

JIE VAŽIUOJA TAUPIAI!

iki 5 l
100 km



Naujas modelis



Toyota Urban Cruiser

Miesto automobilis

Koncepcinis modelis

Lamborghini Estoque

PIRMASIS LAMBORGHINI ŠEIMAI



Honda Civic
arba
Mitsubishi Lancer

Mažasis testas

Du sportiniai charakteriai



Audi 80

Naudoti automobiliai

Patikimas, patogus ir taupus

AUTO BILD TYRIMAS!

Kas taupiau: naujas ar naudotas ?



VW Golf

RENAULT Megane

PEUGEOT 308

Pirmasis palyginimas

Naujasis MEGANE – geresnis nei GOLF?

Atsisveikinimas su aštuoniais cilindrais

Ivairenybės

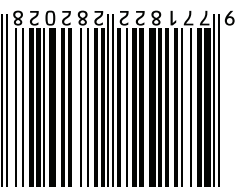
MERCEDES
450 SEL 6.9



Sudie, V8!

CHEVROLET VEL AIR

BMW 3



ISSN 1822-282X

SIMPLY CLEVER



POJŪČIAI TIKRIAU NEI ŽODŽIAI
Naujasis **Škoda** Superb su *TwinDoor* sistema



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

www.skoda.lt

Aktualijos, testai

- 8 Renault Megane**
Naujas kuklesnio dizaino modelis
- 10 Lamborghini Esteque**
Konceptinė supersportinio limuzino versija 
- 20 VW Scirocco prieš Audi TT, Mercedes CLC, Opel Astra GTC ir Volvo C30**
Ekscentriškų kompaktinių kupė palyginimas



- 28 Honda Civic prieš Mitsubishi Lancer Sportback**
Ringe – japoniški hečbekai
- 36 Toyota Urban Cruiser**
Skirtas ir miestui, ir bekelei

Naujienos, įvykiai

- 12 Žurnalisto tyrimas**
Naujas ar naudotas: kuris mažiau tuština kišenę?
- 14 Karštos "Auto Bild" naujienos**
- 38 Konkursas**
Ferrari California lietuviams – grožio etalonas
- 46 Įvairenybės**
Atsisveikinimas su aštuonių cilindry varikliais
- 50 Rinka**
Baltijos šalyse prekyba naujais automobiliais smuktelėjo

Naudingi patarimai



- 33 Geras matomumas**
10 paprastų būdų, kad automobilio stiklai būtų švarūs
- 34 Geriausios sezono padangos**
Mūsų testų nugalėtojos

Naudoti automobiliai

- 40 Taupių mašinų rinkos apžvalga – 2 dalis**
Peugeot 206, Renault Clio, Smart Fortwo, Škoda Fabia, Toyota Aygo ir *Yaris* bei *VW Golf* ir *Polo*
- 44 Audi 80**
Pigus, patikimas, patvarus

Kitos rubrikos

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



Ar po 34 metų atgimęs legendinis VW Scirocco toks pat šaunus? Į šį klausimą padės atsakyti pagrindiniai jo konkurentai

20



36 *Urban Cruiser* – naujas 4 m ilgio Toyota modelis, iš išorės panašus į tikrą bekelės automobilį. Jis turėtų pasirodyti po kelių mėnesių

Kuriame puslapyje rasiu savo markę?

Audi 20, 44, 47	Mini 15
BMW 39, 46	Mitsubishi 19, 28
Chevrolet 46	Nissan 18
Citroen 19, 39	Opel 18, 20, 46
Ferrari 38, 48	Peugeot 8, 41
Fiat 38, 47	Porsche 48
Dodge 46	Renault 8, 18, 41, 50
Gumpert Apollo 39	Smart 41
Honda 28	Šubaru 50
Jaguar 38	Škoda 12, 14, 41
Lamborghini 10	Toyota 36, 41, 50
Mazda 16	Tesla 14
Mercedes 16, 18, 20, 46	Volvo 20
	VW 8, 20, 41



38 *Ferrari California* – gražiausias 2008 metų automobilis. Taip nusprendė "Auto Bild Lietuva" skaitytojai



Brangūs skaitytojai!

Nors tikros žiemos dar nematėme, tačiau keletą kartų gamta jau pridarė nemalonumų vairuotojams. Netikėtai iškritęs sniegas ir plikšala parodė, kad žiemai nesame pasiruošę nei techniškai, nei morališkai. Spustelėjus nedideliame šaltukui pakelėse avarinėmis mirksėjo daugybė automobilių, o šios savaitės plikšala paralyžiavo eismą Vilniuje ir kai kuriuose rajoniniuose keliuose. Ekonomikos nuosmukis liečia visus, taip pat ir automobilininkus. Naujų automobilių pardavimas smarkiai krito, o jų pardavėjai nerimauja dėl miglotos ateities. Kaip gyvena naudotų automobilių pardavėjai? Gal jie klesti? Deja, ne. O ką daryti žmogui, kuriam dabar reikia automobilio? Mes nutarėme paskaičiuoti ir sužinoti, kiek kainuoja važinėti nauju ir tokiu pat naudotu modeliu. Skaitykite 12 psl.

Nors degalai ir toliau pinga, vėl kalbame apie taupius naudotus automobilius (40 psl.). Kaip visuomet pristatome keletą naujausių modelių, artimiausiu metu pasirodysiančių Lietuvoje. Tai naujoji *Toyota Urban Cruiser* (36 psl.) ir *Renault Megane* (8 psl.). Malonaus skaitymo!

Vitoldas Milius

www.AutoBild.lt

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

“RALIO VERGAI 2009”

■ Ralio fotografas Tomas Tuma-
lovičius nori sudominti daugiau
žmonių automobilių raliu. Su-
rinkęs iš geriausių Lietuvos ralio
fotografų efektingiausias nuo-
traukas jis išleido kalendorių “Ra-
lio vergai 2009”. Kalendoriujė
gausu gražių ralio momentų. Tai
šuočiai per tramplynus, avarijos,
žiūrovų gyvenimas.

Degalų – ne iš degalinių

Kas devintas vairuotojas (11 proc.)
teigia degalų perkantis ne degalinė-
je, o įsigyjantis ūkininkams skirtų
degalų, atvežamų iš Kaliningrado ar
Baltarusijos. Tokius duomenis patei-
kia tyrimų bendrovės “Gfk” atlikta
apklausa, kurią užsakė AB “Ven-
tus–Nafta”. Iš apklausos aiškėja,
kad Lietuvos vairuotojai degalus pi-
lasi mažesniais kiekiais, bet dažnai.
Dažniausiai vairuotojai pilasi po
20–25 l degalų, todėl į degalinę
užsuka vieną ar keliskart per savaitę.

Kaune – nemokamai

Kauno miesto savivaldybės tarybos
kolegija pritarė, kad tarpušventę –
nuo gruodžio 25 iki sausio 4 d. –
automobilių statymas apmokestin-
tose laikinosios sostinės vietose bus
nemokamas. O Klaipėdos Turgaus
gatvėje pastatyti pirmieji automobi-
lių stovėjimo apmokestinimo auto-
matai. Iki metų pabaigos Klaipėdoje
bus įrengti 144 prancūzų gamybos
laiko skaitikliai, o nuo sausio 5 d.
uostamiesčio centre už paliktą auto-
mobilį jau teks mokėti.

Geriausia koncepcija

Koncepcinis *Opel Flextreme* auto-
mobilis sulaukė tarptautinės komisi-
jos pripažinimo ir pelnė “Raudonojo
taško” (“Red Dot”) apdovanojimą.
Šis įvertinimas *Opel Flextreme* atite-
ko kaip geriausia koncepciniam
automobiliui. Vertinimo komisija
vokiečių kūrinių apibūdino kaip auto-
mobilį, kuris gali patobulinti pasau-
lio ateitį. Pagrindiniai vertinimo kri-
terijai buvo: naujoviškumas, funk-
cionalumas ir taisyklingumas.





Marius Čiutėlis, Andrius Milėrio, Romo Namajūškos, Marius Rimkaičio, Tomo Tumulovičiaus, Sauliaus Žukausko nuotr.

**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

Be filtro – negalima

Neseniai nuvažiavau į servisą pakeisti alyvos. Paaiškėjo, kad servisas negavo mano iš anksto užsakyto alyvos filtro. Mechanikas vis tiek pakeitė alyvą, bet pakvietė atvažiuoti ir pakeisti patį filtrą vėliau, po savaitės. Ar taip servisas gali elgtis ir ar nebuvo pažeista remonto technologija?

Henrikas iš Alytaus

Servisas šiurkščiai nusižengė taisyklėms. Technologijos griežtai reikalauja alyvą keisti tik kartu su filtru. Mechanikas smarkiai nusižengė. Kita vertus, pakeista nauja alyva per seną filtrą iš karto buvo užteršta senosios alyvos likučiais, todėl ją vėl reikės keisti.

ABL



Kodėl skirtingai šviečia?

Neseniai nustojo šviesti vienas mano automobilio ksenono žibintų. Pakeičiau lemputę į tokio pat tipo kitą. Deja, įjungus paaiškėjo, kad žibinto su nauja lempute spalva yra visiškai kitokia negu originalios lemputės. Išėmęs abi lemputes (seną ir naują) pamačiau, kad jų žymėjimai vienodi ir jas net pagamino ta pati firma. Taigi kodėl skiriasi spalvos?

Bronius iš Klaipėdos

Ksenono lemputės, kaip ir paprastos, iš esmės pagal visus techninius reikalavimus turėtų būti keičiamos poromis. Ksenono lemputės yra labai patvarios ir retai genda. Bet laikui bėgant keičiasi jų sklaidžiamos šviesos spalva bei galia. Norint, kad žibintai šviestų vienodai, reikia įmontuoti dvi naujas vienodų parametrų lemputes. Dėmesio: naujiems ksenonams paprastai reikia laiko įsišviesti, kol pasieks reikiamus gamyklinius parametrus.

ABL



Ksenono lemputes reikia keisti poromis, nes laikui bėgant keičiasi jų techninės charakteristikos

Kaip prijungti radiją?

Nusipirkau iš pažįstamo automobilinį radiją. Pas jį radijas veikė gerai, bet jį sumontavus mano mašinoje, išjungus ir vėl įjungus visi nustatymai dingsta ir radiją

reikia programuoti iš naujo. Gal aš blogai prijungiau?

Vidmantas iš Prienų

Radijas tikriausiai yra geras, bet blogai prijungtas. Skaitytojo aprašyti požymiai rodo, kad laidų pluošte (arba kištuke), kuris jungia automobilio instaliaciją su radiju, nėra vadinamojo palaikymo (pastovi įtampa +12V) kontakto arba jis yra sukeistas vietomis su centruiniu maitinimo kabeliu. Taigi tereikia atitinkamai sukeisti minėtus maitinimo laidus.

ABL



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

<http://www.autobild.lt>

Prąjusiame numeryje klausėme: kaip spręsti žiemą dar aktualesnę automobilių statymo prie daugiabučių namų didmiesčiuose problemą: ar tuo pirmiausia turi rūpintis patys vairuotojai, ar tai – savivaldybių reikalas?

Buomas. Mašinos statymas daugiabučių kiemuose visų pirma yra gyventojų bendrųjų reikalas, tačiau ir savivaldybės čia negali likti nušalyje – jos turėtų pasiūlyti, kaip automobilių statymo problemas spręsti, ir net pateikti konkrečius pasiūlymus kiekvienam kiemui, kad nereikėtų, pavyzdžiui, kirsti kiemuose augančių medžių.

Broliax. Automobilių statymas, be pačių gyventojų, kur kas labiau turi rūpėti daugiabučius aptamaujantiems komunalininkams. Kol kas jie tik lupa didžiulius pinigus iš gyventojų.

Valds. Jei nepasirūpins pats šeimininkas, vadinasi, svarbiu reikalu nepasirūpins niekas. Todėl vieną kartą turi susirinkti visi daugiabučio kiemo vairuotojai ir nuspręsti, ką daryti su automobilių aikštelėmis. Vienas mano pasiūlymų – naikinti vaikų žaidimo aikšteles, kuriose vaikai jau nežaidžia 10 metų.

Zeniox. Žiemą automobilių statymo problema dideliuose miestuose tik paaštrėja: komunalininkai kiemų nevalo, juose ne tik slidu, susidaro provėžų, bet ir stūkso kalnai neišvežto sniego, dėl to smarkiai sumažėja vietos mašinoms statyti.

Kitas ABL forumo klausimas: ar teisingas, jūsų nuomone, buvo šalies žurnalistų sprendimas “Metų automobiliu 2009” išrinkti Škoda Superb modelį?

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 Ponodiožin.

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 leidybių asociacija.



Prenumerata “Respublikos” platinimo tarnybose, privačiose platinimo tarnybose ir redakcijoje - kiekvieną darbo dieną. Lietuvos paštuose - iki mėnesio 20 d. Informacija prenumeratos klausimais teikiama tel. (8-5) 262 68 13 arba el. paštu mailv@veidas.lt

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

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

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.



Ramūno Vaitkaus pieš.

Linksmoji mozaika



Aplijuotos mašinos plovimas

Neseniai susidūriau su automobiliu, aplijuotu įvairiaisiais dekoratyviniais lipdukais. Kokie yra ypatingi tokių mašinų priežiūros ir plovimo reikalavimai? Ar jas galima plauti automatinėse plovyklose? Ar karštas didelio slėgio vanduo nenuplaus lipduko ir ar galima vaškuoti aplijuotą paviršių?

Mindaugas iš Šiaulių

Su aplijuota mašina reikia elgtis ypatingai. Priešingu atveju lipdukų medžiaga bus sugadinta daug greičiau, nei jūs tikitės, jie nusiups per kelias dienas. Nere-

komenduojama aplijuotos mašinos plauti automatinėse plovyklose, nes šiurkštūs šepetėliai pažeis ne tik lipdukų paviršių, bet ir jų kraštus. Iš bėdos galima naudoti didelio slėgio vandenį, bet tik labai atsargiai (pavyzdžiui, reikia laikyti purkštuką toliau nuo mašinos, nenaudoti per šilto vandens). Saugiausias šiuo atveju yra klasikinis būdas: plauti kempine ir neutraliu automobiliniu šampūnu. Specialistai, aplijuojantys mašinas, sako, kad vaškavimas lipdukams nekenkia.

ABL



Priklijuoti lipdukai neatlaikys mašinos plovimo dideliu slėgiu

Ratų balansavimo bėdos

Savaitę ginčijausi su servisu, kuris nesugeba normaliai subalansuoti ratų. Bandė jau kelis kartus, bet vis tiek važiuojant 100 km/h greičiu jaučiu vairo vibravimą. Išmontavus ratus (neva subalansuotus) ir vėl juos uždėjus ant balansavimo įrenginio kiekvieną kartą paaiškėja, kad trūksta kelių gramų. Servisas tikrino ratus jau ant dviejų automobilių ir kiekvieną kartą buvo blogai. Pridursiu, kad problema tikrai ne automobilis ir ne padangos, nes tos pačios padangos, uždėtos ant plieninių ratlankių, nekelią bėdų. Ar gali būti, kad servisas nesugeba subalansuoti ratų ant aliuminių ratlankių?

Gediminas iš Kauno

Kiekvieną kartą balansuojant ratus jie ant balansavimo įrengimo uždėdami šiek tiek kitaip. Praktikai teigia, kad dėl to skirtumai tarp atskirų matavimų gali siekti net iki 10 g vienodai sumontavus ratus. Bėdų dėl tinkamo subalansavimo

gali kilti ir dėl to, jei yra vos vos deformuotas plotas, kuriuo ratlankis priglundžia prie automobilio stebulės. Tokiu atveju sumontavus ratus mašinoje ratas suksis aplink šiek tiek kitokią ašį negu ant balansavimo staklės. Be to, balansavimo staklės nėra jau toks preciziškai tikslus įrenginys.

ABL



Ratų balansavimo įrenginiai nėra labai tikslūs

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!

Kas triumfuos? Naujasis *Renault Megane* nori būti toks pat prancūziškas kaip *Peugeot 308* ir toks pat geras kaip *VW Golf*



Be eksperimentų

Naujasis *Megane* nebešokiuoja keistu dizainu. Jis tik nori būti kuklesnis ir geriau parduodamas nei pirmtakas. Ar jam tai pavyks – juk konkurencija tarp kompaktinės klasės modelių itin arši.

■ Naujasis *Renault Megane* – puikus automobilis, tačiau galiną konkurenciją šioje klasėje įrodo, kad rinkoje jam nebus lengva. Nusprendėme palyginti *Megane* su pagrindiniais konkurentais: prancūzų liūtų *Peugeot 308* ir šios klasės ikona *VW Golf*.

Dizainas

Jei kalbėtume apie stilistiką, *Renault* akivaizdžiai neteko trupučio drąsos. Praeityje liko provokuojantis ankstesnio modelio galas – viena priežasčių, dėl kurių automobilis buvo parduodamas blogiau, negu tikėtasi. Naujasis *Megane* naujoviškai suapvalintas ir turi nemažai šansų patikti daugeliui pirkėjų visame pasaulyje. Tam tikru požiūriu jis panašus į *Golf* – irgi nori tapti populiariu tautos modeliu.

Tokia kalkuliacija gali būti sėkminga – daugiau gerų idėjų, dau-

giau klientų, daugiau... pelno. Naujasis *Megane* geriau sukonstruotas, surinktas ir įrengtas. Visų pirma prietaisų skydelio apdaila gerokai patrauklesnė nei pirmtako. Elektrinis rankinis stabdys ir baltai šviečiantis LCD spidometras pabrėžia futuristinę nuotaiką. Minkštos sėdynės, polifoniniai įspėjamieji signalai (pvz., apie neprišektus saugos diržus) ir slėptuvės

grindyse. Automatinis kondicionierius (papildomos įrangos sąrašė) turi klavišus “Soft” ir “Fast” – pagal poreikį galima šildyti saloną stipriau arba silpniau.

Ergonomika

Naujasis *Megane* pagerėjo ergonomikos atžvilgiu, tačiau yra ir trūkumų. Matomumas atgal ne per geriausias – vadinamojo par-

kavimo daviklį, mūsų manymu, pirkti tiesiog būtina. Galinis stiklas labai mažas, be to, platus galinis statramstis. *Golf* ir *Peugeot 308* manevruoti patogiau, be to, jie atrodo erdvesni. Subjektyviai vietos ant galinės *Renault* sėdynės yra daugiau. Kadangi stogo linija švelniai krintanti, aukštesni negu 1,85 m keleiviai galvomis gali liesti lubas (jei užsisakysime panoraminį stiklinį stogą, lubos bus dar žemesnės).

Ilgėsnis, palyginti su ankstesniu modeliu, *Megane* kėbulas (4,3 m) automobilio bagažinei išėjo tik į naudą – 405 l yra gerokai daugiau, negu gali pasiūlyti *Golf* (350 l) bei *308* (348 l).

Važiavimo savybės

Peugeot 308 ir *Megane* turi daug bendrų savybių lyginant variklius ir važiavimo komfortą. Abu varikliai turi “CommonRail”

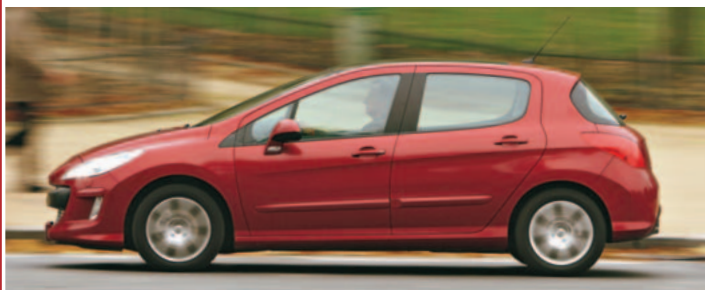


Dabar *Megane* yra 4,3 m ilgio ir turi vieną didžiausių bagažinių tarp šios klasės atstovų. Ar to pakaks rimtai kovai su stipriais konkurentais?

Konkurentai



VW Golf. Gera vidaus garso izoliacija, puiki apdailos kokybė ir nepriekaištinga ergonomika. Vairo sistema preciziška, pakaba šiek tiek per kieta



Peugeot 308. Grynas prancūzas – didelės ir patogios sėdynės, minkšta pakaba, puikus važiavimo komfortas. Viduje daug vietos. Dizelis dirba labai tyliai

TECHNINIAI DUOMENYS	RENAULT MEGANE	PEUGEOT 308	VW GOLF
Variklis/cilindrų sk.	turbodiesel. R4	turbodiesel. R4	turbodiesel. R4
Variklio darbinis tūris (cm ³)	1461	1560	1968
Variklio galia (AG esant aps./min.)	106/4000	109/4000	110/4200
Sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	240/1750	240/1750	250/1500
Maksimalus greitis (km/h)	190	190	190
CO ₂ išmetimas (g/km)	120	129	119
Bagazinės talpa (l) min./maks.	405–1162	348–1201	350–1305
Degalų bako talpa (l)	60	60	55
Degalų sąnaudos (l) mieste/užmiestyje/vidutinės	5,6/4,0/4,6	6,4/4,0/4,9	6,0/3,7/4,5
Kaina (Lt)	52 300	56 000	61 957

įpurškiamą, galią didina tolygiai, bet negalima pasakyti, kad be garso. Abu automobiliai komfortiškai slopina ilgas kelio duobes, bet nemėgsta skersinių įtrūkimų, per kuriuos važiuojant vairuotojai apie tai nedelsiant informuojami. Šiuo požiūriu *Golf* yra harmoningiausias.

Gamintojas sako, kad *Megane* su 1.5 dCi, 106 AG varikliu vidutiniškai sunaudoja 4,6 l/100 km – tai reiškia, kad litru mažiau negu

žinomas 130 “arklių” pirmtako variklis. Bet iš tikrųjų yra kitaip. Kaip praneša kolegos iš prancūzų “Auto Bild”, nepaisant mažesnės galios, variklis sunaudoja 0,4 l daugiau negu ankstesnis modelis. Taigi nieko nuostabaus, kad mūsų kolegų žurnale *Megane* pralaimi 308 modeliui. Lietuvoje *Ranault Megane* su 1.5 dCi (106 AG) varikliu kainuos 52 300 Lt. Kaina mažesnė nei konkurentų.

Vitoldas Milius

+ Geros medžiagos ir šiuolaikinis prietaisų skydelis
Važiavimo komfortas

- Praverstų preciziškesnė vairo sistema
Dizelis degina per daug degalų

Išvada

■ Naujasis *Renault Megane* yra didesnis, kokybiškesnis, juo labai malonu važiuoti. Gale yra gana mažai vietos, o prietaisų valdymas reikalauja minutėlės pamąstymo. 106 “arklių” dizelis sunaudoja

šiek tiek per daug degalų – tikėkimės, kad 90 ir 130 AG versijos bus geresnės. Šio modelio komforto lygis labai aukštas. Kai kuriems minkšta *Renault* pakaba patiks labiau negu kietoka *Golf*.



Spidometras skaitmeninis, “Start&Stop” mygtukas – labai giliai. Elektra valdomas rankinis stabdys yra naujojo *Megane* standartinės įrangos dalis



Panoramasis stiklinis stogas užtikrina daugiau šviesos viduje, bet riboja vietą virš gale sėdinčių keleivių galvos



Čia konkurentai atsilieka: *Megane* bagazinę galima patogiai pakrauti. Ji ir didesnė negu konkurentų – 405 l, o nulenkus sėdynes – 1162 l



Staigmena. 1.5 dCi variklis neturi viršutinio plastikinio gaubto. Gaila, kad vidutinės šio variklio degalų sąnaudos yra didesnės nei tikėtasi

Ramiai, tai tik kon

**LAMBORGHINI – ir šeimai
skirtas limuzinas**



“Lamborghini” pabrėžia, kad *Estoque* yra tik “show car”, sukurtas specialiai Paryžiaus parodai. Bet kokia tai mašina! Keturduris kupė galėtų būti rimtas *Porsche Panamera* konkurentas.

■ Viskas, kas asocijuojasi su *Porsche*, gali būti mirtinai pavojinga, todėl savininkų dėl suprantamų priežasčių nervinti nereikėtų! Ir būtent todėl Paryžiaus parodoje eksponuotą *Estoque* modelį “Lamborghini” pristatė kaip supersportinį limuziną, o ne (kas atrodytų akiavaizdu) kaip ketverių durų kupė.

Panamera, kuris gaminamas *Cufenhausene* (Vokietija) esančioje “Porsche” gamykloje, rinkoje pasirodys kitais metais. Per metus šio modelio planuojama parduoti nuo 20 iki 30 tūkst. vienetų. O štai “Lamborghini” vadybininkai galės be galo džiūgauti, jei naujoji kompanijos vadovybė leis jų gražiajam “show car” pereiti prie kito darbų etapo, nes kol kas apie nėra nė užuominos.

Pirmasis išpūdis: būtų gaila, jei *Estoque* (šis žodis reiškia špaga, kuria matadoras suduoda paskutinį mirtiną smūgį buliui koridoje) ir liktų tik koncepcija. Sukurtas savo firmos dizaino dirbtuvėje vadovaujant Filipui Periniegui ir Alexandrui Serry, keturvietis automobilis labai gerai atrodo. Daugelis jo elementų (tiek vidaus, tiek išorės) primena neužmirštamą *Reventon* modelį.

Estoque galas, priekis, žibintai, ratai ir prietaisų skydelis akivaizdžiai primena sportinį *DNA* modelį.

Ilgas kaip S klasė, platus kaip Rollsas ir žemas kaip Ferrari

Idealiai suderintos proporcijos paverčia ketverių durų automobilį elegantišku ir milžinišku *GT* modeliu (*GT* – tai “grand-turismo”, veržlumas, greitis, prestižas), kurio atstumas tarp ašių 3010 mm, ilgis 5150 mm, plotis 1990 mm ir aukštis – vos 1350 mm. Ratų dydis (23 colių gale, 22 colių priekyje) papildo grynakraujės mašinos įvaizdį.

Kaip atsitiko, kad “Lamborghini” kompanijai, pagaminusiai tiek sportinių automobilių, šovė mintis sukurti limuziną? “Norime palengva didinti savo pajėgas ir mielai išplėsimė asortimentą, – sako firmos prezidentas Stephenas Winkelmannas. – SUV laikai jau praėjus. Klasikinis kupė 2+2 irgi neturi užtikrintos ilgos ateities, nes šis segmentas tiesiog negausus. Taigi belieka ketverių durų *GT*, kurie turi šansų sulaukti sėkmės ne tik vis galingesnėmis tampančiose Azijos ar Rusijos rinkose. Šis automobilis gali sulaukti labai įvairių klientų –

nuo šeimų iki verslininkų, kurie naudojami vairuotojų paslaugomis”.

Technikos vadovas Lambo Mauricio Reggiani daro esminę pastabą: “Nenorėtume, kad mūsų naujojo modelio “architektūra” būtų tokia kaip *Audi* ar *Bentley*. Juk *Lamborghini* turi būti ypač lengvas”. O tai reiškia: klasikinė pakaba vietoj pneumatinės ir kintamos 4x4 sistemos momento pasiskirstymas.

Po *Estoque* variklio dangčiu – galingas V8 motoras

Jei kalbėtume apie modelio gamybą, “Lamborghini” būtų pasmerktas priimti pagrindinio “Audi”

koncerno pagalbą, nes iki šiol mažame Bolonijos Sant Agatos miestelyje esanti Italijos brangių sportinių automobilių gamykla plyšta per siūles. Idealus sprendimas būtų dalį naujojo *Lamborghini* modelio gamybos perkelti į Nekerzulmą arba Drezdeną (Vokietija), o galutinio surinkimo darbus palikti Italijoje.

Į koncepcinį automobilį įmontuotas V8 variklis, kurio “tėvas” – V10 agregatas. Vis dėlto serijinei *Estoque* modelio gamybai geriau tiktų 4.0 V8 variklis su dviem turbinoėmis, pasiekiantis per 500 AG. Be to, labai idealus sprendimas – dviejų



cepcija



sankabų DL750 greičių dėžė.

Kurdama *Estoque* modelį, „Lamborghini“ kompanija įdėjo daug širdies į lengvo kėbulo aerodinamiką. Ypač įdomūs sprendimai – priekyje esantys vadinamieji spoileriai ir judančios plokštelės automobilio gale (jų tikslas – kuo geriau „prisurbti“ mašiną prie kelio dangos).

„Ketverių durų sportinis limuzinas turėtų tapti perkamiausiu *Lamborghini*“, – sako už šią markę ir dizainą atsakingas Manfredas Fitzge-

raldas. Per metus tikimasi sulaukti 1600 *Lamborghini Estoque* pirkėjų. Pagrindinė versija turėtų kainuoti iki 150 tūkst. eurų (beveik 518 tūkst. Lt) – tai 50 tūkst. daugiau nei *Audi S8* ir 25 tūkst. daugiau negu *Bentley Flying Spura*. Gal kartais „Porsche“ susidomės šiuo italų konceptu ir pasiūlys „Lamborghini“ kompanijai įsigyti platformą, ant kurios buvo pagaminta *Panamera*. Laikas parodys.

Loreta Žilinskaitė

Išvada

■ Didžiulė mašina, daug galimybių sulaukti sėkmės. Ir pirmas rimtas naujos Italijos brangių sportinių automobilių gamintojo vadovybės jėgų išbandymas: išdrįs vadybininkai mesti iššūkį stipresniam broliui *Porsche* ar vis dėlto nusileis? Jei nusileis, ar koncepcinis *Estoque* modelis dulkės kokiame nors sandėlyje užrakintas keliomis spynomis? Naujasis „Lambo“ buvo vienas dažniausiai aptariamų Paryžiaus parodos, vykusios šių metų spalį,

automobilių, kuris, mūsų manymu, turėtų daugybę šansų sulaukti sėkmės. Tik kyla klausimas: ar dizaineriams pavyks laimėti šią politinę gamintojų kovą, kai vieno ar kito modelio likimą nulemia sėdintieji viršuje? Jei ne, tuomet *Estoque* gali išitikti toks pats likimas, kokio sulaukė iki šiol buvęs vienintelis keturduris „Lambo“ – 1978 m. sukurtas koncepcinis *Faena* modelis taip ir liko vienintelis bei unikalus...



Savaiminė elegancija

■ Norėdami, kad šiuo automobiliu važinėsiantys pasiturintys žmonės nevaržytų vieni kitų, *Estoque* gamintojai pasirūpino nemaža vidaus erdve – savo matmenimis šis keturduris kupė prilygsta prabangiam limuzinui. Nieko stebėtina, juk šis modelis sukurtas ant „Volkswagen“ koncerno platformos, kuri trumpai vadinama

D4. Tokią pat turės naujasis *Audi A8*, *Bentley Continental GT* ir *Flying Spur* įpėdiniai. Toks sprendimas, žinoma, sutaupo laiko ir pinigų. Aukščiausios kokybės medžiagos ir ypač naujoviški technologiniai sprendimai. Jei modelis bus gaminamas serijiniu būdu, jo kaina viršys 150 tūkst. eurų (beveik 518 tūkst. Lt).



Naujas ar



Kuris mažiau tuština

Kelerių metų senumo automobilį išlaikyti kainuoja beveik perpus pigiau nei tokį patį tik naują.

■ Skaičiuodami, kurio automobilio išlaikymas mažiau tuština kišenę, pasirinkome perkamiausią Lietuvoje naują *Škoda Octavia*, tiksliau, automobilį su 1.9/105 AG dyzeliniu varikliu ir 5 bėgių mechanine greičių dėže. Komplektacija – “Ambiente”. Toks visiškai naujas antros kartos *Škoda Octavia* automobilis (gamintas 2005–2008 m.) Lietuvoje gruodžio pradžioje kainavo 57 820 Lt.

Norėdami sužinoti naudoto *Octavia* kainą Lietuvoje pasinaudojome interneto portalo “Autoplus.lt” duomenimis. Pagal jame esančiuose skelbimuose nurodytas kainas apskaičiavome tokio paties, tik trejų metų senumo *Škoda Octavia* kainos vidurkį – jis yra 32 tūkst. Lt.

Žinoma, minėtame interneto portale radome ir pigesnių bei brangesnių automobilių skelbimų, tačiau, kaip minėjome, mes pateikiame naudoto automobilio kainos vidurkį.

Visi skaičiai – ne iš piršto laužti

Žinodami, už kokią kainą perkame naują ir naudotą automobilį, pradėjome skaičiuoti abiejų išlaikymo išlaidas. Pirmiausia išsiuntėme prašymą “Danske lizingo” bendrovei, kad ši pateiktų abiejų automobilių išsimokėjimo sąlygas. Išsimokėjimo terminas – penkeri metai. Tuomet paprašėme “Lietuvos draudimo” atstovų, kad šie apskaičiuotų kasko draudimo išlaidas. Laikotarpis – taip pat penkeri metai.

Vėliau susisiekėme su *Škoda* automobilių pardavėjais, kad atsiųstų abiejų automobilių serviso išlaidas. Jie naujo automobilio serviso darbų išlaidas pateikė nuo 0 iki 105 tūkst. km ridos, o naudoto – nuo 105 iki 200 tūkst. km. Taip pat atkreipkite dėmesį, kad lentelėje nurodomi tik privalomi serviso darbai – filtrų, alyvos, kitų skysčių keitimas ir t.t. Tačiau čia nėra įskaičiuotos, pavyzdžiui, amortizatorių, lempučių, padan-

gų ar kitų detalių kainos bei jų keitimo išlaidos.

Be to, lentelėje nėra pateiktos ir degalų bei privalomojo civilinės atsakomybės draudimo išlaidos. Taip pasielgėme todėl, kad šios išlaidos, jei automobilį pirkėtumėte patys, būtų visiškai vienodos ir neturėtų jokios įtakos skaičiuojant, kurios mašinos išlaikymas pigesnis.

Automobilių išlaikymas nepigus

Taigi žinodami visas per penkerius metus naujam ir naudotam automobiliui tenkančias išlaidas pradėjome skaičiuoti. Netrukus paaiškėjo, kad pirkdami visiškai naują *Škoda Octavia* per penkerius metus išleistume beveik 78 tūkst. Lt. Tiek pinigų atsietų visos įmokos išperkamosios nuomos bendrovei, kasko draudimas ir serviso išlaidos. Jei pirtumėte tokią pačią, tik trejų metų senumo mašiną, ji mūsų kišenę patuštintų gerokai mažiau – beveik 47 tūkst. Lt.

Tačiau tuo mūsų skaičiavimai nesibaigė. Juk anksčiau ar vėliau žmonės parduoda turėtus automobilius ir persėda į kitus. Todėl ir mums teko apskaičiuoti, kiek būtų verti mūsų automobiliai, jei po penkerių metų eksploatacijos (naujas būtų jau penkerių metų senumo, o naudotas – aštuonerių) juos nuspręstume parduoti.

Šiuo atveju vadovavomės draudimo bendrovių metodika. O ji labai paprasta. Po pirmų metų visiškai naujas automobilis būna vertas tik 71 proc., po dvejų – 59 proc., po trejų – 51 proc., po ketverių – 44 proc., po penkerių – 38 proc., po šešerių – 32 proc., po septynerių – 26 proc., po aštuonerių – 20 proc., po devynerių – 15,5 proc. ir po dešimties – tik 13 proc. pradinės kainos. Taigi naują *Škoda Octavia* po penkerių metų pavyktų parduoti maždaug už 21 972, o naudotą, jau aštuonerius metus skaičiuojantį automobilį – už 11 564 Lt.

naudotas?



kišene?

Vienas yra visiškai naujas (2008 m.), o kitas – naudotas (2005 m.), tačiau išoriškai abu automobiliai niekuo nesiskiria

Sutaupyti pavyks beveik 21 tūkst. Lt

Beliko paskutinis žingsnis – sužinoti, kiek pinigų paleidome vėjais per penkerius metus. O tai padaryti tikrai labai paprasta. Tereikia iš visų išlaidų atimti likutinę automobilio vertę. Pavyzdžiui, jei automobilis naujas, iš 77 928 atimti 21 972 Lt. Gautas skirtumas (55 956 Lt) rodo, kokią pinigų sumą pravažinėjome per penkerius metus. O ji, sutikite, iš tiesų įspūdinga.

Jei pirktume naudotą Škoda Octavia, per tą patį laikotarpį prarastume kiek mažiau – 35 088 Lt. Taigi akivaizdu, kad gerai išlaikytas kelerių metų senumo automobilis atsieis beveik perpus pigiau.

Tačiau bėda ta, kad visi moka skaičiuoti pinigus ir tikrai neskuba atsikratyti pinigų “nevalgancio” naudoto automobilio. Todėl įsigyti gerai išlaikytą naudotą automobilį – tikra loterija.

Mindaugas Malinauskas

Naujo ir naudoto automobilio išlaidymas per penkerius metus

	Nauja Škoda Octavia	3 m. senumo Škoda Octavia
Perkamo automobilio kaina (Lt)	57 820	32 000
Administracinis mokestis lizingo bendrovei (Lt)*	400	400
Pradinis įnašas lizingo bendrovei (Lt/proc.)*	11 564/20	8000/25
Mėnesinė įmoka (Lt)*	902	470
Palūkanų suma per 5 m. (Lt)*	7869	4218
Visa lizingo bendrovei per 5 m. sumokėta suma (Lt)*	66 089	36 618
Kasko draudimo išlaidos per 5 m. (Lt)**	8186	6159
Serviso išlaidos (Lt)***	3653	3875
Iš viso išlaidų per 5 m. (Lt)	77 928	46 652
Automobilio vertė po 5 m. (Lt)	21 972	11 564
Per 5 m. pravažinėta suma (Lt)	55 956	35 088
Per mėnesį pravažinėta suma (Lt)	933	585

* – “Danske lizingo” duomenys; ** – “Lietuvos draudimo” duomenys; *** – autorizuoto “Škoda” serviso duomenys. Naujam automobiliui skaičiuota nuo 0 iki 105 000 km, o naudotam – nuo 105 000 iki 200 000 km ridos.

Išvada

■ Pirkdami naudotą Škoda Octavia per penkerius metus sutaupytumėte beveik 21 tūkst. Lt, palyginti su visiškai nauja. Iš tiesų tai nemaži pinigai. Todėl jei pavyktų įsigyti techniškai tvarkingą nau-

dotą automobilį, sutaupytus pinigus galėtumėte skirti degalams ar kitoms išlaidoms. Tačiau naujas daiktas yra naujas. Jis tikrai mažiau ges, todėl sutaupsite ne tik laiko, bet ir nemažai nervų.



Karštos **Auto Bild** naujienos

Lietuvos “Metų automobilis 2009” – ŠKODA SUPERB

Finišavo dvyliktus metus paeiliui Lietuvos žurnalistų autoklubo surengtas konkursas “Metų automobilis 2009”. Finaliniame vakare geriausiu pripažintas *Skoda Superb*.

■ Šįmet konkurse, paliginti su visais Lietuvoje iki šiol vykusiais analogiškais renginiais, dalyvavo rekordinis automobilių skaičius – net 34. Mėnesį trukęs bandymų maratonas tapo rimtu išbandymu vertinimo komisijai, sudarytai iš dešimties žurnalistų. Tarp jų buvo ir du “Auto Bild Lietuva” atstovai – žurnalo vyriausiasis redaktorius Vitoldas Milius ir redaktorius Jonas Okmanas. Lygiai po 50 balų gavo du iš į finalinį septintuką

patekusių automobilių – *Skoda Superb* ir *Ford Fiesta*. Tad teko vadovautis taisykle, numatančia, kad surinkus vienodai balų pirmenybė teikiama automobiliui, kuriam vertinimo komisija skyrė daugiausiai pirmų vietų.

Dviejų daugiausiai balų pelniusių pretendentų ginčą santykiu 3:2 pagal šį paragrafą laimėjo čekiškas *Skoda Superb*. Jis nuo šiol tituluojamas Lietuvos “Metų automobiliu 2009”.

Visureigiai, arba didesnio pravažumo automobiliai, buvo vertinami atskirai. Iš aštuonių tokio tipo automobilių “Metų visureigio 2009” laurais kitąmet galės didžiulis įspūdingasis *Toyota Land Cruiser V8*. “Moters aistros” prizas netikėtai atiteko imponantiškajam *BMW X6*, o sportiškiausiu išrinktas *Mitsubishi Lancer Evolution*. Gražiausio dizaino modeliu pripažintas *Renault Laguna Coupe*.

	FORD Fiesta	HONDA Accord	JAGUAR XF	MAZDA 6	RENAULT Megane	ŠKODA Superb	VW Skoda	25
GIJUNA BUKALAVIČIUS	4	3	5	2	1	2	8	25
LINA BUTKUS	4	3	1	5	5	6	1	25
MARCELA BARANAS	7	6	2	2	3	4	1	25
STASYS GRIGALAVIČIUS	4	3	1	6	5	4	2	25
ANIRIUSAS VITKUS	7	3	2	5	1	6	1	25
VITOLDAS MILIUS	5	4	1	3	5	5	2	25
JONAS OKMANAS	4	3	1	3	5	8	1	25
ARTURAS PALEŠAS	5	4	1	9	1	3	2	25
DEIMULIS PETIČIUS	4	5	1	2	2	4	7	25
VITOLDAS VALAŠKINČIUS	6	2	1	4	3	8	1	25
viso	50	36	16	41	31	50	26	



TESLA

Krizė Amerikos firmoje

■ Amerikos automobilių pramonė ištikta šoko: krizė finansų rinkoje prispaudė ir gamybos įmones. Taip atsitiko ir su “Tesla” kompanija, ką tik atšventusia savojo elektrinio variklio sukūrimą rodsterio modeliui. Kompanijos vadovas Elonas Muskas konstatavo “kritinę fazę” ir atleido 250 darbuotojų. Limuzino su elek-

tros varikliu pasirodymas atidėtas iki 2011 metų vidurio, tai bus šešiais mėnesiais vėliau, negu debiutuos serijinis GM koncerno elektromobilis *Chevrolet Volt*. “Tesla” ieško investuotojų, kurie galėtų skirti veiklos plėtrai trūkstamų 70 mln. eurų. Dabar užsisakę *Tesla* rodsterį klientai jo sulauktų po metų.





MINI

Elektrinių modelių flotilija

■ BMW į ateitį žiūri pozityviai. Studijinis elektromobilis *MiniE* jau bandomas. 500 tokių automobilių jau atplukdyti į JAV vykstančius bandymus. Elektrinis *Mini* turi 204 AG motorą, kuriuo galima įveikti iki 240 km. Tačiau šioje mašinoje – tik dvi sėdimos vietos, nes galinės sėdynės vietoje išdėstyti akumuliatoriaus elementai. Šios versijos akumuliatorius turi net 6830 elementų, sutalpintų į 11 modulių.



Iš išorės – įprastas *Mini*, tačiau galinių sėdynių vietą užėmusios baterijos

Mini E gale nematome jokių išmetamųjų vamzdžių



Procentai vietoje litrų: rodyklė rodo akumuliatoriaus būklę



Kroviklį galima įjungti į paprastą elektros kištukinį lizdą

Jie nevartojo ACTILIFE



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



ACTILIFE

Būtinai jums - gyvenantiems aktyviai ir įtemptai!



ITALIJA

Dar vienas elektrinis

■ Trejus metus italų automobilių gamintojas “Tazzari” laužė galvą kurdamas elektromobilį. Dabar *Tazzari Zero* jau parengtas gamybai, sveria 542 kilogramus ir su ličio jonų akumuliatoriumi nuvažiuoja 150 kilometrų. *Zero*

galės pasiekti iki 90 km/h greitį, o įjungtas į trijų fazių lizdą – įsikrauti per 45 minutes. Įjungtas į paprastą buitinį elektros lizdą krautūsi keletą valandų. *Zero* kaina – dar paslaptis.



MERCEDES

Vokiškas švaruolis

■ Rinkoje startuoja dar vienas “Mercedes-Benz” koncerno švaruolis – *C350 CGI*. Jis bus jau ketvirtas C klasės modelis su “Blue-Efficiency”. Šešių cilindrų su tiesioginiu įpurškimu variklis pasiekia 292 AG ir 365 Nm sukimo momentą. Degalų sąnaudos turėtų būti maždaug 8,3 litro 100 km.

Toliau bus gaminamas ir modelis su įprastiniu varikliu, pasiekiančiu 20 AG mažiau ir sunaudojančiu apie dešimt litrų. Tiesa, viskam bus ir sava kaina: *C350 CGI* Vakarų Europoje kainuos 46 796 eurus (161 446 Lt), maždaug 1400 eurų (4830 Lt) brangiau už tradicinį *C350*.



MAZDA

Atnaujintas BT-50

■ *Mazda* atnaujina savąjį pikapą *BT-50*. Tikimasi, kad dizainas darys dinamiškumo įspūdį, be visa kita, sukurtos naujos radiatoriaus grotelės ir priekiniai žibintai. Salone prietaisų sky-

delis naujai apšviestas, o sėdynės ir durų vidus aptraukti nauja geresne medžiaga. Variklio japonai nekeitė – išliko 2,5 l “Common-Rail” dyzelis, pasiekiantis 143 AG.



FIAT

Sportinis bagis

■ San Paulo (Brazilija) automobilių parodoje “Fiat” koncernas pristatė ryškiai žalios spalvos parodomąjį *Bugster* modelį. Tai kažkas panašaus į sportinį bagį, bet su elektriniu varikliu, o kėbulas pagamintas iš naujausių ekologiškų medžiagų. Pritaikius

nanotechnologijų mokslo laimėjimus kėbulas turėtų būti itin lengvas ir labai tvirtas. Agresyvūs žibintai ir platus sparnai daro šį modelį panašų į nuodingą vabzdį. Įvykus avarijai keleivius saugo ne stogas, o platus kėbulo lankas.





24 val. lenktynėse Dubajuje varžysis ir lietuviai

■ 2009 m. sausio 9–10 dienomis viename didžiausių Jungtinių Arabų Emyratų mieste Dubajuje vyks tradicinės 24 valandų automobilių žiedinės lenktynės “Toyo Tires 24h of Dubai”.

Tapo tradicija tolimoje šalyje vykstančiose lenktynėse dalyvauti ir lietuviams. Šįkart jose dalyvaus trys Lietuvos atstovai – Vitoldas Milius, Karolis Šikšnelis ir Nikolajus Bystriakovas, kurie kartu su Olandijos sportininke Sheila Verschuur atstovaus Olandijos “Equipe Verschuurs” komandai ir vairuos Renault Clio III RS automobilį. 2009-ųjų sausį Dubajuje vykstančios lenktynės bus jau ketvirtos kasmet vis labiau populiarėjančių varžybų istorijoje. Šiemet dalyvauti šiose lenktynėse jau užsiregistravo 91 komanda iš 21 šalies.

“Nors Dubajuje tokios varžybos rengiamos tik ketvirtą kartą, tačiau, pasak jose dalyvavusių Lietuvos

sportininkų, iš jų organizatorių jau dera pasimokyti. Kiek jos gali būti mums naudingos ir patrauklios, šiemet nutarėme įsitikinti patys, – pasakoja lietuviškojo “desanto” atstovas V.Milius. – Neabejojame, kad šiemet konkurencija bus dar didesnė, tačiau vien statistų vaidmeniu mūsų komanda tenkintis nežada”.



Lietuvos atstovai – Vitoldas Milius, Nikolajus Bystriakovas ir Karolis Šikšnelis susiruošę dalyvauti 24 valandų lenktynėse Dubajuje

Kaip teigė trečiadienį surengtoje spaudos konferencijoje V.Milius, jį ir ekipos lenktynininkus tenkintų prizinė vieta A2 klasėje, kurioje jie varžysis. Renault Clio III RS automobilis, kuriuo lietuvių trio kartu su olande Sh.Verschuur dalyvaus “Toyo Tires 24h of Dubai” lenktynėse, šioms varžyboms parengtas Olandijoje, o jo parengtimi rūpinosi “Equipe Verschuurs” komanda.

Renault Clio III RS 1998 cm³ darbinio tūrio variklis, montuojamas kartu su sekvencine pavarų dėže, siekia 230 AG pajėgumą ir atitinka A2 klasės, kurioje ir varžysis ši komanda, reikalavimus. Automobilis šioms lenktynėms gavo 79-ąją startinį numerį.

“Toyo Tires 24h of Dubai” lenktynės prasidės sausio 9 d. 14 val. vietos laiku (Lietuvos – 12 val.), o baigsis praėjus nuo starto lygiai 24 valandoms – sausio 10 d. 14 val. (Lietuvos laiku – 12 val.).

Algimanto Brazaitis nuotr.

MEISTRAI PATARIA



WYNN'S DRY FUEL - BŪTINAS DABAR

Drėgmė kaupiasi kuro bako ant sienelių. Vanduo lašais nuteka į benzina ar dyzelina. Ypač intensyviai vanduo kaupiasi kure važinėjant apytuščiais degalų bakais, važinėjant dujomis.

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

NAUDOJANT WYNN'S DRY FUEL:

- Variklis lengviau užsives;
- Padės išvengti netikėtų kuro sistemos gedimų;
- Padidės variklio galia;
- Sumažės kuro sąnaudos;
- Neužšals vanduo kure.

Vienas indelis WYNN'S DRY FUEL kuro džioviklio apsaugos variklį ilgam. Veiksmingumas išbandytas ir patvirtintas daugelio vartotojų.

Jūsų išlaidos WYNN'S DRY FUEL nežymios, palyginti su automobilio remonto išlaidomis be priedu!

Pilamas į degalų baką



JAV pristatyti perdaryti GLK

■ Naujasis Mercedes GLK turėtų pagerinti pardavimo ataskaitas, mat JAV rinkai ką tik pasiūlytos naujos modifikacijos. Pavyzdžiui, jau siūlomas GLK Pikes-Peak arba sniego baltumo kabrioletas su 26 colių ratais ir plokščiu Speedster stiklu. Las Vegaso tiuningo parodoje buvo pristatyti keturi perdaryti GLK variantai (trys sukurti JAV ir vienas vokiečių "Brabus" firmos). Juos žiūrovai galėjo įvertinti internetu.



MERCEDES



OPEL

Vaikai neturėtų sėdėti automobilio trečioje eilėje

Apie pavojus, tykančius galinėse automobilių sėdynėse, pirkėjai sužino tik tuomet, kai perskaito automobilio instrukciją.

■ Vaikai, sveriantys iki 36 kg, negali sėdėti trečioje automobilio Opel Vivaro sėdynių eilėje. Taip parašyta automobilio naudojimo instrukcijoje. Išimtis: septynviečių automobilių dešinėje pusėje, išnaudojant esančią laisvą erdvę, galima pritaisyti vaikui vežti skirtą sėdynę. Ši problema būdinga ir labai panašioms modeliams Renault Traffic bei Nissan Primastar. "Įvykus nelaimėi vaiko galva atsitrenktų į antro-

sios sėdynės atlošus, – tvirtina "Opel" koncerno spaudos atstovas Wolfgangas Scholzas. – Mes į šią problemą ateities techniniuose sprendimuose tikrai atsižvelgsime". Taigi visi pirkėjai turėtų atidžiai perskaityti naudojimosi automobiliu instrukcijas, nes pardavėjai apie tai savo klientams nieko neaiškina. Vėliau pareikšti pretenzijų dažniausiai jau būna neįmanoma.



Vaikams, sveriantiems iki 36 kg, trečioji sėdynių eilė Opel automobilyje yra nesaugi

Labai blogai pritaikyti vaikams: Opel Vivaro, Renault Traffic ir Nissan Primastar (nuo viršaus į apačią)

Dar vienas rekordas

Paskutinį pasaulio ralio čempionato etapą – Velse ralį – pirmą kartą savo karjeroje laimėjo Sebastianas Loebas (*Citroen*).

■ Tai buvo vienuoliktą S.Loebą pergalė šiemet, kuria jis pagerino WRC rekordą – per sezoną vieno lenktynininko pasiektų pergalių skaičių. Beje, puikus prancūzo pasirodymas Velse padėjo “Citroen” komandai po trejų metų pertraukos susigrąžinti komandinį čempionų titulą.

Didžiojoje Britanijoje neapsieita ir be kuriozų. Priešpaskutiniame greičio ruože teisėjai Sebastianui įrašė “falstartą”. Dėl to prancūzas gavo dešimties sekundžių baudą ir galutinėje įskaitoje laimėjo vos

per plauką – nuo Jari Matti Latvalos (*Ford*) jį skyrė vos 2,7 sek. Tiesa, po finišo bauda buvo anuliuota, tačiau S.Loebui ir visai “Citroen” komandai tai kainavo nemažai nervų.

Velse važiaavę lietuviai Deividas Jocius ir Mindaugas Varža (*Mitsubishi Lancer Evo IX*) po pirmos dienos bendroje įskaitoje buvo dvidešimti. Viename greičio ruožu jie parodė 15-ą laiką! Deja, dėl techninių bėdų lietuviai liko 35 vietoje ir 16-i N4 klasėje – tai puikus rezultatas.



Velse neblogu rezultatu pasiekė ir lietuviai D.Jocius bei M.Varža



Po trejų metų pertraukos “Citroen” komanda ir vėl čempionė

Komandos nuotr.

WRC

WRC

**Originalas arba atsarginė dalis.
Wahler – visada identiškąs
konstrukcinis elementas.**



AGR-vožtuvai



termostatai

ALFA ROMEO • AUDI • BENTLEY • BMW • CHRYSLER • DAF • DAIMLER • FIAT • FORD • GM • HOLDEN • IVECO
JAGUAR • LAMBORGHINI • LANCIA • LAND ROVER • MAN • MERCEDES BENZ • MITSUBISHI • OPEL • PEUGEOT
PORSCHE • RENAULT • ROLLS ROYCE • SAAB • SCANIA • SEAT • SKODA • SMART • VAUXHALL • VOLKSWAGEN • VOLVO



Wahler – sprendimai dialoge.

Išmetamų dujų sistemos ir automobilio temperatūros reguliavimo produktai.

www.wahler.de

Didysis testas

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

Ar SCIROCCO aplenks ko



MERCEDES CLC 230,
204 AG, 102 250 Lt



AUDI TT COUPE 2.0 TFSI,
200 AG, 118 604 Lt



Visi penki šio testo kupė automobiliai iš eilės: jaukusis Mercedes, šiuolaikiškas Audi TT, agresyvios išvaizdos VW Scirocco, elegantiškasis Volvo C30

konkurentus?

**VOLVO C30 T5,
230 AG, 92 813 Lt**

**OPEL ASTRA GTC 2.0 TURBO,
200 AG, 72 743 Lt**

**VW SCIROCCO 2.0 TSI,
200 AG, 83 337 Lt**

1974 m. įvykęs *Scirocco* debiutas anuomet automobilių rinkoje prilygo bombos sprogitimui. Ar po 34 metų atgimęs legendinis automobilis toks pat šaunus? Į šį klausimą padės atsakyti pagrindiniai jo konkurentai.

■ Ar žinote, ką reiškia automobilio pavadinimas *Scirocco*? Pasirodo, šiuo žodžiu yra vadinamas iš Afrikos į Europą pučiantis įkaitęs dykumos vėjas. Tačiau ar naujasis "Volkswagen" koncerno darbas tikrai toks karštas kaip Afrikos dykumos vėjas? Viena vertus, *Scirocco* atrodo tikrai pritrenkiamai: plokščias, platus ir su agresyviai išžiodytomis radiatoriaus grotelėmis. Kita vertus, ne iš kelmo spirti ir konkurentai. Visų pirma ne ką mažiau įspūdingai atrodantys *Audi TT* ir *Volvo C30*. *Mercedes CLC* ir *Opel Astra GTC* – akivaizdžiai santūresni, tačiau vis dėlto akiai mieli automobiliai.

Taigi ar naujasis *VW Scirocco* sukels sumaištį kupė automobilių rinkoje?

VW bei Volvo erdvės ir sėdintiesiems gale

Suprantama, kad kupė automobiliai perkami ne dėl erdvės ant galinių sėdynių. Vis dėlto tai privalumas, o ne trūkumas. Tačiau erdve sėdintiesiems gale gali pasigirti tik du šio testo dalyviai – *VW Scirocco* ir *Volvo C30*. Juk ant pastarojo automobilio galinių sėdynių patogiai įsitaisys net du ne aukštesni nei 1,80 m žmonės.

Bet ir šių dviejų automobilių keleiviai kur kas jaukiau jausis sėdėdami priekyje. Pavyzdžiui, vairuotoją, įsitaisiusį prie *Scirocco* vairo, apima jausmas, tarsi sėdėtų ant žemės. Tačiau prie

rankų limpantis vairas ir nuožulnus priekinis stiklas sukuria nepakartojamą atmosferą. Gal tik iš *VW Eos* pasiskolintas prietaisų skydelis nekelia didesnių emocijų.

O kaip turėtų atrodyti salono apdailos medžiagų kokybė ir visas prietaisų išdėstymas, pademonstruoja *Audi TT*. Jis čia groja pirmuoju smuiku tarp visų testo dalyvių. Tiesa, ropštis ant galinių *TT* sėdynių tikrai nepatartina. Jos tinkamos tik nedideliams daiktams pasidėti.

Visai kitokiu charakteriu pasižymi *Mercedes CLC*. Tai jaukus automobilis, su plačiomis ir plokščiomis, bet ne tokiomis sportiškoms sėdynėmis kaip jo konkurentai. Salono dizainas mielas akiai, tačiau šiuolaikišku jo tikrai nepavadinsi.

Ne pirma jaunyste alsuoja ir nuo 2005 m. gaminamas *Opel Astra GTC*. Salone visi valdymo mygtukai įtaisyti tiksliai po ranka, tačiau jų dizainas jau tikrai pabodęs. Pabarti derėtų ir patogias, tačiau per aukštai įtaisytas sėdynes. Juk aukštesnių žmonių galvos beveik remia stogą.

Volvo C30 vidus atrodo tikrai labai šiuolaikiškai ir stilingai. Jame alsuoja skandinaviškas minimalizmas, kuris sakyte sako, kad čia nėra nieko nereikalingo. Tiesa, švedų kupė automobilio sėdynės, nors ir patogios, tačiau šoninis prilaikymas galėtų būti šiek tiek geresnis.



ir tvirtai suręstas *Opel Astra GTC*. Jei vertintume vien dizainą, nugalėtojų laurai atitektų *Audi TT*, *Volvo C30* ir *VW Scirocco*

VW Scirocco 2.0 TSI



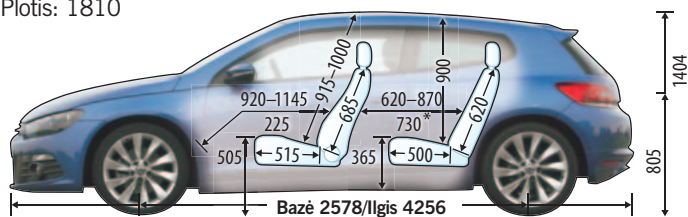
Agresyvu: gerokai išplatinti galiniai sparnai ir dvigubas duslintuvo antgalis

Matmenys (milimetrais) VW

Plotis viduje (pr./gal.): 1445/1285

Tarpratis (pr./gal.): 1569/1575

Plotis: 1810



Vairuotojo darbo vieta labai panaši į VW Eos automobilio. O apie sėdynes reikia pasakyti, kad jos labai patogios, turi gerą šoninį prilaikymą. Beje, VW Scirocco testuotas su 18 colių ratais

Audi TT Coupe 2.0 TFSI



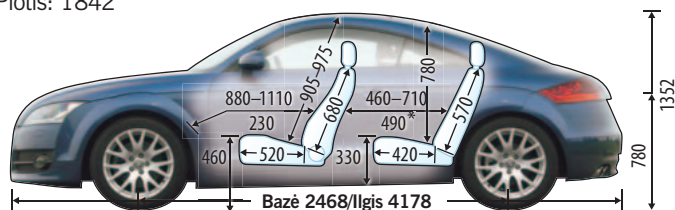
Firminis Audi automobilių stilius: milžiniškos radiatoriaus grotelės

Matmenys (milimetrais) AUDI TT

Plotis viduje (pr./gal.): 1480/1320

Tarpratis (pr./gal.): 1572/1558

Plotis: 1842



Salonas įrengtas be priekaištų. Į akis ypač krinta plokščia vairo apačia. Ypač maloniai nuteikia ir gerai suformuotos sėdynės. Tiesa, salone vietos ne per daugiausiai, tačiau anksčiau kamavęs jausmas, lyg sėdėtum povandeniniame laive, išnyko. TT testuotas su 17 colių ratais

Geriausiai važiuoja Audi ir VW

Volvo C30 ratus suka 2.5/230 AG benzininis motoras, kurio sukimo momentas yra didžiausias – net 320 Nm. Deja, variklis, nors ir itin galingas, dirba tarsi suvaržytas. Kita vertus, *C30* norima trajektorija važiuoja puikiai, bet didelio vairavimo džiaugsmo švedų automobilis nesuteikia.

Visai kitaip elgiasi *VW Scirocco*. Atrodo, kad jo 2.0/200 AG motoras sukelia tikrą audrą. O ir variklio skleidžiamas garsas tikrai malonus ausiai: galingas ir agresyvus. Puikiai nuteikia ir *Scirocco* pakaba, gerai savo darbą atliekanti vairo sistema bei tiksliai perjungiamos pavaros. Taigi vairuoti tokį automobilį tikras malonumas.

Į *Audi TT* montuojamas lygiai toks pat motoras kaip ir į *Scirocco* (2.0/200 AG), tačiau *Audi TT* su tuo pačiu varikliu važiuoja dar aršiau. Net ir 100 km/h greitį *Audi TT* pasiekia greičiau. Vis dėlto *TT* motoras dirba akivaizdžiai garsiau, todėl jo garsas ne toks mielas ausiai. Užtat kelyje *TT*

važiuoja stabiliau nei *Scirocco*. Prie viso to reikia paminėti puikią vairo sistemą ir itin lengvai perjungiamas pavaras. Trumpiau tariant, vairuoti *Audi TT* – vienas malonumas.

Šešių cilindrų, 2.5/204 AG *Mercedes CLC* variklis dirba itin tyliai, netgi galima pasakyti – minkštai. Deja, *Mercedes* automobilis yra lėčiausias šio testo dalyvis. Jis 100 km/h greitį pasiekia per 8,2 s. Puikiai variklio charakterį atitinka ir pakaba – ji labai komfortiška, visiškai neskatinti pašėlusio važiavimo. Tam

įtakos turi ir ne itin jautri vairo sistema bei nelabai tiksliai perjungiamos pavaros.

Opel Astra GTC automobiliui 2.0/200 AG benzininis motoras dera puikiai. Gerą mašinos valdymą garantuoja ir kietoka pakaba bei tiksli vairo sistema. Bendrą vaizdą šiek tiek gadina tik stringantis pavarų perjungimas.

Taip pat reikia paminėti ir tą faktą, kad net trijų automobilių motorai atliekant testą pareikalavo daugiau nei 9 litrų benzino 100 km kelio. Daugiausiai degalų sunaudoja *Opel Astra GTC* – 9,8 l,

antroje vietoje *Mercedes CLC* – 9,6 l, o trečią vietą rajūnų gretose užima *Volvo C30* – 9,4 l. *Audi TT* (8,7 l) ir *VW Scirocco* (8,5 l) vidutinės benzino sąnaudos akivaizdžiai mažesnės.

Įdomu ir tai, kad šie du automobiliai ne tik taupiausi, bet ir greičiausiai pasiekia 100 km/h greitį (*TT* – per 6,9 s, *Scirocco* – 7,2 s). Trumpiau tariant, suderinti du, atrodytų, nesuderinami dalykai: puiki dinamika ir taupumas. Būtent tokių automobilių tikrai neatsisakytų daugelis vairuotojų.

Mindaugas Malinauskas

Agresyviausiu priekiu pasižymi *Audi TT* ir *VW Scirocco*



Opel Astra GTC 2.0 Turbo



Dėmesį patraukia chromuota juosta ant *Astra GTC* bagažinės dangčio

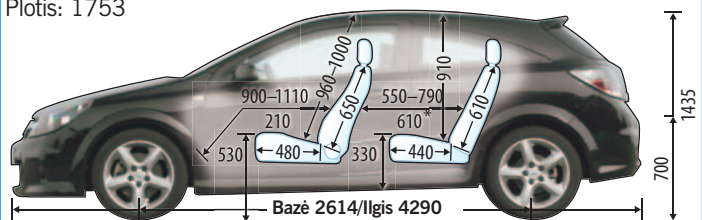
Matmenys (milimetrais)

OPEL

Plotis viduje (pr./gal.): 1420/1420

Tarpatris (pr./gal.): 1488/1488

Plotis: 1753



Opel Astra GTC salono dizainas atrodo šiek tiek senstelėjęs, tačiau visi valdymo prietaisai įtaisyti tiksliai po ranka. Automobilio sėdynės patogios, tik įrengtos per aukštai. Tai ypač pajus aukštesni vairuotojai, nes jiems teks sėdėti palenkus galvą

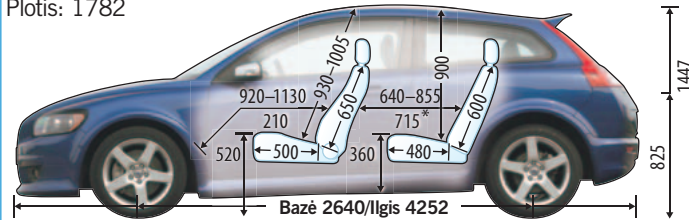
Volvo C30 T5



Dėmesį patraukia masyvus bagažinės langas ir dvigubas duslintuvo antgalis

Matmenys (milimetrais) VOLVO

Plotis viduje (pr./gal.): 1435/1310
Tarpatis (pr./gal.): 1535/1531
Plotis: 1782



Paprastas, akies nerėžiantis salonas, visi valdymo mygtukai įtaisyti tiksliai po ranka. Sėdynės labai patogios, tačiau joms trūksta šoninio prilaikymo. Automobilis testuotas su 17 colių ratais

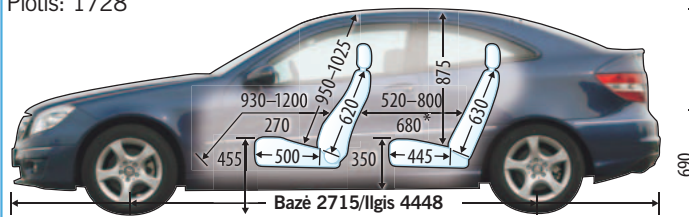
Mercedes CLC 230



Galinė Mercedes CLC dalis atrodo paprastai, tačiau gražiai

Matmenys (milimetrais) MERCEDES

Plotis viduje (pr./gal.): 1400/1380
Tarpatis (pr./gal.): 1505/1476
Plotis: 1728



Salono dizainas toks pat kaip C klasės Mercedes automobilio. Be to, Mercedes CLC turi ne tik bene plačiausias, bet ir komfortiškausias sėdynes tarp šio testo dalyvių. Automobilis testuotas su 16 colių ratais

Techniniai gamintojo duomenys	AUDI	MERCEDES	OPEL	VOLVO	VW
Durų sk.	3	3	3	3	3
Variklis	benzininis	benzininis	benzininis	benzininis	benzininis
Variklio darbinis tūris (l)	2,0	2,5	2,0	2,5	2,0
Galia (AG esant aps./min.)	200/5100	204/6100	200/5400	230/5000	200/5100
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	280/1800	245/2900	262/4200	320/1500	280/1700
Maks. greitis (km/h)	240	240	234	240	235
Pavarų dėžė	6/mech.	6/mech.	6/mech.	6/mech.	6/mech.
Varantieji ratai	priekiniai	galiniai	priekiniai	priekiniai	priekiniai
Padangos	245/45 R17	205/55 R16	225/45 R17	205/50 R17	235/40 R18
Degalų bako talpa (l)	55	62	52	62	55
Bagażinės talpa (min./maks., l)	290–700	310–1100	340–1070	251–894	292–755
Degalų sąnaudos (l)*					
mieste	10,7	13,3	13,1	12,5	10,6
užmiestyje	6,0	6,7	7,1	6,5	5,9
vidutinės	7,7	9,2	9,3	8,7	7,6

Testuota	AUDI	MERCEDES	OPEL	VOLVO	VW
Stabdymo kelias (100 km/h, m) atvėsusiais stabdžiais/ įkaitusiais stabdžiais	35,6/36,5	38,0/38,8	36,3/36,4	38,4/38,3	37,9/36,7
Įsibėgėjimas (s) 0–50/0–100 km/h	2,8/6,9	2,9/8,2	3,0/7,5	3,1/7,7	2,7/7,2
Įsibėgėjimas (s) 60–100/80–120 km/h*	4,7/7,9	8,0/14,5	5,9/10,1	6,4/11,3	5,4/9,5
Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)	8,7	9,6	9,8	9,4	8,5
Nuvažiutas atstumas pilnu baku (km)	630	640	530	660	640
Triukšmingumas (dB) 50/100/130 km/h	62/69/72	60/67/70	62/69/74	60/67/70	62/69/74
Automobilio masė/ kraulumas (kg)	1300/360	1496/499	1350/490	1459/401	1358/382

* pirmas skaičius – 4 pavarą, antras – 6 pavarą

Kainos/ranga	AUDI	MERCEDES	OPEL	VOLVO	VW
Modifikacija	TT Coupe 2.0 TFSI	CLC 230	Astra GTC 2.0 Turbo Cosmo	C30 T5 Kinetic	Scirocco 2.0 TSI
Oro pagalvių skaičius	4	4	4	6	6
ABS/ESP	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S
Oro kondicionierius/ klimato kontrolė (Lt)	–S	–S	S/1155	–S	S/903
Automatinis pavarų perjungimas (Lt)	8114	7374	N	5500	7827
El. langų kėlikliai	S	S	S	S	S
El. valdomi lauko veidrodėliai	S	S	S	S	S
CD grotuvas (Lt)	S	2689	S	S	S
Ksenono žibintai (Lt)	3254	3402	3708	2608	3504
Lengvojo lydinio diskai (Lt)	S	1345	S	S	S
“Metalic” dažai (Lt)	2295	3015	1397	3048	1115
Bazinė kainas (Lt)	118 604	102 250	72 743	92 813	83 337

S – serijinė, N – nėra

Eksplotaciniai duomenys	AUDI	MERCEDES	OPEL	VOLVO	VW
Techninė priežiūra nuvažiaus (km)	15 000	20 000	30 000	20 000	30 000
Remonto išlaidos (Lt) nuvažiaus 120 000 km	5496	5872	2126	5080	3561
Garantija (m.)/ ridos apribojimas (km)	2/be aprib.	2/be aprib.	2/be aprib.	2/be aprib.	2/be aprib.
Prarūdimio garantija (m.)	12	30	12	12	12
Draudimo įmoka (Lt) 1 m./ apsaugos lygis	6075/3	4761/3	2945/3	2251/3	3414/3



Mažiausiai degalų sunaudoja Audi TT (8,7 l) ir VW Scirocco (8,5 l)

Auto Bild VERTINIMAS

	TĄŠKAI (maks.)	OPEL	VW	VOLVO	AUDI	MERCEDES
Salonas/bagažinė						
Salono erdvumas	30	16	18	17	17	20
Bagažinė	20	14	8	6	8	12
Praktiškumas	10	4	4	6	6	6
Sėdynės	30	24	27	25	27	25
Matomumas	20	12	10	14	12	12
Valdymo įranga	30	26	21	23	22	24
Saugumo įranga	30	18	21	21	18	18
Medžiagų kokybė	20	17	18	18	19	18
Tarpiniai rezultatai	190	131	127	130	129	135
Variklis/važiuklė						
Variklis	20	17	19	16	19	17
Įsibėgėjimas	30	29	29	28	30	28
Variklio elastingumas	20	18	19	17	20	15
Važiavimo savybės	30	27	29	25	29	25
Važiavimo malonumas	10	8	10	6	10	6
Triukšmingumas	10	4	3	8	4	7
Komfortas	20	16	15	16	14	18
Pavarų dėžė	20	16	18	17	18	16
Vairo sistema	20	16	19	16	19	17
Stabdžiai	30	22	19	15	23	15
Tarpiniai rezultatai	210	173	180	164	186	164
Eksplotacijos išlaidos						
Draudimas	20	18	16	20	9	13
Degalų sąnaudos	40	24	28	25	27	24
Garantija	20	14	14	14	14	14
Techninis aptarnavimas	20	20	16	12	11	11
Nuvertėjimas	10	8	9	7	10	8
Bazinė kaina	80	51	41	32	8	23
Papildomos įrangos kaina	10	9	9	9	10	9
Tarpiniai rezultatai	200	144	133	119	89	102
Galutinis įvertinimas	600	448	440	413	404	401

VIETA

1 2 3 4 5

Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas



Išvada



■ Šį testą laimi seniausias, bet pigiausias Opel Astra GTC automobilis. Naujausias VW koncerno darbas Scirocco lieka antras, nes negali varžytis su pigesne Astra. Trečia vieta atitenka gana nebrangiam Volvo C30. O žvėriškus pinigus

kainuojantys Audi TT ir Mercedes CLC 230 yra paskutiniai. Tačiau jei užmerktume akis prieš kainą ir kitas nepigias automobilio eksploatacijos išlaidas, nugalėtojo laurai atitektų brangiausiajam Audi TT Coupe automobiliui.

Archimedo džiaugsmo šūkis	HYUNDAI	Neigiamas elektrodas	4	Jūrų žuvis su žvynuotais galvos šonais	SUZUKI	HYUNDAI	Zabrebo krepšinio klubas
DAEWOO	Lydekos plaukmenys	2	Valdžios vyrų miestas	8	Neatpažintas skraidantis objektas	17	Šventosios upės ...
CEPEL	Legendinis SSRS krepšininkas	Sukamoji variklio dalis	Kraujo duodantis žmonės	Benzino kolonėlių tinklas	Nervinės ląstelės jungtis	3	Turtingos aristokratų giminės narys
14	Liaudiškas varnėno vardas	Spaudos ...	Čekijos prezidentas	12	CO	10	1
11	Upė, tekanti iš Uralo į Barenco jūrą	15	Kelio užtvėrimas	6	16	9	7
J.V.Gėtės „Jaunojo Verterio ...“	Anglų fizikas	Eskimų ir aleutų pusiasalis	16	9	13	13	13

Puikūs prizas –
 4 l visiškai sintetinės
 “Shell Helix Ultra 5W-40”
 alyvos jūsų automobiliui



Prizo kaina – 146 Lt

Prizą įsteigė UAB “Jungent”,
 Kalvarijų g. 98, Vilnius,
 tel. (8-5) 278 02 31, www.shell.lt

- | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|---|---|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | | | |

Išsprendę kryžiažodį iki gruodžio 28 d. (sekmadienio) 24 val., rašykite žinutę tel. 1674: ABL (tarpas) atsakymas (tarpas) vardas (tarpas) pavardė (tarpas), pvz., ABL_VAIRAS_SIMAS_SIMAITIS_VILNIUS. Žinutės kaina – 2 litai. Kuo daugiau žinučių bus išsiųsta, tuo daugiau šansų laimėti! Nugalėtoją paskelbsime 2009 metų 1-ame ABL numeryje. Sėkmės!

25-ame ABL numeryje skelbto kryžiažodžio prizą laimėjo **Edgaras Šepetyš iš Šiaulių. SVEIKINAME!** Nugalėtoją prašome paskambinti telefonu (8-5) 262 68 13, o prizus atsiimti per du mėnesius.


Dvidešimt penktame (25/2008) “Auto Bild Lietuva” numeryje skelbto kryžiažodžio atsakymai:

V.: Probe, Feroza, įmoka, Atėnai, Autobild, metras, Šulskis, Rio, Adamsai, RAV, Transit, Celtic, fiakras, bobis, radistas, vigvamas.

H.: Maverick, Beetle, Clio, Towner, ašgaliai, žalias, srovė, Thunderbird, leva, ramybės, Nukas, kasos, bokalai, arakas, Sviftas.

Galutinis atsakymas: GREITAS KAIP ŽAIBAS

Pasijuokite prie vairo




xxx
 Kalbasi du draugeliai:
 – Praėjusią savaitę mano žmonai į akį pateko smiltelė ir teko apsilankyti pas gydytoją. Tai man kainavo net 500 litų!
 – Smulkmenos! Praėjusią savaitę mano žmoną, einančią pro naujų Audi automobilių saloną, “užkablavo” baltas it ką tik iškritęs sniegas R8, ir tai man kainavo beveik 400 tūkst. Lt!

xxx
 Policininkas apžiūri sustabdytą automobilį:
 – O beisbolo lazda kam reikalinga?
 – Domiuosi beisbolu.

Pareigūnas toliau apžiūri mašiną ir randa paketėlį, uosto, smiliumi ragauja baltų miltelių.
 – Matau, ir organinė chemija jus domina. Ką gi, iš jūsų – 300 svarų sterlingų.
 – O kodėl svarų?
 – Nes aš esu numizmatas.

xxx
 Kaimynystėje gyvenantis instruktorius teiraujasi vyriškio, kurio žmoną mokė vairuoti automobilį:
 – Kaip jūsų žmonai sekasi vairuoti mašiną?
 – Puikiai! Pamažu visi keliai pradeda krypti ten, kur ji nori važiuoti!

xxx
 Vienas įsiau drinės užkietėjęs automobilį mėgėjas paskambina kitam ir sako:
 – Įsivaizduoji, ką tik per televizorių parodė visą procesą, kaip gepardas susekė, prisivijo ir suėdė gazelę!
 – Su visais keleiviais?..



Sukryžavo Laurynas Rėmševičius

ABL archyvo nuotr.

NAUJIENOS

**2009 m.
PREMJEROS**


MASERATI QUATTROPORTE S



BENTLEY FLYING SPUR SPEED



ALFA MITO



BMW X1


 Toyota Avensis III
*Labai patikimas ir dar
komfortiškesnis*
Daugiau nei 20 markių, 36 nauji modeliai


7 serijos BMW



HYUNDAI i20



MITSUBISHI COLT



RENAULT MEGANE



VOLVO XC60



CHEVROLET EPICA



MERCEDES GLK



NISSAN MURANO



RENAULT LAGUNA COUPE

**Prieš
pirkdamas
naują mašiną
būtinai
paskaityk!**

Nauji modeliai Lietuvoje 2009 metais

Pristatymai, variklių ir kėbulų versijos, techniniai duomenys, serijinė ir papildoma įranga



FORD FIESTA



FORD KA



HONDA JAZZ



Audi A6

Šešis kartus geresnis

Škoda Superb


Nestokoja prabangos ir prestižo


Opel Insignia

Nusikratė Opel įvaizdžio

VW Golf

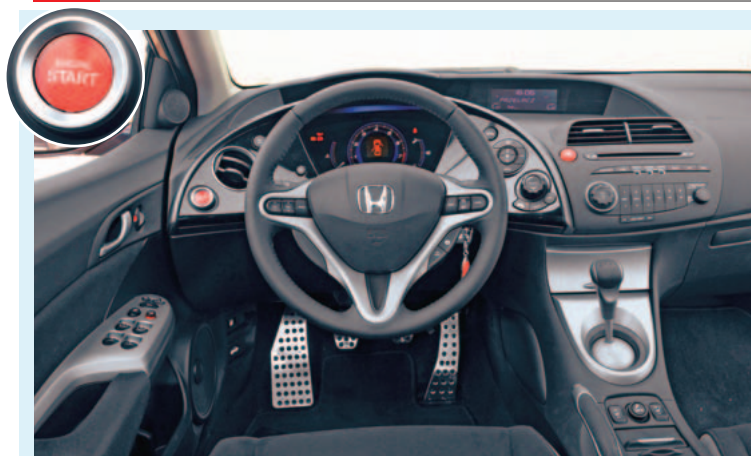

*Svarbiausios
naujovės – viduje*


9 177 2029 114 5000

0571-6026-6533

KARŠČIAUSIOS MŪSŲ RINKOS NAUJIENOS

Sutikite Naujus metus su naujausiais 2009 metų modeliais



Civic prietaisų skydelis atrodo futuristiškai, tačiau suprantamas ir funkcionalus. Papildomas taškas už keturiomis kryptimis reguliuojamą vairą



Šiuo mygtuku galime atjungti elektroninę stabilumo kontrolės sistemą ("Honda" ją vadina VSA)



Daiktadėžė ne tik talpi, bet ir turi šaldymo funkciją. Privalumas, įvertinamas vasarą per karščius



Langų ir veidrodėlių reguliavimo mygtukai papuošti pigia plastmase aliuminio imitacija



Pastovaus greičio palaikymo sistemos mygtukai sumontuoti ant vairo ("Executive" komplektacija)



Sėdintys ant galinių sėdynių keleiviai turės daug vietos kojoms, bet mažai galvai



Civic kelyje elgiasi nepriekaištingai, nors kai kuriems vairuotojams gali nepatikti pernelyg kieta pakaba ir per daug aštri vairo sistema



Kompaktiška

Konkurencija kompaktinių automobilių rinkoje dar vienas modelis – sportiškas ir dinamiškas. Šiomet gegužę lyginome du kompaktiškus seda

■ Kompaktinis *Honda* hečbekas jau spėjo išsitvirtinti rinkoje. Nors automobilis nėra pigus, nes dažniausiai parduodamas su galiniais varikliais ir prabangios komplektacijos.

Dabartinis *Lancer* buvo pristatytas šiemet pavasarį Ženevos automobilių parodoje. Iki šiol buvo siūlomas tik sedanas, o nuo šio rudens pradėta prekiauti ir hečbeku. Taigi pažiūrėkime, ar jis gali nugalėti rinkos senbuvį *Civic*.

Civic erdvesnis

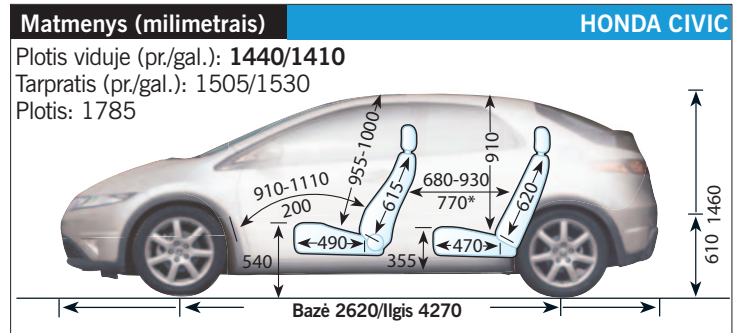
Honda hečbekas siūlo daugiau vietos keleiviams ir bagažui

Penkiaduris *Honda* hečbeko kėbulas vis dar žadina begalę emocijų. Visa tai dėl avangardinio stiliaus. *Mitsubishi* hečbeko įkandin daugelis vairuotojų taip

pat dairosi, bet visai dėl kitos priežasties – jo formai būdinga daug sportinių akcentų.

Lancer viduje sportinė atmosfera irgi jaučiama. Vairuotojas sėdi ant puikios formos sėdynių, prieš save turi trijų stipinų oda aptrauktą vairą, o už jo – aiškiai matomi prietaisai, paslėpti giliuose "šuliniuose". Tačiau rasti tinkamą padėtį prie vairo pasiseka ne kiekvienam. Vairas reguliuojamas tik aukštyne žemyn, o sėdynės neįmanoma sureguliuoti sportišką sėdėseną mėgstančiam vairuotojui – sėdėti tiesiai neįmanoma. Rezultatas – aukštaūgiai, atitraukę sėdynę atgal, kad galėtų patogiai ištiesti kojas, vos pasiekia vairą. Tai ne tik nepatogu, bet ir nesaugu.

Lancer salono apdailos medžiagos kokybiškos, prie jų malonu liestis. Vienintelę pastabą turime





"Auto Sviat" nuotr.

alternatyva

darosi vis aštresnė. Šį būrį papildė hečbekas *Mitsubishi Lancer Sportback*. nus, šįkart dvikovoje susikaus hečbekai.

dėl durelių viršutinės apdailos, pagamintos iš kieto plastiko.

Avangardiniame *Civic* salone medžiagos atrodo prasčiau, negu yra iš tikrųjų. Tačiau vairas jame reguliuojamas keturiomis kryptimis, todėl bet kokio ūgio vairuotojai galės jaustis patogiai. Sėdynės nėra aprauktos oda kaip *Lancer*, bet labai patogios.

Sportiškas *Lancer*

Sportback turi daug detalių, paabrėžiančių dinamišką charakterį

Nors *Lancer* matmenys didesni negu *Civic*, tai neturi reikšmės salono erdvei. Abiejų automobilių priekyje vietos yra panašios, bet gale gerokai daugiau jos kojoms siūlo *Civic*. Panašios yra ir dėl bagažinės: *Civic* modelyje ji 110 l didesnė, be to, ir funkcionalesnė.

Kraunamų daiktų nereikia kelti taip aukštai kaip į *Lancer*. Be to, *Honda* automobilyje prirėkus galima pakelti galinių sėdynių apatinę (sėdimąją) dalį – taip salone atsiranda dar viena papildoma erdvė (žr. nuotr. 30 p.). Be to, *Civic* turi papildomą erdvę bagažinės grindyse.

Benzininiai *Honda* ir *Mitsubishi* varikliai šiuolaikiški ir siekia apie 140 AG. Tačiau tie, kurie tikisi iš šių mašinų nerealios dinamikos, nusivils. Ypač tai pasakytina apie *Lancer* motorą, kuris akivaizdžiai nemėgsta dirbti aukštomis apsuksomis. *Civic* energingai reaguoja į akceleratoriaus paspaudimus pasiekęs 3500 aps./min, o konkurentas ne toks azartiškas – variklio charakteristika vienoda visame apsisukimų diapazone.



Sportiškas dizainas, tačiau nekokia ergonomika. Reguliuojamas tik vairo aukštis, užtat yra vairuotojo kelius sauganti oro pagalvė



Elektroninės sistemos, atsakingos už automobilio stabilumą, gali būti išjungiamos mygtukų paspaudimu



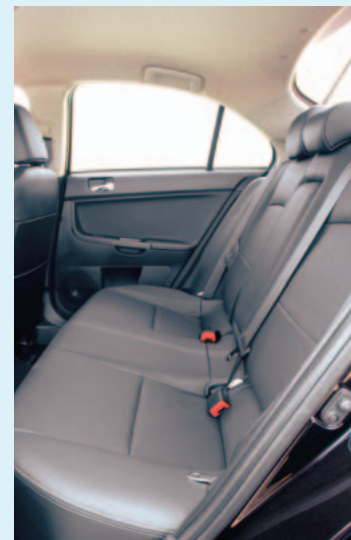
Lancer daiktadėžė nors ir talpi, bet mažesnė negu *Civic*, tačiau irgi turi šaldymo funkciją



Automatiškai reguliuojami išoriniai šoniniai veidrodėliai ir langai – *Lancer* serijinės įrangos dalis



Pastovaus greičio palaikymo sistemos valdymas mygtukais, – bazinės *Lancer* komplektacijos dalis



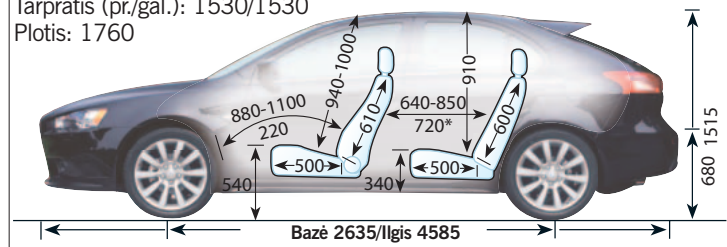
Daugiau prabangos suteikia odinis salonas. Deja, gale vietos kojoms mažiau negu *Civic*

Matmenys (milimetrais) MITSUBISHI LANCER

Plotis viduje (pr.gal.): 1470/1460

Tarpratis (pr.gal.): 1530/1530

Plotis: 1760



Lancer taip pat pasižymi kieta pakaba, tačiau yra komfortiškesnis. Vairo mechanizmas veikia puikiai, bet įspūdi gadina pernelyg dideli ratai



Didžiulė ir talpi *Honda Civic* hečbeko bagažinė (456 l) turi originalią galinių sėdynių atlenkimo sistemą



Puiki "Rockford Fosgate" garso sistema. *Lancer* bagažinės, įskaitant papildomą slėptuvę grindyse, talpa palyginti nedidelė – 344 l

Mūsų subjektyvius pojūčius patvirtina techninių duomenų lentelės – *Sportback* iki 100 km/h išibėgėja net pusantros sekundės lėčiau negu konkurentas. Be to, jam reikia visu litru daugiau degalų.

Stabilumo požiūriu mašinos labai panašios. Abu automobiliai pasižymi vienodai kieta sportiška pakaba, nors šiek tiek daugiau komforto siūlo *Lancer*. *Civic* yra stabilus, tik kai kam gali nepatikti per daug jautrus vairo mechanizmas. O jo konkurentas dėl didesnio diametro ratų ir ne tokio jautraus vairo mechanizmo reikalauja iš vairuotojo didelės koncentracijos važiuojant duobėtu keliu.

"Japonai" gali būti ir prabangūs

Abu automobiliai turi prabangios įrangos versijas

Teste dalyvaujantys modeliai nėra pigūs. Jų didelės kainos iš dalies pateisina gausi įranga. *Lancer* brangesnis už konkurentą, tačiau jame rasite odinį saloną, papildomą saugos oro pagalvę, papildomą posūkių apšvietimo sistemą ir labai gerą garso sistemą. Pigesniame *Civic* šių elementų nerastite, o vieningas dalykas, kurį jis turi ir apie kurį gali tik pasvajoti *Lancer* pirkėjai, – automatiškai valdomas stoglangis. **Linas Ščepkauskas**

Išvada

■ Išsirinkti vieną šių automobilių – ypač sunki užduotis. Iš vienos pusės – puikios *Lancer Sportback* kėbulo formos, sportiškas vidus, gausi įranga, iš kitos – daug praktiškų savybių bei dinamišką ir taupesnę variklį siūlantis ekstravagančiškasis *Civic*. Nors persiplėšk!

Tai jau antras kompaktinių *Civic* ir *Lancer* palyginimas šiemet (modelių sedano kėbulu testą rasite ABL 10 nr., 26 p., 2008). Tačiau nė vienas šių automobilių – tiek sedano, tiek hečbeko kėbulu – nėra toks geras, kad užkariautų kompaktinių automobilių pirkėjų širdis.



Abiejų mašinų kėbulai originalūs. Padalytas į dvi dalis galinis *Civic* langas riboja matomumą atgal. *Lancer* važiuojant atgal trukdo platūs galiniai statramsčiai

Techniniai gamintojo duomenys	Honda Civic	Mitsubishi Lancer
Modelis	Executive 1.8 MT 5D	Sportback Instyle 1.8 M/T
Durų/vietų salone sk.	5/5	5/5
Variklio darbinis tūris (l)	1,8	1,8
Galia (AG esant aps./min.)	140/6300	143/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	174/4300	178/4250
Maks. greitis (km/h)	205	196
Įsibėgėjimas 0–100 km/h (sek.)	8,9	10,4
Pavarų dėžė	6/mech.	5/mech.
Varantieji ratai	priekiniai	priekiniai
Padangos	225/45 R17	215/45 R18
Degalų sąnaudos (l/100 km) mieste/užmiestyje/vidutiniškai	8,4/5,5/6,6	10,5/6,4/7,9
Apsisukimo spindulys (m)	11,0	10,5

Kainos/įranga	Honda Civic 5D	Mitsubishi Lancer Sportback
Modifikacija	Executive	Instyle
Oro pagalvė (vairuotojo/keleivio)	S/S	S/S
Šon. oro pagal. (vairuotojo/keleivio)	S/S	S/S
ABS/ESP	S/S	S/S
Oro kondic./klimato kontrolė (Lt)	–S	–S
Automatinis pavarų jungimas (Lt)	–	2800
El. langų kėlikliai (priekyje/gale)	S/S	S/S
CD grotuvas	S	S
"Parkavimo" asistentas gale (Lt)	1565	900
Bazinė kaina (Lt)	73 200	74 000
S – serijinė		

Eksploataciniai duomenys	Honda Civic	Mitsubishi Lancer
Techninė apžiūra nuvažiavus (km)	20 000	20 000
Remonto išlaidos (Lt) nuvažiavus (km) 120 000	4000	3210
Garantija/ridos apribojimas (km)	3/100 000	3/100 000
Prarūdimio garantija (m)	12	12
Draud. įmoka (Lt) 1 m./apsaug. lygis	1830/3	1850/3

Auto Bild VERTINIMAS

	TAŠKAI (maks.)	HONDA	MITSUBISHI
Salonas/Bagažinė			
Salono erdvumas priekyje	40	28	30
Salono erdvumas gale	30	25	20
Bagažinė	25	19	14
Kraulumas	15	11	14
Sėdynės	20	15	14
Matomumas	30	20	23
Valdymo įranga	20	14	12
Medžiagų kokybė	20	14	15
Tarpiniai rezultatai	200	146	142
Variklis/Važiuklė			
Įsibėgėjimas	25	20	18
Maksimalus greitis	10	8	8
Pavarų dėžė	15	13	14
Važiavimo savybės	30	28	29
Komfortas	30	22	24
Vairo sistema	15	12	11
Apsisukimo spindulys	5	3	4
Tarpiniai rezultatai	130	106	108
Eksploatacinės išlaidos			
Bazinė kaina	50	35	34
Nuvertėjimas	10	8	6
Degalų sąnaudos	30	25	21
Komforto įranga	30	28	30
Saugumo įranga	30	26	29
Draudimas	10	9	8
Garantija	20	12	12
Techninis aptarnavimas	20	13	14
Tarpiniai rezultatai	200	156	154
Galutinis įvertinimas	530	408	404

VIETA **1** **2**
Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas ▲

STIPRIEMS ŽMONIEMS

2008 žiema Nr. 4 (9) Kaina 5 Lt

Auto Bild 4x4

ISSN 1627-3810 9 771822 4581008

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

Žieminės padangos
KURIOS GERIAUSIOS?
255/55 R18

Jau Lietuvoje



Audi Q5 mažesnis Q7 brolis

NAUJASI DŽIPAI IŠ PARYŽIAUS AUTOSALONO

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

RIMTŲ VISUREIGIŲ TESTAS

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

Naujas!

PIRK!

SKAITYK!

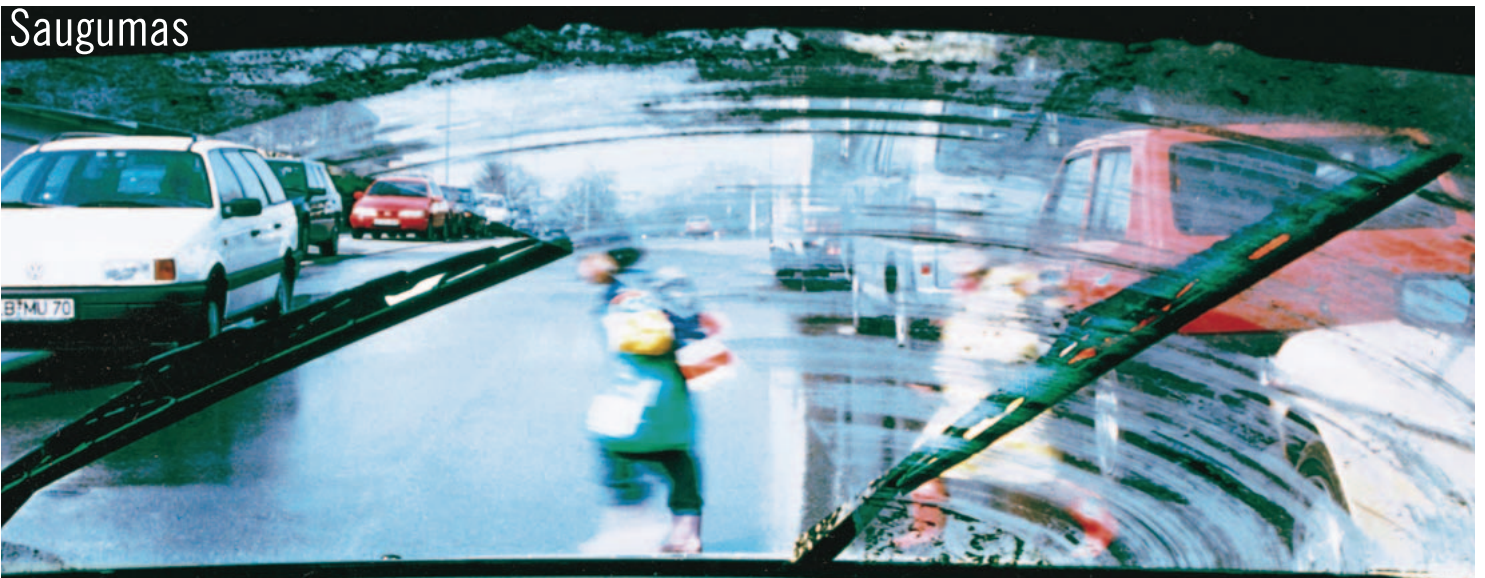
ŽAISK!

*Kaina
su DVD
tik 9,90 Lt*



Naudingi **Auto Bild** patarimai

Saugumas



10 patarimų, kaip pagerinti matomumą

Šlaidriba, lietus, migla – dabar negalima būti lengvabūdziams, reikia pasirūpinti stiklų švara.



Valyti stiklus iš išorės

■ Nuplovus automobilį reikia papildomai nuvalyti priekinį stiklą, naudojant specialias automobilio langų valymo priemones. Išorinėje lango pusėje prilipusios gličios purvo dalelės trukdo vairuotojui ir gali atsispindėti nuo priešprieša važiuojančio automobilio šviesų.



Valyti stiklus iš vidaus

■ Iš vidinės automobilio langų pusės susidaro dulkių ir garų sluoksnis, tartum purvo juosta, kuri sugeria drėgmę. Tie vairuotojai, kurie automobilyje rūko, turėtų nepamiršti nuolat valyti langus iš vidaus.



Valyti langų valytuvus

■ Ant valytuvų gumų taip pat renkasi purvas ir jos tampa gličios. Langų valytuvų gumą reikia atsargiai nuvalyti vandeniu ir skepetėle.



Keisti langų valytuvus

■ Jei langų valytuvai palieka ant stiklų vandens likučių – tai kelia pavojų. Nebūtina keisti viso valytuvo, galima pakeisti tik jo gumą – taip sutaupysime pinigų.



Papildyti stiklų valymo skysčio

■ Būtina nuolat tikrinti stiklų valymo skysčio kiekį, įmaišant skysčio nuo užšalimo. Patartina laikytis rekomenduojamų mišinio proporcijų.



Valyti automobilio ventiliacinius įrenginius

■ Negerai, kai šalia salono ventiliacinio įrenginio angos prisirenka šlapių medžių lapų ir nešvarumų – tuomet į ventiliacijos vidų patenka drėgmės ir purvo. Atidarykite variklio dangtį ir kruopščiai ranka išvalykite visas šiuokšles. Paskutinius likučius išsiurbkite dulkių siurbliu.



Valyti žibintus

■ Šlapiuoju metų laiku minkšta skepetėle reikia nuolat valyti žibintus, net ir tuo atveju, jei šie turi specialią žibintų valymo įrangą. Nešvarumų juosta ant žibintų sumažina jų ryškumą ir taip sugeria dalį žibintų šviesos.



Džiovinti salono vidų

■ Ant kojų į automobilį atnešama drėgmė nusėda ne tik ant dugno, bet ir ant stiklų. Todėl labai svarbu, kad mašinos vidus būtų sausas. Tam geriausiai pasitarnaus seni laikraščiai, patiesti po kilimėliais.



Įjungti klimato kontrolę

■ Svarbu: įjungus automobilyje šildymą, reikia įjungti ir klimato kontrolės įrenginį – šitaip galima pašalinti iš salono susikaupusią drėgmę.

Turėti ledo grandiklį ir purškiklį ledui atitirpinti

■ Nepamirškite: dabar reikia turėti paruoštus naudoti ledo grandiklį ir purškiklį ledui nuo stiklų atitirpinti bei priemonės, padėsiančios atšildyti užšalusias automobilių durelių spyneles.





Mūsų testų nugalėtojos

Jūsų dėmesiui pristatome geriausiai šių metų testuose pasirodžiusias žieminės ir universalias padangas. Bet kurias jų galite drąsiai pirkti.

■ Vieną dieną sninga, kitą lyja, o dar kitą išlenda saulė ir išdžioviną šlapius kelius. Tokie permainingi orai visų Lietuvos vairuotojų tyko šaltuoju metų laiku. Be jokios abejonės, gamtai krečiant tokias išdaigas, jei norite saugiai pasiekti kelionės tikslą, automobilių reikia “apauti” geriausiomis padangomis.

Derėtų atminti, kad nė vieno gamintojo padangos negali idealiai tiktai esant bet kokioms oro sąlygoms. Aišku, gamintojai gali stengtis kaip išmanydami, tačiau fizikos dėsnų neapgausi. Kita vertus, padangų konstruktoriai nesnaudžia ir pastaruoju metu jų produkcija sparčiai tobulėja.



Be to, vertėtų atminti, kad pagal mūsų šalies eismo taisykles šaltuo-

ju metų laiku galima važinėti ne tik žieminėmis, bet ir universaliomis padangoms. Pastarosiomis galima važiuoti ir šiltuoju metų laiku. Kitais žodžiais tariant – visus metus. Apžvelgdami geriausiai šių metų testuose pasirodžiusias padangas, pateikiame ne tik žieminių, bet ir universalių padangų nugalėtojas.

Taip pat atkreipiame dėmesį, kad lentelėse nurodomos ne tik paprastiems lengviesiems, bet ir sportiniams bei visais keturiais ratais varomiems automobiliams tinkamiausios padangos. Taigi bet kurias šių padangų galite drąsiai rinktis – jos lygiavertės. Kurias rinktis – tik jūsų skonio reikalas.

Mindaugas Malinauskas

Lengviesiems automobiliams

Tipas ir dydis	Žieminės padangos 225/45 R17	
	“Dunlop”	“Goodyear”
Gamintojas		
Modelis	“SP Winter Sport 3D”	“UltraGrip Performance 2”
Apkrovos ir greičio indeksai	91H	91H
Kaina	422	423
Ant sniego		
Trauka	6	6
Stabdymas	6-	6
Valdymas	6	6
Slalomas	6	5
Vidutinis įvertinimas	6	6
Ant šlapios dangos		
Akvaplanavimas	5	5-
Akvaplanavimas ties posūkiais	5	4+
Valdymas	5+	5+
Žiedinio įveikimo laikas	5+	5+
Stabdymas	5-	4+
Vidutinis įvertinimas	5	4-
Ant sausos dangos		
Valdymas	5	5+
Stabdymas	5-	4+
Važiavimo komfortas	5-	4+
Triukšmingumas	6-	5+
Riedėjimo pasipriešinimas	5	5
Vidutinis įvertinimas	5	5
Privalumai ir trūkumai		
	<p>+ Padangos pasižymi puikiais rezultatais esant snieguotiems keliams, saugu važiuoti sausu ir šlapiu asfaltu.</p> <p>- Šiek tiek ilgokas stabdymo kelias ant sausos dangos.</p>	<p>+ Jų rezultatai buvo puikūs visose rungtyse ant sniego, taip pat padangos garantuoja saugų važiavimą ant sausos ir šlapios dangos.</p> <p>- Šiek tiek ilgokas stabdymo kelias ant sausos dangos.</p>

Išvada

■ Yra daiktų, kurių sąskaita nereikėtų taupyti. Šis posakis puikiai tinka padangoms. Juk ir pigesnės, ir brangesnės padangos iš išorės atrodo vienodai – juodos ir apvalios. Tačiau realiame gyvenime prastų ir gerų padangų rezultatai yra akivaizdūs. Todėl, užuot taupius pigioms padangoms, geriau rinktis vienas iš mūsų testų nugalėtojų. Jomis “apauti” automobiliu kelyje tikrai jausitės saugiai.



Visureigiams tinkamiausios padangos buvo testuojamos VW Touareg automobiliu

apibendrinimas

		4x4 automobiliams			Sportiniams	Lengviesiems automobiliams	
		Žieminės padangos 255/55 R18			Žieminės padangos 215/45 R17	Universalios padangos 195/65 R15	
"Pirelli"	"Continental"	"Dunlop"	"Goodyear"	"Continental"	"Pirelli"	"Goodyear"	"Hankook"
"W 210 Serie II Sottozero"	"WinterContact TS 810"	"SP Winter Sport 3D"	"UltraGrip SUV"	"CrossContact Winter"	"W 240 Sottozero Serie II"	"Vector 4Seasons"	"Optimo 4S"
94H	91H	108V	104V	108V	91V	91V	91H
610	521	717	664	717	638	275	221
6	5-	6	5+	6-	6-	5	5
5+	5-	6-	6-	5+	5+	5	5+
6	5	6	5+	5	5+	5-	5
6	5	5+	6	5-	5+	4+	4+
6-	5-	6	6-	5+	5+	5	5
5-	4+	4+	5	5	5+	6	5+
5+	5-	5-	5	5+	5+	6	5+
5	5	5	5	5	5	5	5
5-	5-	5	5	5	5	5	5
4+	5	5+	6	6	5-	5	5
5-	5-	5	5+	5+	5	5+	5
5	5+	5+	5+	5+	5-	5	5
4+	5	4+	5-	4+	5-	5-	5
5-	5	6	5	5	5-	5	4+
5+	5-	6-	6	5	5-	5	5+
5	5-	5-	5	5	5-	5-	5
5-	5	5	5	5	5-	5	5
+	+	+	+	+	+	+	+
Važiuojant apsnigtu keliu padangos pasirodė puikiai, be to, užlėkusių ant kitų dangų taip pat važiuoja labai užtikrintai.	Labai trumpas stabdymo kelias ant sausos ir šlapios dangos. Jos tinkamos ir žiemos keliams įveikti.	Šios padangos užtikrina puikų sukibimą ant sniego, geras valdymas, labai tyliai rieda.	Gerai stabdo ant bet kokios kelio dangos bei labai tylios.	Šios padangos puikiai važiuoja tiek ant sniego, tiek ant šlapios kelio dangos.	Tai aukščiausios klasės žieminės padangos. Jos labai gerai pasirodė ir ant šlapio, ir ant sauso asfalto.	Su šiomis padangomis automobilis puikiai valdomas ant šlapios ir sausos dangos. Neblogi akvaplanavimo rezultatai, komfortiškos.	Labai geri rezultatai važiuojant bet kokiomis oro sąlygomis. Jomis "apautas" automobilis gerai valdomas ant sniego, puikiai stabdo ant šlapio kelio.
-	-	-	-	-	-	-	-
Šiek tiek ilgokas stabdymo kelias ant šlapios dangos.	Prastokas akvaplanavimo rezultatas.	Didokas riedėjimo pasipriešinimas, vidutinis akvaplanavimo rezultatas, ilgokas stabdymo kelias ant sauso asfalto.	Šiek tiek prastokas važiavimo komfortas.	Ilgokas stabdymo kelias ant sausos kelio dangos, vidutiniai slalomo ant sniego rezultatai.	Šiek tiek triukšmingos.	Vidutiniški sukibimo ant sniego rezultatai.	Vidutiniški sukibimo ant sniego rezultatai.

Pajusk važiavimo malonumą

Naujas adresas:
 Verslo g. 13, LT-54311
 Kūpių k., Domeikavos sen., Kauno r.
 (prie magistralės Kaunas-Klaipėda).
 Parduotuvė: 8-37 391588, 391427, 8-612 59633
 Servisas: 8-37 391528, 8-612 59601
 e-mail: parduotuve@autokurtas.lt



AUTOKURTAS www.autokurtas.lt

Lazdijų g. 20, Kaunas
 Parduotuvės tel.: (8-37) 39 15 72, (8-610) 3 97 75
 Serviso tel.: (8-37) 39 15 72, (8-616) 5 03 08

Sausėdžio g. 17, Vilnius.
 Parduotuvės tel.: (8-5) 232 57 60, (8-614) 2 28 85
 Serviso tel.: (8-5) 232 57 62, (8-698) 74 08 26

Tilžės g. 60, Klaipėda.
 Parduotuvės tel.: (8-46) 48 50 70, (8-616) 3 00 66
 Serviso tel.: (8-46) 21 81 55, (8-688) 3 91 69

Mercedes-Benz

KOMERCINIO TRANSPORTO SERVISAS
 NAUJOS MERCEDES-BENZ DALYS
 NAUDOTOS MERCEDES-BENZ
 KOMERCINIO TRANSPORTO DALYS
 DIDMENINĖ IR MAŽMENINĖ PREKYBA

Miesto "visurlandis"



Už kėbulo "veidą" buvo atsakinga "Toyota" koncerno Europos stiliaus studija ED2, esanti Pietų Prancūzijoje

■ Jau kelerius metus didesni ir mažesni visureigiai vis dažniau sutinkami miesto gatvėse negu bekeleje. Kadangi tokio tipo transporto priemonės tapo itin madingos ir populiarios, dabar beveik nėra automobilių gamintojo, kuris nesiūlytų didesnio pravažumo modelių, labiau pritaiktų komfortiškiau važinėti miesto "džiunglėse", o ne bekeleje. Toks yra ir *Toyota Urban Cruiser*.

Mašina yra beveik 4 metrų ilgio,



Originaliai atrodo pagrindinis kontrolės prietaisas su integruotu spidometru ir tachometru. Prietaisų skydelio šonuose – tradicinės kontrolinės lemputės

jos formos griežtos ir panašios į didesnių SUV. Šį įvaizdį dar labiau sustiprina raumeningos radiatoriaus grotelės ir, palyginti su mašinos gabaritais, dideli 16 colių ratai. Visureigio akcentų suteikia ir plastikinės apsaugos po buferiais bei šiek tiek išpūstos ratų arkos.

Penkerių durų kėbulas turi garantuoti funkcionalumą ir pakankamai vietos penkiems žmonėms. Versijose su priekiniais varančiaisiais ratais įmontuotas RAV4 modelio

galinių sėdynių nulenkimo ir stumdymo mechanizmas, o 4x4 versijos sėdynės galima tik sulankstyti. Bagažinės talpa iki langų apatinės linijos – nuo 314 iki 749 l, priklausomai nuo sėdynių transformacijos.

Prietaisų skydelyje dėmesį traukia originalus pagrindinių prietaisų išdėstymas – atrodo, lyg tai būtų radaro monitorius su atskiromis spidometro ir apskukų matuoklės rodyklėmis. Aiškiai matyti išskirta iškili centrinė konsolė.

"Toyota" koncernas pristato naują į visureigį panašų miesto mažylį



Chromuoti apdailos elementai dera prie bendro mašinos įvaizdžio

Urban Cruiser bus parduodamas su vienu iš trijų įrangos rinkinių. Standartinėje versijoje bus centrinis užraktas, elektra valdomi priekiniai langai ir išorės veidrodėliai, CD/MP3 radijo grotuvas ir 16 colių plieniniai ratlankiai. "Mid" komplektacija papildomai turės odinį vairą ir pavarų perjungimo svirtį, automatiškai valdomus galinius langus, mechaninį oro kondicionierių, "Bluetooth" sistemą mobiliam telefonui prijungti ir lengvojo lydinio ratlan-



Salone dizaineriai rado vietos talpioms

Dabar bemaž kiekviename rinkos segmente – nuo pigiausių mažylių iki “Premium” klasės limuzinų – galima rasti visokių “krossoverių”, SUV ir SAV automobilių. Po kelių mėnesių prie jų prisidės ir *Urban Cruiser* – naujas B segmento *Toyota* miesto mini visureigis.



TECHNINIAI DUOMENYS			
Modelis	1.33 dual VVT-i 2WD	1.4 D-4D 2WD	1.4 D-4D AWD
Variklis	benzininis	dyzelinis	dyzelinis
Cilindrų sk.	4	4	4
Variklio darbinis tūris (cm³)	1323	1364	1364
Galia (AG)	100	90	90
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	132/3800	205/2000	205/2000
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	12,5	11,7	12,7
Maks. greitis (km/h)	175	175	175
Ilgis/plotis/aukštis (mm); atstumas tarp ašių	3930/1725/1525–1540*; 2460		
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	5,5	4,6	5,1
Kaina (Lt)	n. d.	n. d.	n. d.

* versija su 4x4 pavarą, n. d. – nėra duomenų



kius. “High” versijoje įmontuota automobilio atidarymo ir užvedimo be raktelio sistema, elektra valdomi ir užlenkiami išorės veidrodėliai, automatiškai tamsėjantis vidinis veidrodėlis, automatinis oro kondicionierius ir 16 colių lakuoti aliuminio ratlankiai. Papildomai užsakomos įrangos sąraše – odinis salonas, vidurinė alkūnės atrama ir navigacijos sistema su spalvotu jutikliniu ekranu.

Jei klabėtume apie keleivių saugumą, japonai nenumatė jokių kompromisų. Kiekviename *Urban Cruiser* kaip standartinė įranga bus ABS su staigaus stabdymo stiprintuvu “Brake Assist” ir stabdymo jėgos paskirstymo sistema EBD,

stabilumo sistema VSC ir trasos kontrolės sistema TRC, aktyvūs galvos atlošai ir septynios saugos oro pagalvės, tarp jų vairuotojo kelių pagalvė. Šie elementai bei specialiai kėbulo konstrukcija, tolygiai paskirstanti smūgio energiją, turi užtikrinti maksimalų šio modelio įvertinimą “Euro NCAP” testuose.

Į variklių asortimentą įeina benzininis 100 AG, 1.33 “Dual VVT-i” bei dyzelinis 1.4 D-4D variklis, pasiekiantis 90 AG. Abu motorai

komplektuojami su nauja šešių bėgių mechanine pavarų dėže. Pirmą kartą tokios klasės automobilyje standartiškai bus montuojama “Stop&Start” sistema, mažinanti degalų sąnaudas ir CO₂ išmetimą į aplinką. Dėl jos mašinai sustojus variklis išsijungia, išsijungia neutrali pavarą ir koją galima nukelti nuo sankabos pedalo. Variklis užsiveda vėl įmynus sankabą ir įjungus pavarą. Vairuotojas to beveik nejaučia.

Funkcionalus interjeras bei ekonomiškai ir ekologiškai varikliai suteikia šiam modeliui daug privalumų



Urban Cruiser galinės sėdynės atlošas padalytas santykiu 60:40

Dyzelinė versija bus siūloma su priekiniais arba visais varančiaisiais ratais. Šiuo atveju panaudota aktyvios momento kontrolės sistema (“Active Torque Control 4WD”), žinoma iš *RAV4* modelio, paskirstanti variklio sukimo galią į ašis priklausomai nuo kelio kokybės. Važiuojant gera ir sausa kelio danga visa galia perduodama priekiniams ratams, o jei slidu arba kelias vingiuotas – taip pat ir galiniams.

“Toyota” tikisi, kad per metus galės parduoti 30 tūkst. *Urban Cruiser*, iš jų pusę su visais varančiaisiais ratais. Į prekybos salonus mašina atkeliaus 2009 metų pavasarį.

Jurgis Bružas



Galima perduoti panaudota šešių bėgių mechaninė transmisija. Prie garso sistemos galima prijungti atskirą MP3 grotuvą



dėtuvėms ir gėrimų laikikliams

FERRARI CALIFORNIA



Auto
Bild
Gražiausių pasaulio
automobilių
RINKIMAI
2008

Galingas, greitas ir, svarbiausia, raudonas – tai *Ferrari California*, kuris atrodo, lyg būtų paimtas iš prabangiausio fotografijų albumo. Jei jau rinkti gražiausią – tai kad iš tiesų būtų vertas svajonės. Mūsų žurnalo skaitytojai, rinkdami gražiausią 2008-ųjų automobilį, matyt, tokiu principu ir vadovavosi. O kaina – visai nesvarbu.

■ Taip, iš tiesų *Ferrari California* taps daugelio trokštama svajone. Juk šio imponantiškojo raudono automobilio kaina siekia beveik 600 tūkst. litų. Tačiau svajoti apie gražius dalykus niekas negali uždrausti. Be to, pripažinkime, kad visada malonu paganyti akis į tai, kas gražu, miela ir žavu.

Gražiausio 2008-ųjų pasaulio automobilio rinkimuose galėjo dalyvauti kiekvienas mūsų žurnalo skaitytojas, nepriklausomai nuo amžiaus, lyties ar žinių apie automobilius. Juk svarbiausia buvo tiesiog

nuspęsti – patinka automobilio “veidas” ar ne? Visa kita – kaina, praktiškumas, patikimumas, techninės charakteristikos – šiuokart buvo antraeilis ar net trečiaeilis dalykas. Juk techninės mašinų naujovės šiais laikais dažniausiai yra gan panašios, o dizainas tampa esminiu skirtumu, lemiančiu automobilio sėkmę.

Šiomet mūsų skaitytojų teismui buvo atiduota beveik 100 naujų šių metų modelių, suskirstytų į septynias kategorijas. Skaitytojams reikėjo išrinkti gražiausią kiekvienos kategorijos (A, B, C, D, E, F ir G)

automobilį, o iš kategorijų laimėtojų – vieną absoliutų konkurso nugalėtoją.

Intriguojantis balsavimas

Per ilgiau nei tris mėnesius trukusius gražiausio 2008-ųjų automobilio rinkimus sulaukėme apie 3 tūkst. skaitytojų laiškų su anketomis bei SMS žinučių. Šiomet dalyvių skaičius buvo beveik toks pat kaip pernai ir gerokai didesnis nei užpernai. Priminsime, kad 2007-ųjų dizaino konkurse nugalėjo vokiečių sportininkas *Audi R8*, o 2008-aisiais –

britiškasis *Aston Martin Rapide*.

Renkant šių metų gražiausią pasaulio automobilį mūsų skaitytojų nuomonės buvo labai skirtingos, o kartais – itin panašios. Galime pasakyti, kad daugumai balsavusiųjų net nekilo abejonių, jog gražiausias tarp šiomet debiutavusių automobilių – imponantiškasis *Ferrari California*. Ant kulnų jam lipo (E

Absoliutūs konkurso nugalėtojai

Modelis	Balai
1. Ferrari California	874
2. BMW X6	811
3. Alfa Romeo 8C Spider	799

A kategorija



A kategorija

Maži ir kompaktiniai automobiliai

Modelis	Balai
1. Toyota iQ	282
2. Fiat 500	272
3. Ford Fiesta	270

B kategorija



B kategorija

Vidutinės klasės automobiliai ir universalai

Modelis	Balai
1. Jaguar FX	294
2. Audi A4	223
3. Honda Accord	221

- grožio etalonas lietuviams

1 vieta



acc
ACME COMPUTER COMPONENTS

TOMTOM

Prizo steigėjas UAB "Acme Kompiuterių Komponentai"

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

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



3 vieta

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

VILBRA FOTO

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

PENTAX

2 vieta

Antrosios vietos laimėtojo laukia skaitmeninis "Pentax" fotoaparatas



kategorijoje) *Alfa Romeo 8C Spider*, o absoliučioje įskaitoje *BMW X6*. Labiausiai skaitytojų balsai išsibarstė renkant A kategorijos automobilį – *Toyota iQ* nedideliu skirtumu nugalėjo jam tiesiog į pačią nugarą kvėpavusius kitus du "miesietičius" *Fiat 500* ir *Ford Fiesta*.

Teisingai visų kategorijų nugalėtojus šiemet įspėjo vienas skaitytojas. Tai šiaulietis **Arūnas Mikėnas**, kurį ir sveikiname. Konkurso nugalėtoji atitenka "TOMTOM One Region" navigacijos sistema. Antrą vietą užėmė mūsų skaitytojas

Gintautas Petrauskas iš Kauno rajono. Jis apdovanojamas skaitmeniniu "Pentax" fotoaparatu (prizo steigėjas – UAB "Vilbros prekyba"). Trečią vietą laimėjo **Svetlana Mikoliūnienė** iš Panevėžio. Jai atitenka dar vienas mūsų konkurso prizas – UAB "Bitė Lietuva" dovanojamas stilingas "Vodafone 526" mobilusis telefonas.

Sveikiname visus konkurso nugalėtojus ir iki sausio 20 d. prašome paskambinti į redakciją tel. (8–5) 264 94 26 arba 264 94 20.

Loreta Žilinskaitė

C kategorija



C kategorija

Sportiniai automobiliai ir kupė

Modelis	Balai
1. Gumpert Apollo	381
2. Aston Martin DBS	232
3. VW Scirocco	215

D kategorija



D kategorija

Visureigiai ir SUV

Modelis	Balai
1. BMW X6	413
2. Ford Kuga	314
3. Audi Q5	312

E kategorija



E kategorija

Kabrioletai ir rodsteriai

Modelis	Balai
1. Ferrari California	522
2. Alfa Romeo 8C Spider	509
3. Mercedes SLK	473

F kategorija



F kategorija

Maži ir dideli vienatūriai

Modelis	Balai
1. Citroen Berlingo	281
2. B klasės Mercedes	238
3. Mazda 5	228

G kategorija



G kategorija

Studijiniai ir koncepciniai modeliai

Modelis	Balai
1. BMW M1 Hommage Car	288
2. BMW Gina Light	225
3. Land Rover LRX	224

Taupūs naudoti mažyliai

Šiame žurnalo numeryje spausdiname antrą ir paskutinę straipsnių apie taupiausias naudotas mašinas rinkoje dalį. Jūsų dėmesiui dar keletas suvalkiečiams (ir ne tik) rekomenduojamų automobilių.

■ Nors degalai pinga, tai mūsų neguodžia – pasaulinė finansų krizė daugumai per piniginę kirto taip, kad taupyti pradeda net turtuoliai. Paprastam žmogui skaičiuoti kiekvieną centą dar aktualiau. Taupyti degalus yra daug būdų – ne kartą rašėme ir patarėme, kaip reikia važiuoti kuo taupiau, norint užsukti į degalinę kuo rečiau. Deja, jos visiškai išvengti nepavyks.

Patikimiausias būdas būtų nevažinėti, tiksliau, važiuoti autobusu arba dviračiu. Tačiau jei be automobilio išsiversti niekaip negalite, mes jums padėsime išsirinkti taupiausią.

Pirmoje taupių naudotų miesto mažylių apžvalgos dalyje, kurią spausdinome praėjusiam žurnalo numeryje (“Auto Bild Lietuva” 2008, nr. 25, 42–44 p.), pristatėme *Audi A2*, *Citroen C3*, *Fiat Panda*, *Ford Fiesta*, *Dacia Logan*, *A* klasės *Mercedes*, *Opel Astra* ir *Corsa* automobilius, į kuriuos siūlome atkreipti dėmesį ieškant taupiausio. Šiandien jūsų dėmesiui dar aštuoni taupūs automobiliai – *Peugeot 206*, *Renault Clio*, *Smart Fortwo*, *Škoda Fabia*, *Toyota Aygo* ir *Yaris* bei *VW Golf* ir *Polo*.

Tiesa, taupūs automobiliai nėra panacėja – jie vis tiek vartoja degalų, kad ir nedaug. Be to, nederama pamiršti ir to, kad mašinoms būtini ne tik degalai – jas reikia ir prižiūrėti. O šiuolaikiniai automobiliai tapo tokie sudėtingi, kad garaželyje vargu ar ką pats suremontuosite – teks važiuoti į rimtą servisą. Todėl trumpose mūsų apžvalgose šalia kiekvieno automobilio minime ir esminius jo trūkumus.

Kurį pasirinkti – patikimą ir daugiau degalų vartojantį ar rizikuoti susigundyti ekonomiškiau, bet sergančiu keilomis ligomis daugiau? Čia teks apsispręsti patiems, nes jeigu būtų tas vienintelis patikimiausias ir ekonomiškiausias, visas pasaulis seniai važinėtu vieno modelio automobiliu.

Linas Ščepkauskas

Peugeot 206 1.4 HDI/68 AG

Vidutinės sąnaudos
4,31



Peugeot rinkoje debiutavo 1998 m. Po dvejų metų po jo variklio dangčiu atsидūrė 2.0 HDI dyzelis, o 2002-ųjų pradžioje debiutavo mažesnis ir ekonomiškėsnis 1.4 HDI

■ **Peugeot 206** su mažiuku dyze-liuku – vienas patraukliausių va-riantų iš naudotų automobilių pasiūlos. Po variklio dangčiu dirba tas pats variklis, kurį rasite ir *Cit-roen C3* ar *Ford Fiesta* mašinosė. 206 modelyje jis truputį išlai-desnis – naudoja šiek tiek daugiau degalų. Deja, mažojo **Peugeot** patvarumas nėra jo stiprioji pusė. Be būdingų variklio gedimų (bėdos dėl degalų padavimo siste-mos), rūpesčių pridaro nepatvari pakaba, gendantis pavarų per-jungimo mechanizmas, prasta

elektros instaliacija ir išklėręs vairo mechanizmas. Vidutiniška ir salono apdailos kokybė. Tai gražus, taupus ir pigus miesto automobiliukas, deja, turintis nemažai trūkumų.

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	14,7
Maksimalus greitis (km/h)	168
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,3
Kaina (Lt)	nuo 8000

Renault Clio II 1.5 dCi/82 AG

Vidutinės sąnaudos
4,21



1.5 dCi variklis pradėtas montuoti į **Clio II** automobilius tik 2002-aisiais. Iki tol taupiausias variklis buvo turbodyzelinis 1.9 TD/75 AG, kuris vidutiniškai naudojo 5,2 l/100 km

■ **Clio II** gamintojų pažadai skamba viliojamai – 4,2 l/100 km. Tačiau iš tiesų tokios ekonomijos pasiekti beveik neįmanoma. Vis dėlto tai nekeičia fakto, kad **Clio dCi** yra vienas taupiausių mažųjų. Bet ar jis tinka taupiesiems vairuotojams? Dėl to kyla abejonių – degalų įpurškimo sistemos gedimai praryja visus de-galinėse sutaupytus pinigus. Genda ir turbokompresoriai, pasitaiko va-riklio valdymo bloko elektronikos gedimų. Daug kas priklauso nuo sėkmės – vairuotojai, kuriems liki-mas padovanos mašiną be šių

minėtų trūkumų, bus patenkinti savo **Clio**. Beje, **Clio II** turi ir nemažai smulkių trūkumų: genda centrinio užrakto pultas, per greitai susidėvi stabilizatoriaus jungtys, gausybė elektronikos gedimų.

TECHNINIAI DUOMENYS

Variklis	4 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm³)	1461
Galia (AG esant aps./min.)	82/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	185/2000
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	12,2
Maksimalus greitis (km/h)	175
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,2
Kaina (Lt)	nuo 9000

Smart Fortwo 0.7

Vidutinės sąnaudos
4,71



Gražu, ar ne? **Smart** vairuotojo vieta primena žaidimų kambarį. Trumpas kėbulas – **Smart** pritaikytas važinėti dviese. 2001-ųjų pradžioje mažius pirmą kartą buvo padailintas

■ Tie, kuriems teko vairuoti **Smart Fortwo**, žino apie ilgas pauzes tarp pavarų perjungimo. Bet nėra to blogo, kas neišeitų į gera – visada atrasite spragą, į kurią stovėjimo aikštelėje galima jį įsprausti. Sėdi aukštai, toli ma-tai, o degalų sąnaudos nedidelės. Daugiau kaip penkių litrų mažius nenaudoja. Rekomen-duojame vieną naujesnių mode-lių su serijine ESP, gamintą po 2003-ųjų. Versiją ESP primygti-nai nerekomenduojama – mažy-lis galiniais varančiaisiais ratais

žiemą gali pridaryti daug bėdos. Tiesa, nors techninės apžiūros centrai juos vertina gerai, reikėtų atkreipti dėmesį į prakiurti linku-sį variklį ir pavarų mechanizmą.

TECHNINIAI DUOMENYS

Variklis	3 cil. benzininis
Darbinis tūris (cm³)	698
Galia (AG esant aps./min.)	61/5250
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	95/2000
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	15,5
Maksimalus greitis (km/h)	135
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,7
Kaina (Lt)	nuo 8000

Škoda Fabia 1.4 TDI/75 AG

Vidutinės sąnaudos
4,51



Škoda Fabia prekiaujama nuo 1999 m., o 1.4 TDI variklis pasirodė nuo 2003 m. 1.9 SDI buvo siūlomas nuo pat gamybos pradžios

■ Dauguma į **Fabia** modelius mon-tuojamų variklių yra taupūs, ypač 1.4 TDI ir 1.9 SDI dyzeliai. Pasak gamintojų, mažiausiai degalų sunaudoja 75 AG 1.4 TDI – vidu-tiniškai vos 4,5 l/100 km. Tačiau šio variklio trūkumas – ne itin gera darbo kultūra: tik 3 cilindrai tarška ir vibruoja. Svarbu tai, kad šie varikliai genda rečiau negu 1.9 TDI dyzeliai, bet dažnai sunaudoja daug alyvos. **Fabia** turi daug smulkių trūkumų, kurie nereikalau-ja didelių išlaidų, bet nervina, pvz., atsilaisvina sėdynė. Jeigu nerūpi dinamika, rinkitės ekonomišką 1.9

SDI/64 AG dyzelį – jis nepaprastai patvarus, be to, populiariesnis ir daug pigesnis. Nors **Fabia 1.4 TDI** yra taupiausias, rekomenduojame patikimesnę ir galingesnę 1.9 SDI versiją, kurios eksploatacija bus pigesnė.

TECHNINIAI DUOMENYS

Variklis	3 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm³)	1422
Galia (AG esant aps./min.)	75/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	195/2800
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	14,2
Maksimalus greitis (km/h)	168
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,5
Kaina (Lt)	nuo 15 000

Toyota Aygo 1.0

Vidutinės sąnaudos **4,6l**



Vienas iš trijų brolių. **Toyota Aygo** konstrukcija identiška **Peugeot 107** ir **Citroen C1**. Tiek išore, tiek vidumi – tai jaunatviškas miesto automobilis

■ Taupyti gali būti malonu. *Toyota Aygo* ir du jos broliai *Peugeot 107* bei *Citroen C1* – geriausias to įrodymas. Tai stilingi, šiuolaikiški, gražūs ir saugūs miesto automobiliukai. Mus įkvėpė trijų cilindrų 1,0 l benzininis variklis. Jis tesveria 69 kg ir padoriai traukia jau esant žemoms apsakoms. Nuo 0 iki 100 km įsibėgėja per 12,6 sek., o tai tarp šios klasės atstovų šis tas. Tačiau dėl didokos automobilio masės *Aygo* degalų sąnaudos šiek tiek didesnės nei penki litrai. Apie trūkumus dar negali-

ma nieko pasakyti, nes *Aygo* ir *C1* parduodami vos trejus metus. Pirkti naudotą ar ne – jūsų valia. Galite pasirinkti vieną iš trijų: *Toyota*, *Peugeot* ir *Citroen*. Visi jie vienodi, tik *Toyota* šiek tiek brangesnė.

TECHNINIAI DUOMENYS	
Variklis	3 cil. benzininis
Darbinis tūris (cm ³)	998
Galia (AG esant aps./min.)	68/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	93/3600
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	12,6
Maksimalus greitis (km/h)	157
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,6
Kaina (Lt)	nuo 17 000

Toyota Yaris 1.4 D-4D/75 AG

Vidutinės sąnaudos **4,4l**



Toyota Yaris debiutavo 1998-aisiais, iš pradžių nepasiūlydamas taupaus dyzelinio variklio, nors 1.0/68 AG benzininis irgi nedaug sunaudoja degalų. 1.4 D-4D/75 AG variklis debiutavo 2001 m.

■ *Toyota Yaris* – ypač geras pasiūlymas tiems, kurie tikisi pigios eksploatacijos ir kuriems nereikia didelės mašinos. Tiesa, iš pradžių už ją reikia sumokėti daugiau negu už konkurentus, bet vėliau galima mėgautis patikimumu ir mažomis degalų sąnaudomis. Konstrukcija gana paprasta, patvarumas beveik tobulas. Variklis irgi nekelia rūpesčių. Tereikia reguliariai tikrinti alyvos lygį, nes kartais variklis mėgsta sunaudoti jos daugiau nei derėtų. Kartais

būna sunku perjungti pavaras dėl atsilaisvinusios sankabos, be to, rūdija priekinių sėdynių krepjamųjų tvirtinimas – štai, ko ger, ir visi tipiniai trūkumai.

TECHNINIAI DUOMENYS	
Variklis	4 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm ³)	1364
Galia (AG esant aps./min.)	75/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	170/2000
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	12,9
Maksimalus greitis (km/h)	170
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,4
Kaina (Lt)	nuo 16 000

VW Golf IV 1.9 TDI

Vidutinės sąnaudos **5,0l**



VW Golf – senas geras pažįstamas. Nuo 1997 iki 2003 m. buvo gaminama ketvirtoji karta. Apdaila bei ergonomiška vairuotojo vieta dar ir šiandien verta pagyrimo

■ Nėra mėgstamesnio automobilio už *Volkswagen Golf*. Daugiau kaip keturi milijonai ketvirtosios kartos modelių išriedėjo pro gamyklos vartus. Didelė šio modelio pasiūla ir tarp naudotų automobilių. Populiariausi yra modeliai su dyzeliniais varikliais. Nėra ko stebėtis: 100 AG TDI (gamintas nuo 2000-ųjų) galingas ir taupus. Tik būkite atsargūs! Jei pagrindinis variklio diržas nebus keičiamas laiku, rizikuojate sulaukti brangaus motoro remonto. Be to,

vairuotojai skundžiasi elektronika: streikuoja langų kėlikliai, centrinis užraktas ir borto kompiuteris. Rūpesčių pridaro ir galingo sukimo momentu pasižyminčio dyzelio transmisija.

TECHNINIAI DUOMENYS	
Variklis	4 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm ³)	1896
Galia (AG esant aps./min.)	100/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	240/1800
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,5
Maksimalus greitis (km/h)	188
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	5,0
Kaina (Lt)	nuo 12 000

VW Polo 1.4 TDI/75 AG

Vidutinės sąnaudos **4,4l**



Penkerių durų **VW Polo 1.4 TDI** patenkins nedidelės šeimos poreikius – jo vidus išties erdvokas. Rinkoje debiutavo 2001 m.

■ Ketvirtosios kartos *VW Polo* turi daug privalumų. Tai graži ir kokybiškai surinkta mašina. Su 3 cilindrų 1.4 TDI varikliu ji yra ir labai taupi. Tiesa, mažasis *VW* šiek tiek kelia eksploatacinių rūpesčių – gana greitai susidėvi priekinės pakabos elementai (viršutinės amortizatorių tvirtinimo detalės, ašių svirtys, vadinamieji sailenbloakai), genda “stop” žibintų jungiklis ir

elektriniai langų kėlikliai. Be to, jis yra brangokas.

TECHNINIAI DUOMENYS	
Variklis	3 cil. turbodyzelis
Darbinis tūris (cm ³)	1422
Galia (AG esant aps./min.)	75/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	195/2200
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	13,6
Maksimalus greitis (km/h)	170
Vid. degalų sąnaudos (l/100 km)	4,4
Kaina (Lt)	nuo 11 000

Išvada

■ Taupyti degalus ne tik apsimoka, bet ir madinga. Išsirinkę taupesnę automobilį palengvinsite savo šeimos biudžetą, o kartu ir mažiau teršite aplinką. Prisiminkite, kad eidamas iš mokyklos jūsų vaikas kvėpuoja tuo, ką meta lauk jūsų ir kaimyno automobilis. Todėl net jei turite pakankamai pinigų ir jokios krizės jūsų finansams nebusios, pataupykite bent jau savo ir savo šeimos sveikatą. Jeigu taip mąstys kiekvienas, oras mūsų gatvėse bus gerokai švaresnis.

UŽSIPRENUMERUOK
tik per **2** minutes
INTERNETU!



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

Žurnalo "Auto Bild" bendradarbis J. Tanzas iš tiesų gali juoktis: jo 600 eurų kainavęs Audi 80 pasirodė esąs geras pirkinys



Mes jį išbandėme

Kokia yra pigioji "bulka" AUDI 80?

Mūsų kolega iš vokiško žurnalo "Auto Bild" Jensas Tanzas tris mėnesius važinėjo grašius kainuojančiu automobiliu – lietuvių taip mylima "bulka" Audi 80. Štai jo įspūdžiai.

■ Lietuvoje naujas automobilis vidutiniškai kainuoja apie 65 000 litų. Per milijoną eurų kainuojančiu Bugatti Veyron taip pat važinėja vienas lietuvis verslininkas. Tiesa, ne Lietuvoje.

Bet kur yra mažiausios kainos riba, kai dar įmanoma gana komfortiškai naudotis pigiu automobiliu? Žurnalo "Auto Bild" darbuotojas Jensas Tanzas nusprendė tai išmėginti praktiškai. Ar galima įsigyti "bulką" už kelis šimtus eurų ir nepatiriant rimtesnių problemų ją eksploatuoti? Jo nuotyčiai bei verdiktas čia ir pateikiami.

Devintąjį dešimtmetį Audi buvo tikras revoliucionierius. Dar 1986 metais pradėtas gaminti Audi 80 buvo pirmasis savo klasės automobilis, turėjęs cinkuotą kėbulą. Žvelgiant į tokių naudotų automobilių pasiūlą rinkoje paieška tampa sunkesnė, nei galima tikėtis. Senieji Audi 80 dažniausiai arba visiškai sudrožti, arba kainuoja ne taip mažai. Nors jų skardos nerūdija, matyti, kad pastaraisiais metais dauguma apžiūrėtų modelių nebuvo rūpinamasi.

Galiausiai vokiečių kolegai pavyko rasti daugiau mažiau priimtina variantą Liubeko mieste.

Automobilis pagamintas 1990 metais, juodos spalvos, penkių pavarų su 2.0/113 AG varikliu. Net techninės apžiūros talonas dar galiojo iki 2009 m. vasario mėnesio. Tiesa, išmetamųjų dujų sistema po aštuoniolikos metų naudojimo buvo surūdijusi prie katalizatoriaus ir ties viduriniu bakeliu, o stabdžių sistema ir priekinė pakaba reikalavo remonto. Taip pat reikėjo pakeisti plikas padangas. Viena stiklo pakėlimo rankenėlė nulūžusi, nebeveikia variklio temperatūros matuoklė – kaip žinoti, ar variklis neperkaitęs?

Draugystė nuo pirmos akimirkos

Vieną penktadienį, ir ne bet kokį, o tryliką mėnesio dieną, Jensas pasirašė pirkimo–pardavimo sutartį ir paklojo ant stalo 600 eurų (beveik 2100 Lt). Pasak Jenso, jau važiuodamas namo jis su Audi automobiliu labai susidraugavo. Variklis sukosi maloniai, pavarų svirtis dirbo tiksliai. Odometras rodė 78 tūkst. kilometrų ridą – įdomu, kelis kartus jis jau buvo apsisukęs? "Grundig" firmos kasetinis radijo grotuvas vis dar veikė ir po kurio laiko viskas aplinkui ėmė atrodyti gana koky-



Devintojo dešimtmečio automobilio salonas: be saugos oro pagalvių, bet su moderniais prietaisų ciferblatais ir firmos "Grundig" kasetine magnetola



Bagazinė: deja, joje telpa nedaug, o įdėjus atsarginį ratą vietos beveik nelieka. Gerai, kad galinėje sėdynėje yra anga ilgiems kroviniams



Medienos krovinys – J.Tanzas rodo nesektiną krovinų pervežimo pavyzdį. Vietoje šiais laikais įprastų kompaktinių plokštelių, jis vėl išsitraukia ir suka seną gerą kasetę. Nuplautas ir nuvaškuotas Audi 80 sužibo pirminiu savo spindesiu. Gerai, kad kėbulas cinkuotas



Iš už kampo atrieda atjaunėjęs 1990 metų Audi 80. Automobilis su 2.0E varikliu važiuoja gana dinamiškai. Nesivaikydamas modernumo ir nesitikėdamas techninių naujovių, jį J.Tanzas įsigijo už 600 eurų

biškai. Tik medžiaginiai sėdynių apmušalai buvo nutrinti ir dėmėti.

Nusprendęs šiek tiek atnaujinti automobilio išvaizdą, Jensas jį nuplovė ir nuvaškavo. Na štai, po nedidelio vargo Audi 80 vėl sužvilga savo pirminiu puošnumu. Bet kaip bus su technine dalimi? Reikia pripažinti, kad automobilio priežiūra nesudėtinga. Erdvės po variklio dangčiu daug, o pasiėmus raktus nesunkiai pasiekiamos giliausios kertelės. Nedaug elektronikos – taip pat nekelia didesnių rūpesčių. Tiesa, čia nerasite šiuolaikiniam automobiliui įprastų privalumų – nėra net saugos oro pagalvių ar galinių saugos diržų, o pačią ABS sistemą “Audi” koncernas siūlė tik už papildomą kainą. O tai jau nesaugu.

Tačiau, mokėdamas grašius, susitaikau su kompromisais.

Kaip Audi 80 tapo Aldi 80

Savo sėkmingąjį pirkinį kolega pavadino “Aldi 80”. “Aldi” – tai pigių prekių parduotuvių tinklas Vokietijoje. O ko iš jo daugiau norėti – automobilis važiuoja ir netgi stabdo. Jei reikia, galima lėkti net 180 km/h greičiu. O jei niekur neskubama, 100 km kelio jam pakanka 7 litrų 95 markės benzino. Be to, jis puikiai tinka ir kroviniams pervežti. Galinėje sėdynėje esanti anga leidžia vežti ir ilgus krovinius. O kas netelpa į vidų, išlenda pro stoglangį.

Per tris mėnesius, nuvažiavus beveik 4 tūkst. kilometrų, Audi nepateikė jokių netikėtų staigmenų, išsky-



AUDI 80: išlaidos (eurais)	
Naujo automobilio kaina (1990 m.)	16 366
Naudoto automobilio kaina (2008 m.)	600
Remontas	277*
Mokesčiai	100***
Draudimas (4 mėnesiai)	102***
Benzino išlaidos (3800 km)	371
Pardavimo kaina	1000
Iš viso išlaidų	450
Kilometro kaina	0,12

* Lietuvoje tokio remonto (įskaitant darbą ir detales) kaina būtų apie 300 Lt, ** Lietuvoje tokio mokesčio nėra, ***Lietuvoje privalomojo civilinio draudimo kaina keturiems mėnesiams – 136 Lt

Techniniai AUDI 80 2.0E duomenys	
Gamybos metai	1990
Variklio darbinis tūris (cm ³)	1984
Variklio galia (AG esant aps./min.)	113/5300
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	170/3150
Maks. greitis (km/h)	196
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	10,9
Vid. deg. sąnaudos (l/100 km)	9,3

AUDI 80 2.0E (1990 m.) atsarginių detalių kainos	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	80
Galiniai žibintai (vnt.)	85
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	124
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	60
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	93
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	43
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	125
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	151
Sankabos kompleksas	761
Priekinis sparnas	200

rus tuos gedimus, kurie jau buvo pastebėti perkant. Ar apsimoka remontuoti 600 eurų kainuojantį automobilį techninio aptarnavimo centre?

Nuvažiavus į automobilių servisą Kylyje buvo suremontuota surūdijusi išmetamųjų dujų sistema, sumontuoti nauji tvirtinimai. Rūpesčių dėl aušinimo skysčio termometro buvo kilę dėl to, kad sugedo daviklis, bet jį nesudėtinga pakeisti, taigi bėdų lyg nebūta.

Vis dėlto nuvykti į autoservisą bu-

vo verta, nes dabar sėdęs į savąjį Aldi 80 Jensas jaučiasi taip, tarsi važiuotų nauju automobiliu. Na, beveik nauju. Ir visa tai papildomai išleidus tik 227 eurus (beveik 790 Lt). O jei vėl parduotų šį naudotą automobilį – kiek jis prarastų? Nieko panašaus – Jensas net išloštų! Vos į internetą įdėjus skelbimą apie parduodamą Audi 80 iškart atsirado pirkėjas, kuris nesidėrėjęs sutiko už automobilį mokėti 1000 eurų. Net kažkaip gaila skirtis...

Leonas Paplauskas



Apsilankymas servise: automobilių meistrai iš Kylio remontuoja aušinimo skysčio termometro daviklį ir sutvarko išmetamųjų dujų sistemą

Išvada

■ Audi 80 ir Jensas Tanzas tapo tikrai geri draugai. Šis automobilis nepriekiaštingai atliko savo, kaip patikimo, patogaus ir taupaus palydovo, vaidmenį ir, tikėtina, taip pat puikiai tarnaus ir naujam savininkui. Kėbulas nerūdija, mechanika nesudėtinga ir patikima, o variklis beveik “neužmušamas”. Galbūt automobilio išvaizda patinka ne kiekvienam, bet Jensas vėl rinktųsi jį, o ne bėdvasį naują automobilį, nors trylikametė Jenso dukra Audi-Aldi 80 pavadino tiesiog “kvailiu”.



Sudie,

Skausmingas atsisveikinimas su aštuoniais cilindrais

Jie buvo žvaigždės, sportininkai ir sriaubėjai. Žvilgantys ir žavūs, su aštuonių cilindrų varikliais, tačiau jų laikas turi baigtis. Pažvelkime atgal į epochą, kurioje variklio skambesys buvo svarbiau nei degalų sąnaudos.

■ Klasikinis V8 variklis yra kažkas panašaus į cunamį: jį pajunti, tiksliau, išgirsti anksčiau, nei pamatai – netgi 50-ies metų senumo *Chevrolet Bel Air* automobilio. Kai užvedimo spynelėje pasukamas raktelis, atrodo, lyg nematoma milžiniška ranka paspaudžia automobilio priekį žemyn. Milžinas variklių skyriuje pasiraivo, giliai kosteli iš galinių dujų išmetimo

vamzdžių ir pradeda griaudėti savo žemu, ramiu balsu.

Ir šis Amerikos balsas netrukus turės nutilti amžiams? Ne kas kitas, o pats “General Motors” koncerno prezidentas Bobas Lutzas neseniai pranešė apie atsisveikinimą su V8. “Aštuonių cilindrų varikliai neturi ateities”, – pasakė pripažintas arklio galių gerbėjas per koncerno valdybos posėdį, kai “Cadillac” kom-

panija pranešė nebegaminsianti naujo V8 variklio.

Štai ir “Audi” koncernas keičia *S4* modelio aštuonių cilindrų variklį į šešių cilindrų galios agregatą su kompresoriumi ir nutraukia V8 formos dyzelinio variklio gamybą. Tad sudie, V8?

Elbės upe pro šalį praplerpia senas garlaisvis, o krantinėje retrospektyvinei akistatai susirinkę stovi

trejetas automobilių su V8 varikliais iš trijų epochų: dabartinis *BMW M3*, 1976-ųjų *Mercedes 450 SEL 6.9* ir *Chevrolet Bel Air*, kuris lygiai prieš 50 metų pradėjo pergalingą naujojo “Big Block” tipo variklių žygį. Tuomet pirkėjai džiūgavo: pagaliau iš aštuonių cilindrų išspaus 5,7 litro darbinis tūris, pagaliau daugeliui “įkandama” galia! Iš esmės *Bel Air* buvo ne kas

Didelis variklis, didi istorija

■ Aštuoni cilindrai visada garantuoja prestižą ir galią. Pirmiausia *Ford* nuo XX a. ketvirtojo dešimtmečio, vėliau ir GM koncernas V8 padarė masinės gamybos varikliu.



▲ Nugalėtojų tipas: *Ford Cosworth V8* variklis septyntajame dešimtmetyje karaliauvo “Formulės-1” trasose

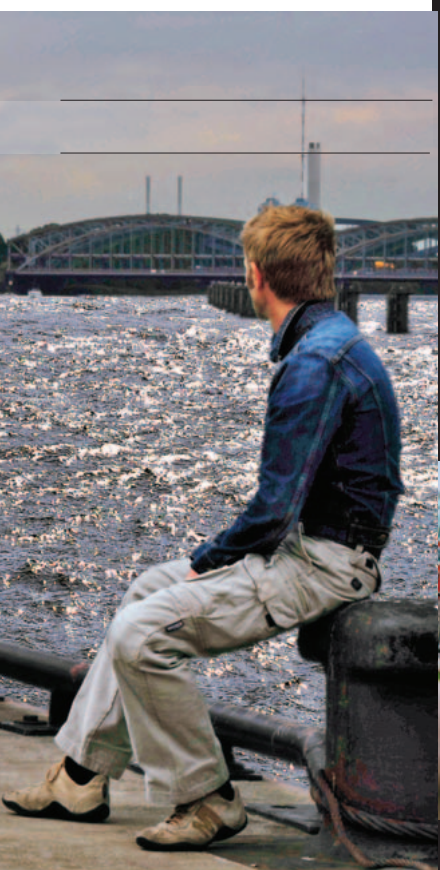


▲ Statuso simbolis: V8 variklis, kilęs iš Detroito, *Opel Diplomat Coupé* modelį pakylėjo iki rimto *Mercedes* automobilių varžovo

▼ Jėgos paketas: raumeningieji automobiliai, pvz., *Dodge Charger*, galėjo pasigirti 400 AG varikliu



▲ Pirmasis vokiškas pokario V8: 1954 m. pasirodė pirmasis *BMW V8* agregatas. Jis varė ir žymųjį 507 modelį



Trys automobiliai su aštuonių cilindrų varikliais Elbės pakrantėje simbolizuoja savo epochą: XX a. šeštojo dešimtmečio žavesį, aštuntojo dešimtmečio jėgą ir šiandienos sportinę dvasią

Pažvelkite, koks "Route 66" laikų grožis, mums pažįstamas tik iš nuotraukų. Greičiausiai judanti rodyklė – degalų lygio matuoklio



Chevrolet Bel Air

Panoraminiis stiklas ir chromas – visur, kur tik įmanoma: XX a. šeštojo dešimtmečio pabaigoje amerikiečių aistra prabangai pasiekė aukščiausią lygį



Mercedes 450 SEL 6.9

Šių XX a. aštuntojo dešimtmečio superautomobilių buvo pagaminta 7380 vienetų, daugiausia Jungtinėms Amerikos Valstijoms. Jėgos simbolis riedėjo tik ant 14 colių ratų, apautas 215 mm pločio padangomis



BMW M3

Senasis šešių cilindrų motoras buvo išluptas lauk, o jo vietą užėmė V8 variklis. Naujasis M3 modelis su 420 AG "širdute", ko gero, per daug galingas važinėti kasdien

kita, kaip amerikietiškas *Opel Rekord* variantas. Dabar jis ir po variklio dangčiu turėjo tai, ką jau išorėje žadėjo panoraminiai langai, galiniai "pelekai" ir dvispalvis nudažymas.

"348-asis", taip gerbėjų buvo vadinamas šis variklis, yra "Small Block" motoro, kuris šiandien laikomas visų laikų populiariausiu automobilių varikliu, vyresnysis

brolis. Sportiniai automobiliai, maži sunkvežimiai, pikapai, šeimyniniai limuzinai turėjo šį variklį. O kas yra "Big Block"? Šis V8 monstras vos ne vos telpa variklio skyriuje, kuris yra tokio dydžio, kad bet kuriam *Smart* galėtų būti kaip garažas. Jo raudonai dažytame variklių bloke monumentiškai įlieta cilindrų darbo eiliškumo tvarka: 8, 4, 3...

Ši skaičių seka slepia pagrindinę

paslaptį: kadangi cilindrai uždegami pakaitomis, kartais net nereguliariai, šis V8 variklis tuščia eiga skamba kaip viskio gargaliavimas gerklėje. Dviejų laipsnių "automatika" užsikeria ir trūkčioja, o nuspaudus akceleratoriaus pedalą atrodo, kad maždaug 50 AG prasmenga kažkur hidrottransformatoriaus gelmėje. Niekam nekiltų minties pažadinti 250 AG galiūną, galbūt išskyrus

porą chuliganų iš legendinio filmo "American Graffiti".

Minkštas važiavimas automobiliu Bel Air nieku gyvu neprilygsta amerikietiškiems kalneliams. Jo vairuotojas, sėdėdamas ant ištisinės sėdynės, išmoksta svarbiausią pamoką: šis V8 nemoka staigiai spurtuoti (tai pavyksta tik "drageriams", panaudojusiems metanolį), jis tik ramina emocijas.



▲ Estetas: Ericho Bitterio CD modelis su GM V8 motoru buvo gražiausias italų dizaino ir vokiškos technikos pavyzdys



◀ Sveika: aštuonių daržovių Campbell's sultys, kurių sėkmė lėmė V8 ženklas



◀ Fiat V8 (1952–1955) modelis taip vadinosi todėl, kad italai manė, jog V8 santrumpa yra užpatentuota



▲ Perėjimas: prieš 20 metų Audi V8 dėl naujo variklio pakilo į aukščiausią klasę



▲ Jėga: paprasta variklio V8 sandara visuomet žavėjo tuningo mėgėjus. Pasitelkę metanolį "drageriai" pasiekia per 4000 AG galią



Raudona spalva esant 5000 aps./min. – “6.9-asis” nebuvo absoliutus apsučių čempionas, tačiau kadaise tai buvo didžiausių apsučių serijinis variklis



Dvispalvė išorė ir netgi trys spalvos salone. Išgaubtas stiklas suteikia platų panoraminį vaizdą tarsi kine. *Bel Air* savininkai kaip papildomą įrangą anuomet rinkdavosi vairo stiprintuvą ir vakuuminę peleninę

Tuo tarpu XX amžiaus aštuntojo dešimtmečio automobiliuose tokios ramybės nepajusite. Dėl pirmosios naftos krizės “Mercedes-Benz” koncernas iki 1975 metų buvo pristabdęs S klasės automobilių su galingais varikliais gamybą. Tačiau būtent tuomet Vokietijos greitkeliuose pasirodė jis – 6,9 litro talpos V8 motoras, kuris 600-ojo modelio variklio skyrių užpildė tarsi daugialgalvis slibinas. Kažkur apačioje “sportuoja” keturi trapeciniai dirželiai, degimo skirstytuvai – bemaž alaus bokalo dydžio. Ir vargas mechanikui, kuriam teko susidurti su serijinės gamybos hidropneumatinė transmisija...

Mercedes atrodė tarsi signalinis švyturėlis: duokit kelią!

Anuomet šis Mercedes keliuose atrodė kaip mėlynas signalinis švyturėlis politikų eskorte: jo 286 AG motoras ragino visus užleisti kelią. Visus, netgi Porsche vairuotojus, kurie po to iškart sustodavo šalikelėje ir, pakėlę galinį dangtį, tikrindavo variklį.

Didžiausias visų Mercedes 450 SEL 6.9 pirkėjų malonumas buvo vidaus įranga. Jo sėdynės trauktos veliūru, jokios odos. Išoriniai veidrodėliai reguliuojami ranka. Durelės taria “klankt” – tarsi ugniai atsparaus seifo. Jo V8 variklis

buvo laikomas ramaus riedėjimo etalonu, nes 90 laipsnių cilindrų išvrtimo kampas puikiai subalansuoja abiejų cilindrų blokų dinamines jėgas. Išorinis pasaulis praplaukia tarp tolumo ošimo. Šią ramybę trukdo tik švytinčios kitų pagyvenusių eismo dalyvių, kurie vis dar svajoja apie “šešis devynis”, akys. Įsibėgėjimas iki 100 km/h per 7,4 sekundės, santūrus maksimalus 234 km/h greitis tuomet buvo svajonių viršūnė, nors šiandien vikresnis netgi bet kuris *Golf GTI*.

Deja, naftos kainos, vėl “sprogusios” 1979 metais, galiausiai pasivijo ir “6.9-ąjį”: per brangu,

pernelyg didelis apetitas – vidutiniškai 20 litrų 100 km kelio, išmetamosios dujos per daug nešvarios, t.y. per daug teršė aplinką... Vietoj “šešių devynių” eksporto rinkai “Mercedes” pasiūlė 300 SD modelį, pirmąjį S klasės automobilį su dyzeliniu varikliu.

Tačiau V8 žavesys toliau džiugina moderniam sportiniam BMW M3 automobilio variklyje. Jo vožtuvų mechanizmas primena modelių agentūrą – vien ko verti lengvi ir liekni vožtuvų koteliai! M3 tachometro rodyklė iki raudonos 8300 aps./min. ribos šoka taip staigiai, kaip nepavyksta jo-

► **Dovanota jėga:** dėl “Chrysler” gamybos V8 variklio prancūziškas *Facel Vega* virto greitu “Gran Turismo” klasės automobiliu



► **Jūrinė galia:** “Chrysler” gamybos V8 galingą variklį vertino ir laivų gamintojas “Riva”

► **“Porsche” bandymas:** 928-asis modelis su priekyje įmontuotu V8 varikliu turėjo pakeisti 911-ąjį, tačiau nesėkmingai...



► **500 kg sveriantis Boss Hoss** su V8 varikliu – dar vienas motociklas ar beprotiška skulptūra?



► **Apsučių stebuklas:** “mažieji” Ferrari (čia 308 modelis) neįsivaizduojami be aštuonių cilindrų variklio



► **V8 kavinė:** populiariame filme “Mašinos senųjų JAV už



Esant šaltam varikliui raudona sritis įsižiebia daug žemiau



kiam kitam, net turbiniuam varikliui. 420 AG jėga perduodama ratams absoliučiai tolygiai, be jokių duobių.

Šiuolaikišku pavarų perjungimu *BMW M3* automobilyje rūpinasi M-DCT transmisija su dviguba sankaba – jokia pavarų dėžė nedarba taip greitai ir taupiai. O taupyti benzina V8 varikliams reikėdavo visuomet, juo labiau kad jų sparčiai mažėja. Tačiau priverstinis oro įpūtimas ir taupymo triukai jiems galbūt dar žada ateitį – kaip dar daugiau degalų naudojančio 12 cilindru variklių pakaitalo.

Jurgis Bružas

BMW M3

Darbinis tūris	3999 cm ³
Galia (kW (AG) esant aps./min.)	309 (420)/8300
Maks. greitis	250 km/h
Vid. degalų sąnaudos	12,4 l/100 km



Mercedes 450 SEL 6.9

Darbinis tūris	6834 cm ³
Galia (kW (AG) esant aps./min.)	210 (286)/4250
Maks. greitis	234 km/h
Vid. degalų sąnaudos	22 l/100 km



Chevrolet Bel Air

Darbinis tūris	5703 cm ³
Galia (kW (AG) esant aps./min.)	156 (212)/4400
Maks. greitis	185 km/h
Vid. degalų sąnaudos	apie 20 l/100 km

◀ Vairuotojų svajonė: 16 litrų darbinį tūrį ir 3000 Nm turintis "Scania" gamybos V8 variklis, skirtas sunkvežimiams

susitikimo vieta animaciniame tės", tipišku kandinių stilius



▲ Daaug variklio ir mažai svorio: su "Ford" V8 varikliu AC Cobra pasiekdavo 280 km/h greitį

▲ Vokiškas ža-vesys: retas automobilis *Glas V8*, pagamintas tik 666 vienetų tiražu

Prekyba naujais automobiliais vis smunka

Lapkričių Baltijos šalyse – Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje – užregistruoti tik 3587 nauji automobiliai, t. y. net 58 proc. mažiau nei tuo pačiu laikotarpiu pernai (8453 vnt.).

■ Lapkričio mėnesį didžiausias kritimas užfiksuotas Latvijoje – 60 proc., t. y. iki 1167 vnt., tačiau Lietuva ir Estija nedaug atsilieka – šiose šalyse užfiksuotas 56 proc. kritimas, palyginti su pernai lapkričiu. Deja, Lietuvos naujų automobilių rinkoje užbaigti šiuos metus ne prasčiau nei pernai, ko gero, nepavyks. Per pastarąjį pusmetį smukęs pardavimas lapkritį taip sumažėjo, jog 2007-ųjų rezultato pasiekti nepavyks. Latvijoje ir Estijoje naujų automobilių pardavimas stabtelėjo dar anksčiau, todėl šįmet rezultatai bus gerokai prastesni nei pernai.

Apskritai kiekį lapkritį visose šalyse buvo užregistruotas panašus kiekis naujų automobilių. Daugiausiai Estijoje (1264 vnt.) ir Latvijoje (1167 vnt.), Lietuvoje rezultatas prasčiausias – 1156 vnt. Pagal rezultatus nuo metų pradžios šalys išsidėstė tokia tvarka: pirmoje vietoje – Estija (26 454 vnt.), antroje – Lietuva (23 894 vnt.), trečioje – Latvija (20 542 vnt.).

Lapkričių Baltijos šalyse populiariausia markė buvo *Volkswagen*, šių automobilių užregistruota 425 vnt. Į antrą vietą smuktelėjo *Toyota* (385 vnt.), trečioje – *Škoda* (299 vnt.). Pagal šių metų vienuolikos mėnesių rezultatus lyderių trejetukas išsidėstęs tokia tvarka: pirmoje vietoje – *Toyota* (8027 vnt.), antroje – *Volkswagen* (7291 vnt.), trečioje – *Škoda* (4998 vnt.).

Tarp asmeninės paskirties automobilių Baltijos šalyse lapkritį populiariausias modelis buvo *Subaru Forester*, jų užregistruota 117 vnt. Į antrą vietą smuktelėjo *Toyota Avensis* (116 vnt.), trečioje – *Škoda Octavia* (107 vnt.). Nuo metų pradžios daugiausiai užregistruota *Škoda Octavia* modelių (2509 vnt.).

ABL inf.

Naujų automobilių pardavimas Baltijos šalyse

Šalis	Parduota per 2008 m. lapkričio mėn.	Parduota per 2008 m. 11 mėn.	Per šį lapkritį, palyginti su 2007 m. lapkričiu (proc.)	Per 2008 m. 11 mėn., palyginti su 2007 m. 11 mėn. (proc.)
Estija	1264	26 545	-56	-21
Lietuva	1156	23 894	-56	+1
Latvija	1167	20 542	-60	-38
Baltijos šalys	3587	70 890	-58	-22

Šaltinis: "Data Center"



Lapkričių Baltijos šalyse daugiausiai buvo parduota *Subaru Forester* "parketinių" visureigių

Kitame numeryje (šeštadienį, sausio 3 d.) skaitykite:

DIDYSIS TESTAS



Benzinas ar dyzelinas?

Kurie degalai geriau? Testuojame pirmuosius 10 iš 22 modelių

PASAULINĖ PREMJERA

Toyota Avensis



Ryškesnis nei buvo

NAUDOTI AUTOMOBILIAI

Renault Vel Satis
Skirtas (tik) estetais



Shell
HELIX Motor oils

Kad ir kokį kelią
išsirinktumėte,

su „Shell Helix“
visada sugrįšite.



Oficialus Shell tepalų platintojas
UAB „Jungent“
Kalvarijų g. 98-44, 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.

UAB „MOLLER AUTO“,
Laisvės pr. 127, Vilnius,
tel. (8 5) 210 16 53

UAB „MOLLER AUTO“,
Savanorių pr. 191, Vilnius,
tel. (8 5) 215 99 96

UAB „AUTOJUTA“,
Chemijos g. 8, Kaunas,
tel. (8 37) 490 391

UAB „BALTIC AUTO“,
Mokyklos g. 45, Klaipėda,
tel. (8 46) 411 241

UAB „TRANSALDA“,
Pramonės g. 2D, Šiauliai,
tel. (8 41) 550 535

UAB „KREDORA“,
J. Basanavičiaus g. 69B,
Panevėžys,
tel. (8 45) 596 611

UAB „MAGIRA“,
Putinių g. 31, Alytus,
tel. (8 315) 77 340