokių skrupulų tiuninguotas 1970-ųjų gamybos Rolls Royce Silver Shadow, kuris tapo pačiu greičiausiu Rolls-Royce – su 9,4 l darbinio tūrio Chrysler Hemi varikliu (su azoto suboksido įpurškimu), pažabojančiu 1350 „arklių“.

“Coachbuilder” perdarė Chrysler 300 C sedaną ir pavertė jį kabrioletu su... ketveriomis durimis. Kompanija “No 2 alike” naujus Chevrolet Corvette perdaro į tikslią 1962-ųjų Corvette kopiją už 180 tūkst. Lt. Tokių kompanijų šioje parodoje gausybė.

Tačiau Las Vegase pasirodė ir pirmieji gležni taupymo žiedeliai. Pirmąkart parodoje demonstruoti “tiuninguoti” Smart ir Toyota

Prius automobiliai. VW į parodą atsivežė Passat CC su dviejų litrų turbovarikliu, kurio sumažinta tiek galia (nuo 311 iki 222 AG), tiek degalų sąnaudos. 1917-ųjų gamybos Ford lenktyninis automobilis, pakrikštytas geltonuoju laiveliu. Siaurajai aliumininei cigaretei pakanka vos 175 AG turinčio variklio. Tai vienas iš nedaugelio gamintojo perdarytų automobilių.

“Scion”, dukterinė “Toyota”

kompanija, tiuningavo savo nuobodų mažylį xD ir pavertė jįaplūdimio automobiliu.

Su savo nauju GLK modeliu parodoje reklamavosi ir “Mercedes-Benz” – buvo surengtas GLK visureigio tiuningo konkursas. Parodoje pristatyta net keletas šio visureigio tiuningo variantų: lenktyninis automobilis, visureigis ir kabrioletas.

Linās Ščepkauskas



SEMA

SEMA (“Speciality Equipment Market Association”) yra JAV transporto priemonių puošybos sąjunga, kuri kasmet organizuoja parodas Las Vegase. Tai svarbiausia JAV tiuninguotų automobilių paroda, į kurią susirenka 125 tūkst. lankytojų ir 2000 parodos dalyvių.



Tokiais ratais apautu visureigiu gatvėmis važinėti tiesiog pavojinga

Rinka toliau smunka

Išanalizavus "Regitros" pateiktus pradinis duomenis matyti, kad 2008 m. lapkritį Lietuvoje naujų automobilių parduota mažiau, palyginti su praėjusių metų tuo pačiu laikotarpiu.

■ 2008 m. lapkritį Lietuvos naujų lengvųjų automobilių rinka smuko net 55 proc., iki 1205 vnt. Praėjusių metų lapkritį šalyje buvo įregistruota 2650 naujų automobilių. Tokį smarkų rinkos nuosmukį lėmė dideliu pagreičiu lėtėjanti ekonomika, labai sugriežtintos finansavimo sąlygos, smarkiai padidėjusios išperkamosios nuomos palūkanos ir neregėtas žemumas pasiekę įmonių bei gyventojų lūkesčiai.

Net gresiantis mokesčių didinimas bei didelės pardavėjų siūlomos nuolaidos nepajėgė bent kiek pastebimiau paveikti rinkos. Lapkritį asmeninių automobilių (M1) registravimas sumažėjo 52 proc., iki 1047 vnt., o lengvųjų komercinių (N1) įregistruota beveik tris kartus mažiau – tik 158 vnt. (–66 proc.).

Praėjusį mėnesį Lietuvos naujų automobilių rinkoje pirmavo Volkswagen markė (150 vnt.), antroje vietoje liko Toyota (131 vnt.). Tarp prestižinių markių ir vėl pirmavo Audi (26 vnt.).

Lapkritį populiariausi asmeninės paskirties (M1) modeliai Lietuvoje buvo Nissan Qashqai (53 vnt.), Subaru Forester (51 vnt.) ir Toyota Avensis (40 vnt.). Per pirmuosius vienuolika šių metų mėnesių Lietuvoje iš viso įregistruoti 23 936 nauji automobiliai, t.y. vos 1 proc. daugiau nei atitinkamu laikotarpiu pernai (23 583 vnt.).

Lapkričio mėnesį Lietuvos rinkoje debiutavo kompaktiniai visureigiai Audi Q5 ir Volvo XC60.

ABL inf.

Lietuvos naujų automobilių rinka per 2008 m. vienuolika mėn.

Vieta	Markė	Parduota per 2008 metus	Parduota per 2008 m. lapkritį	Pokytis (proc.), palyginti su 2007 m. vienuolika mėn.
1.	Volkswagen	3117	150	-52
2.	Toyota	2332	131	-37
3.	Škoda	1872	67	-71
4.	Opel	1476	64	-69
5.	Nissan	1246	79	-13

Šaltinis: "Data Center"



Lapkritį perkamiausias naujas modelis buvo japoniškas SUV Nissan Qashqai

Kitame numeryje (šeštadienį, gruodžio 20 d.) skaitykite:

DIDYSIS TESTAS



VW Scirocco, Audi TT, Volvo C30
Mercedes CLC, Opel Astra GTC

**Ar naujasis SCIROCCO
aplenks konkurentus?**

PASAULINĖ PREMJERA

Renault MEGANE



Sugrižimas prie tradicinio dizaino

NAUDOTI AUTOMOBILIAI



Audi 80
Populiarus ir patikimas

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





Su reguliuojamu adrenalino lygiu. Sunku atsispirti. Naujasis „Scirocco“.

Šiais laikais reguliuojama vairuotojo sėdyne nieko nebenustebinsi. Tačiau reguliuojamas adrenalino lygis – visai kas kita. Naujajame „Scirocco“ jis gali staiga pakilti dėl ypač dinamiškų ir sportiškų TSI® variklių, išvystančių 118 kW (160 AG)¹ arba 147 kW (200 AG)² galią. Dar daugiau gryno dinamizmo suteikia skirtingų tipų pavarų dėžės – šešių laipsnių mechaninė arba dvidiskė DSG® tipo. Tad jei esate pasirengęs greitai apsukti keletą ratų, tiesiog užsakykite bandomąjį važiavimą artimiausioje „Volkswagen“ atstovybėje.

¹ Degalų sąnaudos (l/100 km): 8,7 mieste, 5,4 užmiestyje, 6,6 mišriomis sąlygomis;
CO2 išmetimas: 154 g/km mišriomis sąlygomis

² Degalų sąnaudos (l/100 km): 8,7 mieste, 5,9 užmiestyje, 7,6 mišriomis sąlygomis;
CO2 išmetimas: 179 g/km mišriomis sąlygomis

Nuotraukoje parodytas automobilis su papildoma įranga, kurią galima įsigyti atskirai.



Das Auto.