Nr. 8 (93), 2009 04 11–24

# Auto Bild

www.autobild.lt

Dvisavaitinis žurnalas

MAŽIAUSIAI GENDANTYS **8** IR **9** METŲ AUTOMOBILIAI

**TUV** ataskaita, IV dalis




**Saugi**
**Stilinga**
**Patikima**

## mazda 3

Tik 3 99 Lt!

## Audi A4 Avant prieš Q5

Didysis testas

## Mercedes GLK prieš C 320 T



**AUTO BILD** *TYRIMAS!*

**Kur pigiausia apdrausti automobilį?**

Mažasis testas



**Renault Megane** prieš **Peugeot 308**

Naudoti automobiliai

**3 vienatūrių palyginimas**



*Ford Galaxy, VW Sharan, Seat Alhambra*

Pasaulinė premjera

**Toyota Urban Cruiser**



**JAPONIŠKAS MINI SUV**

Įvairenybės



*Dyzelių dvikova:*
**Porsche** prieš **Porsche**

ISSN 1822-282X

# UŽSIPRENUMERUOK tik per 2 minutes INTERNETU!







http://prenumerata.veidas.lt

| 1 mėn. | 3 mėn. | 6 mėn. | 12 mėn. (Lt)* |
|---|---|---|---|
| 8,50 | 25,50 | 51 | 102 |

* įskaičiuotas 19% PVM




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



## Brangūs skaitytojai!

Atrodo, kad žiema jau galutinai pasitraukė iš Lietuvos, o vairuotojams prasidėjo naujas kelionių etapas. Į gatves išriedėjo dviratininkai, motociklininkai, savaitgalio maršrutu butas–sodas kursuojantys vairuotojai. Važiavimo sąlygos pagerėjo, tačiau budrumo ir toliau reikia neprarasti. Norime priminti, kad nuo balandžio 1 d. leidžiamuose Lietuvos greitkelių ruožuose galima važiuoti 130 km/h greičiu, o dygliuotąsias žiemines padangas būtina pakeisti vasarinėmis.

Tęsiame naudotų automobilių gedimų statistikos rubriką. Šiame numeryje rasite aštuonerių devynerių metų senumo mažiausiai ir daugiausiai gendančius modelius (46 p.), o 12 p. pateikiame žurnalisto tyrimą apie vairuotojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo kainas ir bendrovių patikimumą.

Kaip visuomet pristatome naujausius modelius. Šįkart tai visiškai naujas *Toyota Urban Cruiser* (8 p.), antros akrtos *Mazda3* (10 p.), o su visureigių rubrika (36 p.) naujasis *Hyundai* kūrinys *ix55*.

Malonaus skaitymo!

**Vitoldas Milius**

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

**www.autobild.lt**



**12** Pinigus ir laiką taupančiam vairuotojui "Auto Bild Lietuva" patarimai, kur pigiausiai galima apdrausti automobilį privalomuoju draudimu



Audi A4 Avant *prieš* Q5

Mercedes C320 T *prieš* GLK 320

VW Touran *prieš* Tiguan

Volvo V70 *prieš* XC60

**20** "Parketiniai" džipai, arba SUV automobiliai, nūnai yra gana populiarūs. Tačiau vienatūriai ir universalai neretai yra ne tik pigesnis, bet ir geresnis pasirinkimas



**8** Netradicinis miesto automobilis iš Japonijos *Toyota Urban Cruiser* Lietuvos rinkoje debiutuos jau gegužės mėnesį

## i AUTOMOBILIAI MŪSŲ ŽURNALE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 47 | Alfa Romeo 145 | 47 | Peugeot 306 |
| 20 | Audi A4 Avant | 28 | Peugeot 308 |
| 20 | Audi Q5 | 45 | Peugeot 806 |
| 15 | Chevrolet Volt | 46 | Porsche Boxster |
| 45 | Chrysler Voyager | 48 | Porsche Cayenne Diesel |
| 46 | Citroen Xantia | 48 | Porsche Standard 218 |
| 14 | Corvette Stingray | 28 | Renault Megane |
| 46 | Ford Focus | 47 | Renault Scenic |
| 42 | Ford Galaxy | 42 | Seat Alhambra |
| 38 | Ford ??? | 47 | Škoda Felicia |
| 45 | Ford Windstar | 14 | Škoda Superb |
| 14 | Gumpert Apollo | 46 | Toyota Avensis |
| 36 | Hyundai ix55 | 16 | Toyota iQ |
| 10 | Mazda 3 | 8 | Toyota Urban Cruiser |
| 20 | Mercedes C 320 T | 20 | Volvo V70 |
| 20 | Mercedes GLK 320 | 20 | Volvo XC60 |
| 16 | Mini | 47 | VW Passat |
| 50 | Mitsubishi Colt | 46 | VW Polo |
| 14 | Mitsubishi i MiEV | 42 | VW Sharan |
| 18 | Nissan GT–R | 16 | VW T2 |
| 46 | Nissan Primera | 20 | VW Tiguan |
| 15 | Opel Insignia | 20 | VW Touran |

# TURINYS

Nr.8 (93) 2009

## Aktualijos


8 **Toyota Urban Cruiser**
Netradicinis miesto automobilis

10 **Mazda 3**
Gražus, ekonomiškas, saugus ir patikimas



12 **Automobilio draudimas**
Kur pigiausia drausti automobilį privalomuoju draudimu

14 **Karštos "Auto Bild" naujienos**



36 **Hyundai ix55**
Miesto visureigis iš Korėjos



50 **Rinka**
Per pirmąjį ketvirtį rinka smuko trim ketvirtadaliais


## Testai


20 **SUV prieš universalą arba vienatūrį**
Ar visada verta rinktis SUV? I dalis

28 **Peugeot 308 prieš Renault Megane**
Prancūziškų kompaktinės klasės automobilių dvikova


## Naudingi patarimai


33 **Akumuliatorius**
10 patarimų, kaip elgtis pritrūkus elektros

34 **Pavasario išdaigos**
I dalis: atsargiai – bala!




## Naudoti automobiliai


42 **Ford Galaxy, VW Sharan, Seat Alhambra**
Trys vienodi vienatūriai skirtingu apdaru

46 **8–9 metų automobilių gedimų statistika**
Gedimų daugiau, bet jų specifika nesikeičia


## Įvairenybės


48 **Porsche Cayenne prieš Porsche traktorių**
Du dyzeliai iš vienų namų


## Kitos rubrikos


4 **Kronika,** 6 **Laiškai,** 26 **Laisvalaikis,** 38 **Tiuningas**
40 **Sportas,** 50 **Anonsai**



# Santuoka iš išskaičiavimo

■ *Porsche* ir sportinis automobilis – neatsiejami vienas nuo kito lygiai taip pat, kaip "Boxer" (neskaitant *Subaru*) variklis ir šeši cilindrai, kaip AG ir apsukų skaičius, kaip dangus ir žemė, kaip saulė ir vanduo. Cufenhauzene (Vokietija) gaminami sportiniai automobiliai tapo ikonomis, pasaulio čempionais ir ištisus dešimtmečius žadino vyrų svajones. Be to, būtent dėl sportinių automobilių neatsiejamu nuo jų dalyku tapo benzinas. Ir štai dabar – į *Porsche* pilamas dyzelinas! Tai skamba lygiai taip pat neįtikėtinai, kaip ir žinia, jog Madonna ruošiasi rašyti knygą apie skaistybę. *Cayenne* sugriauna visas užtvankas. Taip, taip, tas pats storasis bekelės bambeklis *Cayenne,* kuris ir taip jau yra nenuorama garbingos šeimos vaikis, "atskiedžiantis" didingus *Porsche* genus. O dabar sutepti daug metų puoselėtas tradicijas dar drįso ir dyzelinis variklis. Dyzelis ir *Porsche*? Tai juk neįmanoma! Pasirodo, ne. Tuo galėsite patys įsitikinti, atsivertę 48 mūsų žurnalo puslapį. Beje, teisybės dėlei tenka pastebėti, kad kiekvienas šių herojų turi savų privalumų. Pavyzdžiui, dėl savo gabaritų traktorius visur lengviau išvažiuoja, tiksliau – perlipa, o štai *Cayenne* vairuotojui – lietus niekada nebaisus.




## TRUMPAI

### Mažėja juodųjų dėmių

■ Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose sumažėjo "juodųjų dėmių". Susisiekimo ministerijos duomenimis, per praėjusius metus iš juodojo sąrašo išbrauktos 47 vietos. "Juodoji dėmė" – kelio vieta, kurioje 500 metrų ruože per ketverius metus įvyko ne mažiau kaip keturi įskaitiniai eismo įvykiai, t.y. žuvo arba buvo sužeista žmonių.



### Taupios padangos

■ Rengiama nauja ES direktyva, reglamentuojanti padangų ženklinimą. Ji skatins naudoti vadinamąsias taupiąsias padangas, kurios užtikrina gerą riedėjimą ir sukibimą su šlapia danga, kelia mažiau triukšmo ir leidžia efektyviau naudoti degalus. Naudojant taupiąsias padangas sutaupoma apie 10 proc. degalų. Apskaičiuota, kad per metus visoje ES galima sutaupyti 0,56–1,51 mln. tonų naftos ekvivalento – tai prilygsta 0,5–1,3 mln. automobilių pašalinimui iš ES kelių!

### Mokami keliai?



■ Lietuvoje gali atsirasti mokamų kelių. Apie tai užsiminė susisiekimo ministras Eligijus Masiulis, pabrėždamas, kad kalbama apie naujai statomus objektus, į kuriuos investavęs verslininkai po to galėtų rinkti mokestį iš jais besinaudojančių vairuotojų.

### Seni vairuotojų pažymėjimai




■ Vyriausybė suka galvą, ką daryti su vairuotojų pažymėjimais, išduotais iki 2000 m. balandžio 1 d. Šie dokumentai, kuriais Lietuvoje šiuo metu naudojasi beveik 230 tūkst. vairuotojų, neturi galiojimo datos, o ES šalyse laikomi negaliojančiais nuo 2005 m. Svarstomi du pagrindiniai problemos sprendimo variantai – keisti minėtus pažymėjimus arba derėtis su Europos Komisija, kad ši pratęstų jų galiojimą.

### Keičia vadovus

■ Prie žlugimo ribos atsidūrusios automobilių gamybos milžinės abiejose Atlanto pusėse atleidžia savo vadovus ir laukia daugiau valstybės paramos. JAV prezidento administracijos paprašytas sutiko atsistatydinti "General Motors" (GM) vadovas Rickas Wagoneris. Savo vadovą Christianą Streiffą pakeitė ir "PSA Peugeot-Citroen", antra didžiausia Europos automobilių gamintoja.

"Veido" archyvo nuotr.

**REDAKCIJA**

**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, Monika Bagužaitė,
Olė Čičinskaitė, Irena Klionovskienė,
Erika Kosteckienė, Lidija Tupčiauskienė,
Indrė Večerskienė.
**Gamybos vadovė** Sonata Bajoraitė.
**Dizaineris** Vitalij Ponadiožin.
**Kalbos redaktorės:**
Inga Jarmalaitė, Violeta Kundrotienė,
Sonata Liekytė, Renata Radavičiūtė.
**Reklamos 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** 3,99 Lt

**Spaudė** UAB "Spaudos kontūrai".
**Tiražas audituojamas.**
Nacionalinė žurnalų leidėjų asociacija.

**Prenumerata**
"Respublikos" platinimo tarnybose, privačiose platinimo tarnybose ir redakcijoje – kiekvieną darbo dieną. Lietuvos paštuose – iki mėnesio 20 d. Informacija prenumeratos klausimais teikiama tel. (8-5) 262 68 24 arba el. paštu *mailv@veidas.lt*

1 mėn. – 8,50 Lt  6 mėn. – 51,00 Lt
3 mėn. – 25,50 Lt  12 mėn. – 102,00 Lt.

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

**ISSN 1822-282X**

# Policijos patikros taisyklės

*Neseniai mane sustabdė kelių policija atlikti paprasto patikrinimo. Buvo sustabdytos dar kelios mašinos. Kadangi labai skubėjau, pasiėmęs dokumentus išlipau iš automobilio ir paprašiau pareigūnų, kad šie patikrintų mane kiek įmanoma greičiau. Deja, rezultatas buvo priešingas nei tikėjausi. Be to, pareigūnas pagrasino, kad skirs papildomą baudą už tai, jog išlipau iš mašinos. Ar policininkai turi teisę stabdyti iš karto po kelis automobilius "atsargai"? Ar patikrinimas neturėtų prasidėti iš karto sustabdžius?* **Saulius iš Kauno**

Kartais policininkai stabdo kelias mašinas iš karto – nėra jokių taisyklių, kurios jiems taip daryti uždraustų. Sustabdęs automobilį pareigūnas privalo pasakyti savo pavardę, laipsnį ir sustabdymo priežastį. Taisyklės ir policininkų instrukcijos nenustato konkrečios patikrinimo trukmės. Net jei jums nepatinka tokia patikros forma, jūs neturėjote teisės išlipti iš automobilio be policininko leidimo. **ABL**



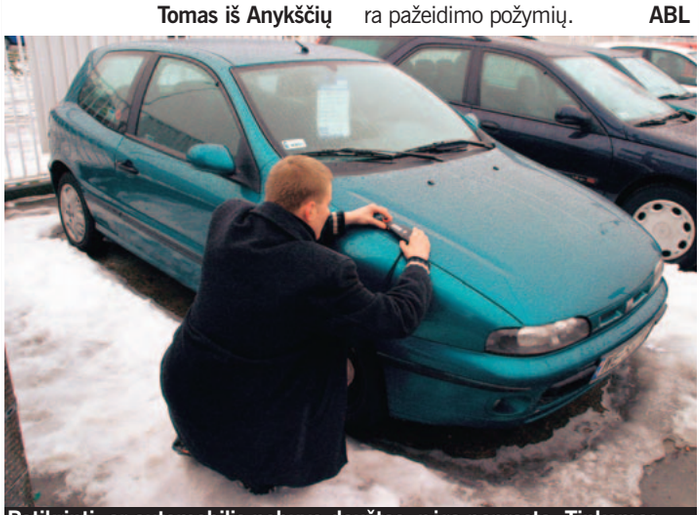
**Policijos patikrinimo metu vairuotojas privalo likti automobilyje**

# Blogai parinktos spalvos?

*Vienoje naudotų automobilių pardavimo aikštelėje apžiūrėjau mašiną, kuri man patinka. Turiu įtarimų, kad automobilis buvo daužtas, nors pardavėjas tikina, jog ne. Pasiskolinau dažų sluoksnio storio matavimo prietaisą, kuris rodo, kad kėbulo dažų sluoksnio storis yra vienodas, tačiau kai kurių detalių spalvos truputį skiriasi. Ar gali būti, kad tokia mašina išvažiavo iš gamyklos?*

**Tomas iš Anykščių**

Nelabai tikėtina, kad taip nudažyta mašina galėjo išvažiuoti iš gamyklos. Dažų sluoksnio storio matavimo prietaisas padeda nustatyti, ar po dažais nėra glaisto ir ar mašina nebuvo dažyta kelis kartus toje pačioje vietoje. Jei ji buvo remontuojama naudojant naujas kėbulo detales, dažytojas galėjo dažų sluoksnį padaryti panašų į gamyklinį. Patikrinkite, ar pagrindinėse kėbulo detalėse (pvz., ant išilginių sijų) nėra pažeidimo požymių. **ABL**


**Patikrinti, ar automobilis nebuvo daužtas, nėra paprasta. Tinkamas dažų sluoksnio storis visai nereiškia, kad kėbulas nebuvo remontuotas**

# "Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

***http://www.autobild.lt***

**Praėjusiame numeryje klausėme** apie baudžiamosios atsakomybės sugriežtinimą tiems vairuotojams, kurie girti padaro avarijas, per kurias žūva ne po vieną ar du, o kur kas daugiau žmonių.

**Juzuks.** Jei avarijoje dėl vairuotojo kaltės žūva ne vienas ir ne du žmonės, bausmė turi būti ne mažesnė nei dešimt metų, juolab jei kaltininkas prie vairo sėdo girtas. Apskritai siūlyčiau taurelės nevengiančius vairuotojus bausti ne piniginėmis baudomis, o 15 parų arešto už pirmą kartą per vienus metus, už antrą – 30 parų cypės, didele bauda ir teisės vairuoti atėmimu mažiausiai trejiems metams.

**Gints.** Jei avarijoje žūva keli žmonės ir dėl to kaltas girtas vairuotojas, jokio pasigailėjimo tokiam piliečiui negali būti – reikia skirti iki 15 metų laisvės atėmimo.

**Buomas.** Kalbant apskritai, automobilis yra nemenką pavojų kelianti priemonė, kuria važiuojama, o ne stovima. Deja, nė vienas nėra apsaugotas nei nuo avarijos, nei nuo rimtų sužeidimų ar dar tragiškesnio likimo. Todėl vairuotojo prilyginti gatvių chuliganui, bankų plėšikui ar dar baisiau – žudikui – negalima. Todėl ir eismo įvykių kaltininkų negalima bausti kaip kriminalinių nusikaltėlių.

**Semas.** Gal kada nors sulauksime dienos, kai bus gaminami automobiliai, kurie išgėrusiems vairuotojams paprasčiausiai neužsives ir šie apskritai negalės jais važiuoti. O šiandien pagrindinė užduotis yra prevencija – policija girtuoklius prie vairo turi gaudyti ne nuo vienos akcijos iki kitos akcijos, bet nuolat – kasdien, t.y. kiekvieną dieną ir naktį.

**Darėns.** Keli pastarieji įvykiai, kai avarijose dėl girtų vairuotojų anapus iškeliavo ištisos šeimos, rodo prastą policijos darbą. Pareigūnams nereikėtų prie kiekvieno vairuotojo kabinėtis dėl smulkmenų, o veikti iš esmės: girtiems prie vairo – jokio atlaidumo, jokio gailesčio. Gal tada potencialūs pažeidėjai pradės bijoti?

Kitas mūsų klausimas: **ar žadate šią vasarą savo automobiliu keliauti į užsienį ir kokias šalis norite aplankyti?**

## 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.




# Padangų eksploatavimas

*Po mano mašinos pakabos remonto servisas tikriausiai blogai sureguliavo geometriją. Nuvažiavus kelis šimtus kilometrų paaiškėjo, kad dėl to padangos netolygiai susidėvėjo. Dabar jau pakaba lyg ir sutvarkyta, bet mašina ir toliau blogai valdoma. Ties išoriniais kraštais priekinių padangų protektoriaus gylis yra apie 4 mm, o iš vidinės pusės daugiau kaip 6 mm. Padangos niekur nėra plikos, jos neapdraskytos. Ar galiu ir toliau važinėti su tokiomis padangomis? Ar dabar, sureguliavus geometriją, galima tikėtis, kad padangos savaime tolygiai "susitvarkys" ir po to dėvėsis vienodai?*

**Gintaras iš Klaipėdos**

Vis dėlto siūlytume kuo greičiau pakeisti pažeistas padangas ir uždėjus naujas dar kartą patikrinti servise pakabos geometriją. Nors teoriškai padangų būklė neturi reikšmės geometrijai, praktiškai dažnai būna kitaip. Netolygiai susidėvėjusios padangos kur kas blogiau sukimba su kelio danga ir automobilis tampa blogiau valdomas. Taip pat nereikėtų tikėtis, kad tokios padangos kada nors nusitrins vienodai. Vieną kartą pažeistos padangos jau niekada tolygiai nenusidėvės. Nors iš pirmo žvilgsnio tai nematoma, protektoriui netolygiai priglundant prie kelio galėjo būti pažeista padangų vidaus struktūra. Padangos šonas ir viršus (elementas tarp protektoriaus krašto ir šoninės sienelės bei dalis ties sudūrimu su ratlankiu) iš labiau sudėvėtos pusės būna kur kas labiau apkrautas, o tai reiškia, kad ta vieta važiuojant kur kas smarkiau įkais.

**ABL**



**Teisingai permontuojant padangas joms neturėtų nieko atsitikti**

# Kito gamintojo purkštukai

*Turiu automobilį su gera Italijoje pagaminta dujine įranga. Galiu iš pažįstamo nusipirkti japonų gamybos dujinių purkštukų, pagamintų "Keihin" firmos. Pardavėjas sako, kad japoniški purkštukai kur kas geresni nei mano itališki. Ar tai tiesa, ar mano įranga gali dirbti su tokiais purkštukais? Jei taip, ar galima pačiam juos pasikeisti?*

**Gintaras iš Lazdijų**

Labai gera dujinė įranga Lietuvoje siūloma su minėtais japonų "Keihin" firmos purkštukais arba pigiau kainuojančias itališkais, dažniausiai pagamintais MTM firmos. O pati dujinė įranga ir jos valdymas gamykloje pritaikytas dirbti su įvairiais purkštukais. Apie "Keihin" purkštukus automobilių su dujine įranga vairuotojai atsiliepia labai gerai. Todėl jei nuspręsite perdaryti automobilį, patariame patikėti šį darbą specializuotam servisui. Pakeitus purkštukus būtinai reikės sureguliuoti visą dujų įrangos maitinimo sistemą.

**ABL**



**Gera dujinė įranga gali dirbti su įvairių modelių purkštukais**

# Nedelsdami vykite pasitikrinti



**Jei mašinos valdymo elektronikos gedimas kartojasi, po tam tikro ciklų skaičiaus kompiuterinė įranga apie jį tiesiog "užmiršta"**

*Mano mašina retsykiais pradeda blogiau važiuoti nei įprastai – sunkiai įsibėgėja, o variklis dirba nelygiai. Šiuos požymius lydi užsidegantį kontrolinė įpurškimo lemputė. Vėliau viskas vėl tampa normalu. Suprantu, kad reikia nuvažiuoti į servisą ir pasitikrinti, koks gedimas užfiksuotas valdymo atmintyje. Per pastarąją apžiūrą servise paprašiau, kad mašiną patikrintų diagnostiniu kompiuteriu. Labai nustebau, kai kompiuteris nerado jokių gedimų. Ar tai įmanoma?*

**Vaidas iš Panevėžio**

Daugumos automobilių valdymo diagnostikos moduliai taip sukonfigūruoti, kad po tam tikro ciklo (variklio užvedimo skaičiaus) informacija apie ankstesnes variklio bėdas pašalinama iš kompiuterinės atminties, nes įrangoje pritrūksta vietos. Siūlome nuvykti į servisą vos pastebėjus problemą.

**ABL**

● **Prenumerata:** (8–5) 264 94 24 ● **"Auto Bild Lietuva" ir 4x4 žurnalų prenumerata per dvi minutes: interneto adresas –** ***http://prenumerata.veidas.lt***

**Mažas automobilis, erdvus vidus ir raumeninga išvaizda, panaši į *RAV4* arba *Land Cruiser* miniatiūrą. Varantieji du arba keturi ratai**

# URBAN CRUISER sukurtas n

## Nedidelis, vos keturių metrų ilgio, su taupiais vikriais varikliais ir iš išorės panašus į didesnį "brolį" – *RAV4.* Taip galima apibūdinti naująjį "Toyota" kūrinį – *Urban Cruiser.*

Jau pirma automobilio pavadinimo dalis nusako jo paskirtį. "Urban" reiškia, kad skirtas miestui. Tačiau tai nėra tradicinis miesto modelis, kaip *Aygo*. Tai išduoda išorinės naujojo miestiečio formos, primenančios visureigį *RAV4* ar net *Land Cruiser.* Taigi *Urban Cruiser* yra mažas miesto SUV, bet jei savininkas norės išvykti į kelionę lengva bekele – galės tai be vargo padaryti. Žinoma, jei pasirinko versiją su visais varančiaisiais ratais, kuri komplektuojama tik su dyzeliniu varikliu.

### Šiuolaikiški sprendimai

Važinėti po miestą 4x4 sistemos nereikia, o štai "Stop&Start" funkcija labai pravers. Tai automatinė sistema, kuri išjungia variklį mašinai sustojus, pvz., privažiavus sankryžą ar patekus į spūstį. Vairuotojas apie tai informuojamas pranešimu "eco", pasirodančiu prietaisų skydelyje.

Norint, kad variklis užsivestų, tereikia paspausti sankabos pedalą. Motoras įgauna gyvybę žaibiškai, nereikia net laukti pavaros įjungimo. Toks sprendimas padeda sutaupyti degalų ir mažina taršą. Vienintelis atvejis, kai variklis neišsijungia mašinai stovint, yra tuomet, kai veikia kondicionierius, ir automobilio salono temperatūra dar nepasiekė norimos.

*Cruiser* viduje stebėtinai erdvu. Net 190 cm ūgio vairuotojas arba keleivis turi daug vietos virš galvos. Ilgakojai vairuotojai gali pasigesti didesnių sėdynių reguliavimo galimybių.

Mašiną vairuoti malonu, tik reikia priprasti prie nestandartinių prietaisų (spidometras ir tachometras viename dideliame "blyne"). Apdailos medžiagos aukštos kokybės, surinkimas idealus.

### Naujas variklis

*Urban Cruiser* pristatymo metu bandėme versiją su nauju benzininiu 1.33 varikliu. Šio variklio suspaudimo laipsnis yra didelis (11,5), todėl iš mažo tūrio pavyko išspausti net 101 AG galią ir 132 Nm sukimo momentą (esant 3800 aps./min.). Variklis stebėtinai dinamiškas, puikiai tinka važiuoti ir mieste, ir greitkeliu. Šešių pavarų mechaninė greičių dėžė dirba preciziškai. Reikia atminti, kad varikliui patinka didelės apsukos – greičiausiai įsibėgėti pavyksta esant 3,5 tūkst. aps./min.

Nemažas privalumas yra tas, kad *Urban Cruiser* gaminamas Japoni-



**Iš galo *Urban* panašus į savo vyresnį ir gerokai didesnį "brolį" *Land Cruiser.* Penkerių durų kėbulas labai funkcionalus**

Gamintojo nuotr.




joje. Šioje šalyje surinkti modeliai pasižymi didžiausia kokybė ir patikimumu.

Jau tapo įprasta, kad Lietuvoje miesto automobilis dažniausiai perkamas su automatine greičių dėže. Deja, bent jau pardavimo pradžioje *Urban Cruiser* gamyba su "automatu" nenumatyta.

Lietuvoje naujuoju *Toyota* miesto SUV modeliu bus pradėta prekiauti nuo gegužės mėnesio. Tikslios kainos dar neskelbiamos, bet manoma, kad pigiausia versija kainuos nuo 56 tūkst. Lt.

**Vitoldas Milius**



**Nestandartiškai suprojektuoti prietaisai – spidometras ir tachometras įrengti viename ciferblate. Į serijinę įrangą įeina septynios oro pagalvės ir VSC sistema**




**Apdailos medžiagos aukštos kokybės, daug vietos virš galvų. Dešinėje – informacija apie degalų kiekį**



**Bagažinės talpa 314 l, o sulanksčius nesimetriškai dalijamus galinės sėdynės atlošus – 749 l. Ratų arkos smarkiai įsikiša į vidų**

| Techniniai duomenys | |
|---|---|
| Ilgis (mm) | 3930 |
| Plotis (mm) | 1725 |
| Aukštis (mm) | 1525 |
| Durų/vietų salone sk. | 5/5 |
| Variklis | benzininis |
| Variklio darbinis tūris ($cm^3$) | 1329 |
| Variklio galia (AG) | 101 |
| Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 132/3800 |
| Pavarų dėžė | 6/mech. |
| Maks. greitis (km/h) | 175 |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 12,5 |
| Varantieji ratai | priekiniai |
| Bagažinės talpa (l) | 314/749 |
| Automobilio masė (kg) | 1120 |
| **Degalų sąnaudos (l/100 km):** | |
| **mieste** | **6,6** |
| **užmiestyje** | **4,9** |
| **vidutinės** | **5,5** |
| **Kaina (Lt)** | **nuo 56 tūkst. Lt** |

## Trumpai apie URBAN CRUISER

### Privalumai

**"Stop&Start" sistema** – ji veikia labai sklandžiai ir nepastebimai, padeda sutaupyti degalų ir mažina $CO_2$ emisiją.

### Trūkumai

**Pasigedome automatinės greičių dėžės** – juk tai būsimasis grynakraujis miestietis.

### Tai mus stebina

**Stebėtinai erdvus *Urban Cruiser* salonas** – jame be didesnio vargo tilps net labai aukšti keleiviai.



## Išvada

"Toyota" sukūrė mažą nestandartinį miesto automobilį, kuris gali pasigirti visureigio galimybėmis. Jame panaudoti šiuolaikiški sprendimai, padedantys sutaupyti degalų ir sumažinti $CO_2$ emisiją. *Urban Cruiser* gražus, gerai padarytas ir saugus. Deja, kol kas nežinome tikslios šio automobilio kainos. Prognozuojama, kad ji bus ne mažiau kaip 56 tūkst. Lt. O nuo kainos priklauso *Urban Cruiser* padėtis rinkoje.






# Gražus, saugus ir pa

**“Mazda” toliau kepa naujus modelius, kurie, pasirodę rinkoje, iškart ją užkariauja savo gražiu dizainu. Tačiau šis grožis nėra tik pigus triukas – po juo slypi naujoviška ir patikima technika.**




Konkurencija vadinamojoje “Golf” klasėje tokia arši, kad naujas modelis dažnai sutinkamas skeptiškai – na, ką dar nauja galima atrasti, juk viskas jau matyta ir žinoma. *Golf, Octavia, Civic, Astra, Auris, Lancer, Focus, Impreza, Cee’d, i30* stumdosi alkūnėmis rinkoje taip, lyg keleiviai lipdami į troleibusą rytinio piko metu. Kiekvienas jų turi savo “įlipimo” strategiją ir taktiką – išskirtinį dizainą, ilgalaikį patikimumą, mažą kainą, ilgesnes garantijas, geras išperkamosios nuomos sąlygas.

*Mazda3* pradėtas gaminti prieš šešerius metus. Tuomet jis pakeitė patikimą, tačiau nuobodoką *323* modelį ir pasuko modernaus dizaino keliu. Kokius kozirius ištrauks naujasis *Mazda3?* Gamintojai teigia, kad šis modelis dabar numetė svorio, yra geriau sukomplektuotas ir saugesnis.




## Dizainas

Jeigu kalbėsime apie dizainą, “Mazda” stovykloje viskas jau senokai yra puiku – visi modeliai vienas už kitą gražesni, skoningi ir turi išskirtinių bruožų. Pirmos kartos *Mazda6* buvo liaupsinamas tiek, kad atrodė, jog dizaineriai naujo modelio niekaip nepadarys gražesnio. Tačiau jie padarė!

*Mazda3* istorija panaši. Tiesa, “šeštukas” patiko visiems, o “trečiuko” vertintojai pasidalijo į dvi stovyklas: vieniems jis labai gražus, kitiems – ne.

Naujasis *Mazda3* atrodo įspūdingai. Modelis turi dvi kėbulo versijas – penkerių durų hečbeką ir keturdurį sedaną. Hečbekas atrodo sportiškiau, o sedanas – elegantiškiau. Dinamiškos kėbulų linijos su sportinio stiliaus akcentais išskiria modelį iš pilkos masės, be to, suteikia automobiliui gerą aerodinaminio pasipriešinimo koeficientą (sedano – 0,28 hečbeko – 0,30). Žemai buferyje sumontuotos radiatoriaus grotelės, stilingos lempos primena sportiškus *MX* serijos modelius.

## Salonas

Pirmas dalykas, krintantis į akis automobilio viduje, – naujas prietaisų skydelis. Savo forma jis šiek tiek primena futuristinį *Honda Civic* skydelį, tačiau turi ir išskirtinių bruožų. Automobilio viduje panaudotos kokybiškos apdailos medžiagos, originaliai “sužaista” prietaisų apšvietimu. Daugiafunkcis vairas gamintojų giriamas kaip didelis privalumas, bet prie jo reikia priprasti. Miškas skirtingai valdomų mygtukų greičiau nervina, nei suteikia patogumo, – būna ir geresnių sprendimų.

Sėdintiesiems priekyje vietos pakankamai, džiugina didesnės nei senesnio modelio sėdynės. Jos ir visomis kryptimis reguliuojamas vairas leidžia vairuotojui rasti patogiausią sėdėseną darbo vietoje.

Pagal komplektacijos lygius modeliai suskirstyti į “Classic”, “Ele-





# tikimas





Vidaus apdailos medžiagos kokybiškos, detalės surinktos kruopščiai. Vairas perkrautas mygtukais

gance", "Touring" ir "Sport" versijas. Standartinės įrangos sąraše – šešios saugos oro pagalvės, automatinis oro kondicionierius, elektra valdomi veidrodėliai ir t.t.

## Varikliai

Į *Mazda3* montuojami du benzininiai ir trys dyzeliniai varikliai. Benzininis 2.0/150 AG variklis gali būti komplektuojamas su šešių bėgių mechanine arba penkių laipsnių automatine greičių dėže. Šis variklis taupus – su juo automobilis vidutiniškai sunaudoja 6,7 l benzino 100 km kelio. Populiariausias Europoje 1.6 benzininis variklis pasiekia 105 AG ir 145 Nm sukimo momentą, o jo vidutinės degalų sąnaudos – 6,3 l/100 km. Dyzelių gamoje – 1.6/109 AG ir du skirtingo galingumo (150 ir 185 AG) 2.2 turbodyzeliniai varikliai, kurie turės tik mechaninę greičių dėžę.

Tikėtina, kad populiariausias bus 1.6 variklis. Jis pakankamai dinamiškas ir ekonomiškas – vidutinės jo degalų sąnaudos 4,5 l/100 km. Greičio mėgėjams turėtų patikti 2.2 (185 AG) turbodyzelis. Jis pasižymi 400 Nm sukimo momentu, kuris suteikia išskirtinių dinamikos pojūčių, tačiau manoma, kad su juo *Mazda3* kainuos labai brangiai.

Naujasis *Mazda3* Lietuvoje turėtų pasirodyti vasarą. Deja, jo kainos kol kas dar neskelbiamos.

**Vitoldas Milius**



| Techniniai testuoto MAZDA 3 duomenys | |
|---|---|
| Ilgis (mm) | 4460 |
| Plotis (mm) | 1755 |
| Aukštis (mm) | 1470 |
| Durų/vietų salone sk. | 5/5 |
| Variklis | benzininis |
| Variklio darbinis tūris (l) | 1.5 |
| Variklio cilindrų sk. | 4 |
| Variklio galia (AG esant aps./min.) | 105/6000 |
| Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 145/4000 |
| Pavarų dėžė | 5/mech. |
| Maks. greitis (km/h) | 184 |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 12,2 |
| Degalų bako talpa (l) | 55 |
| Automobilio masė (kg) | 1180 |
| **Degalų sąnaudos (l/100 km):** | |
| **mieste** | **8,3** |
| **užmiestyje** | **5,2** |
| **vidutinės** | **6,3** |
| **Kaina (Lt)** | |



Naujasis *Mazda3* modelis gavo visai naują priekinę ir galinę optiką



## Trumpai apie MAZDA3

### Privalumai

**Labai sėkmingas dizainas.** Gerai suderinta pakaba, tikslus valdymas. Gera standartinė komplektacija.

### Trūkumai

**Nėra versijos su dyzeliniu varikliu ir automatine greičių dėže.** Mygtukais perkrautas daugiafunkcis vairas.

### Tai mus stebina

**Nepatiko netradicinėje vietoje sumontuotas ir nelabai gerai matomas navigacinės sistemos ekranas.** Maloniai nuteikia mažėjantis automobilio svoris.



Kartu su penkiaduriu hečbeku startavo ir ketverių durų sedanas

## Išvada

*Mazda3* į rinką ateina ne pačiu geriausiu metu. Esant palankesnei ekonominei padėčiai daugelis senesnio modelio savininkų norėtų jį iš karto pasikeisti į atjaunėjusį ir pagražėjusį automobilį. Deja, dabar visi taupo. O kaip rodo patikimumo testų rezultatai, *Mazda* – rūpesčių nekeliantys automobiliai. Tad kam juos keisti, jei ir taip gerai važiuoja? Vis dėlto, užmerkus akis į ekonominį sunkmetį, naujasis *Mazda3* – gražus, ekonomiškas, tvirtai surėstas, puikiai suderintą pakabą turintis modelis.



Gamintojo nuotr.

# Kur drausti automobilį?

Pinigus ir laiką taupančiam vairuotojui "Auto Bild Lietuva" pataria, kur pigiausiai galima apdrausti automobilį privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu. Palyginti draudimo duomenis gali dešimties didžiausių Lietuvos miestų vairuotojai.



**Priklausomai nuo pasirinktos bendrovės draudimo įmoka tam pačiam asmeniui gali skirtis beveik dvigubai**

Norėdami sužinoti, kiek kainuoja privalomasis civilinės atsakomybės automobilio draudimas, visoms devynioms mūsų šalyje veikiančioms draudimo bendrovėms išsiuntėme vienodo turinio laišką. Beje, kad duomenys būtų kuo tikslesni, paklausimą išsiuntėme vienu metu, t.y. tą pačią dieną.

Laiško turinys buvo toks: "Prašome apskaičiuoti privalomojo civilinės atsakomybės draudimo įmoką tam pačiam asmeniui dešimtyje didžiausių Lietuvos miestų. Mašiną nori apsidrausti 32 m. vyras, kurio vairavimo stažas – 9 m. Apdrausti reikia *Toyota Avensis* automobilį, kurio variklis – benzininis 1.8/129 AG (95 kW)". Be to, kad draudimo bendrovės galėtų kuo tiksliau apskaičiuoti metinę draudimo įmoką, taip pat nurodėme apsidrausti norinčio vyro asmens kodą ir automobilio valstybinį numerį. Kaip supratote, suteikėme visą reikalingą informaciją, kuri nebuvo laužta iš piršto.

Per parą suplaukė atsakymai, kurių duomenis pateikiame lentelėje. Nenorėdami išskirti kurios nors vienos bendrovės, visus duomenis joje pateikiame abėcėlės tvarka pagal draudimo įmonių pavadinimus. Vis dėlto apibendrinant gautą informaciją galima pasakyti, kad draudimo įmokos gerokai skiriasi.

Pigiausiai šių eilučių autorių, pagal kurio duomenis draudimo bendrovės ir skaičiavo įmokos dydį, Vilniuje apdraustų trys bendrovės: "BTA draudimas" (245 Lt), "Nordicia draudimas" (276 Lt) ir "Lietuvos draudimas" (284 Lt). Daugiausiai tektų pakloti kreipiantis į "Seesam Lietuva" (412 Lt) ir "Ergo Lietuva" (434 Lt) bendroves. Kitų įmonių įmokos dydis svyruoja nuo 307 iki 358 Lt.

Kaip jau supratote, įmokos dydis tarp pigiausią ir brangiausią draudimą siūlančios įmonės skiriasi net 189 Lt, taigi beveik dvigubai. Tačiau čia derėtų atkreipti dėmesį į tai, kad patikimesnės, didesnę rinkos dalį užimančios bendrovės siūlo brangesnį draudimą. Tuo tarpu neretai mažesnės įmonės, kovojančios dėl draudėjų, ryžtasi taikyti nemažas nuolaidas. Kita vertus, jei draustumėtės internetu, pavyktų sutaupyti dar iki 10 proc. lentelėje nurodomos sumos.



**Jei sukelsite avariją, bet būsite apsidraudęs, draudimo bendrovė atlygins iki 100 tūkst. eurų (apie 345 280 Lt) nuostolių turtui (automobiliui, namui, tiltui ir t.t.) ir net iki 500 tūkst. eurų (apie 1 mln. 726 tūkst. Lt) žalos asmeniui**

## Privalomojo draudimo duomenys dešimtyje didžiausių Lietuvos miestų*

| Bendrovė | Vilnius | Kaunas | Klaipėda | Šiauliai | Panevėžys | Alytus | Marijampolė | Utena | Telšiai | Tauragė |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| "BTA draudimas" | 245 | 233 | 221 | 201 | 201 | 164 | 164 | 164 | 164 | 164 |
| "Ergo Lietuva" | 434 | 376 | 376 | 319 | 319 | 280 | 280 | 280 | 280 | 280 |
| "Gjensidige Baltic" Lietuvos filialas | 307 | 251 | 251 | 212 | 212 | 203 | 203 | 179 | 203 | 203 |
| "If draudimas" | 358 | 283 | 283 | 222 | 358 | 222 | 222 | 195 | 195 | 195 |
| "Industrijos garantas" | 347 | 386 | 301 | 263 | 264 | 244 | 244 | 252 | 265 | 265 |
| "Lietuvos draudimas" | 284 | 267 | 258 | 224 | 263 | 213 | 210 | 175 | 189 | 194 |
| "Nordicia draudimas" | 276 | 247 | 247 | 217 | 217 | 207 | 207 | 207 | 207 | 207 |
| "PZU Lietuva" | 351 | 299 | 293 | 269 | 266 | 238 | 238 | 238 | 238 | 238 |
| "Seesam Lietuva" | 412 | 370 | 329 | 288 | 288 | 288 | 288 | 247 | 247 | 247 |

* nurodoma metinė įmoka (Lt)



■ Visi lentelėje pateikiami draudimo duomenys yra apskaičiuoti vienam ir tam pačiam asmeniui. Tai 32 m. vyras, kurio vairavimo stažas – 9 m. Jis vairuoja *Toyota Avensis* automobilį su 1.8/129 AG (95 kW) benzininiu varikliu. Tačiau atminkite, kad tai tik orientaciniai duomenys. Juk draudimo įmokos dydis labai priklauso nuo vairuotojo amžiaus, vairavimo stažo, drausmingumo ir automobilio variklio galios/kubatūros. Pavyzdžiui, jei į "If draudimą" kreipsis Vilniuje gyvenantis 22 m. jaunuolis, kuris per pastaruosius metus padarė tris avarijas, o jo automobilio variklio galia didesnė nei 116 kW (apie 158 AG), draudimo įmoka gali siekti net 7700 Lt. Tuo tarpu prieš maždaug 3 m. ką tik teises išlaikęs jaunuolis, kuriam tėtis nupirko naują, galingą mašiną, "Lietuvos draudime" už civilinės atsakomybės draudimą metams sumokėjo net 6100 Lt.

## Neapsidraudusių vairuotojų sukeltos avarijos

| Metai | Avarijų skaičius | Bendra išmokėta suma (Lt) | Vidutinės žalos dydis (Lt) |
|---|---|---|---|
| 2008 | apie 2500* | 6,1 mln. | apie 2440 |
| 2007 | apie 2300 | 5 mln. | apie 2174 |
| 2006 | apie 2200 | 4,5 mln. | apie 2045 |
| 2005 | apie 1900 | 3,4 mln. | apie 1789 |

* Transporto priemonių draudikų biuro duomenys

■ Iš lentelėje pateiktų duomenų matyti, kad neapsidraudę vairuotojai kiekvienais metais sukelia vis daugiau avarijų. Be to, kasmet didėja per avarijas padaromos vidutinės žalos dydis.



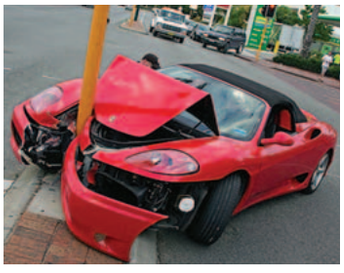
## Draudimo bendrovių reitingas

| Bendrovė | Skundų ir ginčių skaičius 2007–2008 m.* | Pasitvirtinusių skundų ir ginčų sk. 2007–2008 m.* | Pasitvirtinusių skundų ir ginčų atvejų proc. |
|---|---|---|---|
| "Lietuvos draudimas" | 113 | 10 | **8,84** |
| "If draudimas" | 21 | 2 | **9,52** |
| "Ergo Lietuva" | 58 | 6 | **10,34** |
| "Gjensidige Baltic" Lietuvos filialas* | 55 | 9 | **16,36** |
| "PZU Lietuva" | 76 | 15 | **19,73** |
| "Seesam Lietuva" | 25 | 5 | **20** |
| "BTA draudimas" | 75 | 18 | **24** |
| "Industrijos garantas" | 20 | 7 | **35** |
| "Nordicia draudimas" | ** | ** | ** |

* čia pateikiami Draudimo priežiūros komisijos duomenys, ** ši bendrovė liko neįvertinta, nes draudimo paslaugas pradėjo teikti tik nuo 2008 m. birželio

■ Jeigu jums ne tik svarbu kuo pigiau apdrausti automobilį privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu, bet kartu norite išsirinkti ir patikimą draudimo bendrovę, turėtumėte atkreipti dėmesį į čia pateiktus duomenis. Kuo mažiau yra pasitvirtinusių skundų ir ginčų atvejų procentais, tuo greičiau ir lanksčiau draudimo bendrovė sprendžia kilusias problemas su klientais.

## Bendrovės atlygina net iki 2 mln. litų žalos



Taigi kurią bendrovę pasirinksite, spręsti jums. Mes savo ruožtu norime priminti, kodėl reikia drausti automobilį. Juo labiau kad "PZU Lietuva" bendrovės užsakymu šiemet vasarį atlikta reprezentatyvi apklausa parodė, jog apie 6 proc. mūsų šalies vairuotojų, pažeisdami galiojančius įstatymus, svarsto galimybę atsisakyti privalomojo civilinės atsakomybės draudimo.

Pirmiausia derėtų atminti, kad jei sukelsite avariją, bet būsite apsidraudęs, draudimo bendrovė atlygins iki 100 tūkst. eurų (apie 345 280 Lt) nuostolių turtui (automobiliui, namui, tiltui ir t.t.) ir net iki 500 tūkst. eurų (apie 1 mln. 726 tūkst. Lt) žalos asmeniui. Jei draudimo neturėsite, avarijoje patirtą žalą nukentėjusiam asmeniui už jus išmokės Transporto priemonių draudikų biuras. Vėliau šis biuras sumokėtą pinigų sumą iš jūsų išsireikalaus per teismą.

Deja, Lietuvoje važinėja tikrai nemažas būrys vairuotojų, kurie nedraudžia savo automobilio. Jų sukeliamų avarijų skaičius ir nuostoliai kasmet tik didėja (žiūrėti lentelę).

Taip pat atminkite, kad, jei neturėsite privalomojo draudimo, jus sustabdęs policijos pareigūnas kas kartą nubaus 80–120 Lt bauda. Taigi akivaizdu, kad geriau laiku apsidrausti, nei mokėti baudas, o sukėlus avariją – nemenką pinigų sumą pakloti iš savo kišenės ir tampytis po teismus.

**Mindaugas Malinauskas**

## Išvada

■ Taupant savo nervus, laiką ir net piniginę, drausti automobilį privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu tikrai apsimoka. Juk įmoka neretai yra daug mažesnė nei galimi nuostoliai sukėlus avariją. Todėl net ir atėjus ekonominiam sunkmečiui bei itin trūkstant pinigų, "Auto Bild Lietuva" vis dėlto rekomenduoja apsidrausti privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu. O jei reikiamos pinigų sumos neturite, dėl savo ir kitų ramybės automobilį palikite garaže ar kieme ir naudokitės viešuoju transportu.



Gamintojo ir "BFL" nuotr.

## Mitsubishi Pakeliui į Lietuvą

■ Vienas iš nedaugelio pasaulyje esančių *Mitsubishi i MiEV* prototipų jau balandžio viduryje bus atgabentas į Lietuvą. Iki šiol laimė vairuoti šį aplinkos neteršiantį automobilį nusišypsojo nedaugeliui žmonių, tarp kurių buvo Monako princas Albert'as II, keletas valstybių ir didžiųjų energetikos kompanijų vadovų. Manoma, kad Lietuvoje *i MiEV* išbandysiančių vairuotojų atranka bus ne mažiau kruopšti.

Į naujausią *Mitsubishi* prototipą montuojamas 180 Nm sukimo momentą pasiekiantis elektros variklis, kurį energija aprūpina ličio jonų baterijos. *i MiEV* savininkas bus retas svečias degalinėje, nes baterijos gali būti kraunamos iš įprasto elektros tinklo. Preliminarūs skaičiavimai parodė, kad nuvažiuoti 100 km šiuo automobiliu kainuoja net 70 proc. pigiau nei panašaus galingumo benzininiu automobiliu. Tikimasi, kad *i MiEV* taps pirmuoju masiniam naudojimui pritaikytu elektra varomu automobiliu pasaulyje. Jo oficialus debiutas Japonijoje numatomas dar šiemet.




## Navigacija Broniaus balsu

■ Tie šalies vairuotojai, kurie keliaudami naudojasi GPS įranga, nuo šiol gali pasirinkti neįprastą naujovę – kelionės nuorodas praneš Algio Ramanausko-Greitai kuriamas kultinis "Radio šou" personažas Bronius. Vairuotojai bet kuriuo metu galės pasirinkti, kurį iš dviejų Broniaus įgarsintų variantų nori girdėti – tiesiog šmaikštų ar sustiprintą gana riebiais "Radio šou" būdingais posakiais, kurių nerekomenduojama klausytis važiuojant drauge su vaikais arba itin kultūringais keleiviais. Lygiai taip pat bet kada bus galima grįžti prie ankstesnio GPS kelionių nuorodų varianto.

GPS imtuvams "TomTom" skirta programinė įranga su personažo Broniaus balsu bus įdiegta visuose naujai įsigyjamuose "TomTom" imtuvuose. Anksčiau šiuos aparatus įsigiję vairuotojai programinę įrangą atsinaujinti ir naują GPS balsą iš svetainės *www.gps.lt* galės parsisiųsti už simbolinį mokestį.




## GM Corvette Stingray

■ Kompanija "General Motors" Čikagos automobilių parodoje pristatė konceptinį *Corvette Stingray* modelį, kurio forma primena 1963 m. *Corvette Stingray.* Šis automobilis debiutuos 2009 m. birželio 24 d. S.Spilbergo režisuotame filme "Transformers: Revenge of the Fallen". *Stingray* prototipas ir kitos, septintosios, kartos *Corvette C7* modeliai bus kuriami ant tos pačios platformos. Tolesnis būsimojo *Corvette C7* serijinio modelio likimas neaiškus, tai priklausys nuo finansinės GM koncerno padėties, kuri šiandien nepavydėtina.





## Škoda Superb Toliau skina laurus

■ Per pirmuosius buvimo rinkoje metus *Škoda Superb* jau spėjo iškovoti beveik tris dešimtis prestižinių apdovanojimų įvairiose Europos šalyse. Per tą laiką "Škoda" koncernas spėjo parduoti per 20 tūkst. antros kartos *Superb* automobilių.

Pirmąjį Metų automobilio titulą *Škoda Superb* pelnė Čekijos Respublikoje. Jis buvo pripažintas geriausiu ir tarp vidutinės klasės automobilių, ir bendrojoje įskaitoje. Netrukus *Superb* Metų automobiliu buvo tituluotas dar septyniose Europos valstybėse – Slovakijoje, Estijoje, Lietuvoje, Latvijoje, Bulgarijoje, Bosnijoje ir Hercegovinoje bei Ukrainoje. Naujasis *Superb* puikiai pasirodė ir prestižiniame Europos metų automobilio konkurse – jis pateko į geriausiųjų septynetuką ir finale užėmė penktą vietą. Pastarasis *Superb* iškovotas apdovanojimas – 2009 metų žiemos automobilio titulas, kurį jam suteikė suomių žurnalo "Tekniikan Maailma" ekspertai bandytojai.




TRUMPAI

### Baracko Obamos numeriai




■ JAV išrinktojo prezidento Baracko Obamos garbei sukūrė naują automobilinių numerių laidą. "Star and Stripes" serija pavadintų numerių fone matyti B.Obamos atvaizdas bei užrašas "Illinois salutes President Barack Obama". Šiems numeriams įsigyti keliama tokia sąlyga – reikia turėti Ilinojaus valstijoje leidžiamą eksploatuoti automobilį. Kaina – 50 JAV dolerių.

### Pats greičiausias

■ 360 km/h greitį pasiekiančiai standartinio *Gumpert Apollo* modelio versijai *Speed* Ženevos automobilių parodoje nebuvo lygių. *Speed* yra pats greičiausias šiuo metu įprastiniam naudojimui skirtas automobilis. Jo variklis – V8, pasiskolintas iš "Audi" koncerno ir pasiekiantis 650, 700 arba 800 AG priklausomai nuo jo suderinimo. Iki 100 km/val. šis superautomobilis įsibėgėja per 3,9 s.



## Opel Apdovanojimas už dizainą



■ Tarptautinė ekspertų komisija suteikė automobiliui *Opel Insignia* aukščiausią įvertinimą už šios mašinos dizainą ir jį paskelbė prestižinio "Raudonojo taško" ("red dot") laureatu. Šis tarptautinis apdovanojimas, kurį nuo 1955 m. skiria Vokietijos Šiaurės Reino-Vestfalijos dizaino centras Esene, skiriamas už dizainą. Jį skiria tarptautinė ekspertų komisija, įvertinusi naujumo, funkcionalumo ir formos kokybės kriterijus.

*Insignia* sukurta "Adam Opel AG" bendrovės Europos dizaino centre Riuselsheime. Šiame automobilyje įdiegta nauja dizaino kalba, suderintas skulptūriškas meniškumas su vokišku tikslumu. Šis vidutinio dydžio sedanas yra išrinktas 2009 metų Europos automobiliu. "Raudonojo taško" apdovanojimus yra gavusios daug bendrovių, garsių naujovišku dizainu – tarp jų "Apple", "Nokia" ir kt. Prestižinį apdovanojimą yra pelnę ir šie "Opel" modeliai – *GT* bei *Astra GTC.*

## Švedija "Koenigsegg"

### Keturvietis kelių siaubas

■ Švedijos sportinių automobilių fabrikas "Koenigsegg" ketina pagaminti keturvietį studijinį variantą. Tai turėtų būti tikras kelių siaubas, sukurtas *CCX* modelio pagrindu ir varomas 4,8 l darbinio tūrio V8 varikliu, pasieksiančiu 888 AG, bei monstras, sukurtas *CCXR* pagrindu ir varomas 5 litrų Turbo V8 (1018 AG) motoru.



## Galiūnas visais varančiaisiais ratais

### Brabus Tiuningas

■ *Mercedes Benz G* klasės džipo trisdešimtojo gimtadienio proga tiuningo dirbtuvės "Brabus" iš klasikinio visureigio padarė galingiausią pasaulyje džipą visais varančiaisiais ratais. *Brabus G V12 S Biturbo* po dangčiu slepia 6,3 litro 12 cilindrų variklį su dviem turbinomis. Variklio galingumas – net 700 AG. Tiuninguotas *G* klasės visureigis galės pasiekti 260 km/val. greitį. Sukimo momentas apribotas iki 1100 Nm. Tokio tiuninguoto džipo kaina – 379 000 eurų (1 307 550 Lt).






## Įkraunamas iš paprasto elektros lizdo

■ Šiaurės Amerikoje netrukus bus pradėta prekiauti elektra varomu automobiliu *Chevrolet Volt.* Priekyje įtaisytas elektrinis variklis kartu su benzininiu. Maždaug 180 kg sveriantis T formos baterijų blokas sumontuotas per automobilio vidurį. Akumuliatoriai gali būti įkraunami per benzininį variklį arba įjungus į paprastą elektros lizdą. Pasak GM koncerno atstovų, *Volt* įkrovimo trukmė – maždaug trys valandos.



Chevrolet Volt

## Renault Gamins daugiau mažylių

■ Reaguodama į didėjančią mažų automobilių paklausą (mat daugelyje Europos šalių, atiduodant seną automobilį į metalo laužą, buvo nuspręsta už tai mokėti išmokas), "Renault" kompanija priėmė sprendimą padidinti *Twingo* ir *Clio* modelių gamybą Prancūzijos Flinso gamykloje, kurioje gaminamas *Clio III.* Gamyba didinama ir Novo Mesto gamykloje Slovėnijoje, kurioje išleidžiami *Clio Campus/Clio Storia* ir *Twingo*.

Nuo 2009 m. birželio iki spalio Flinso gamykloje taip pat bus gaminami *Clio Campus/Clio Storia,* todėl Novo Mesto gamykla galės didinti *Twingo* modelio gamybos apimtis. Flinso gamykloje planuojama sukurti 400 naujų darbo vietų, joje bus gaminama apie 700 automobilių per dieną.

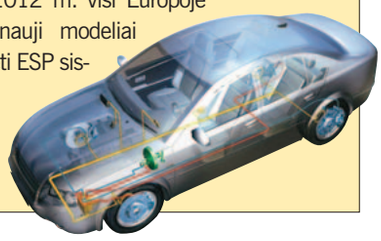
Daugelyje Europos šalių įvestos išmokos už senų automobilių atidavimą į metalo laužą pravertė naujų mažų automobilių segmentui. "Renault" jau anksčiau priėmė sprendimą didinti gamybos apimtis Prancūzijoje, Douvrino gamykloje, kurioje gaminami 1.2 l benzininiai varikliai, montuojami į *Twingo, Clio, Logan* ir *Sandero* modelius.

## *A4* su 325 AG varikliu

■ Prie naujojo *Audi A4* tiuningo prisidėjo ir garsi kompanija "B&B". Ji už *A4* modelio su dyzeliniu varikliu perdarymą prašo 6 tūkst. eurų (20 700 Lt). Už šiuos pinigus keičiamas modelio turbokompresorius, patobulinama įpurškimo sistema bei kėbulo aerodinamika, prie to priderinama elektronika. Po tokio tiuningo *Audi A4 V6 TDI* turi 325 AG ir 640 Nm sukimo momentą pasiekiantį variklį.

## ESP sistemų daugėja

■ Per 2008 metus Vokietijoje pagaminta 81 proc. naujų automobilių, į kuriuos buvo integruotos elektroninės stabilumo programos ESP sistemos. 2007-aisiais tokios sistemos vokiečių gamintojų buvo dedamos į 79 proc. naujų automobilių. Mažuose ir kompaktiniuose modeliuose ESP atitinkamai padaugėjo nuo 38 proc. iki 42 proc. Europos Sąjungos valstybėse gaminamų naujų mašinų su ESP kiekis šiuo metu sudaro 53 proc. Priminsime, kad ES yra išleidusi direktyvą, pagal kurią nuo 2012 m. visi Europoje gaminami nauji modeliai privalės turėti ESP sistemas.



## Automobilių parodos

# Priverstos kovoti dėl dalyvių



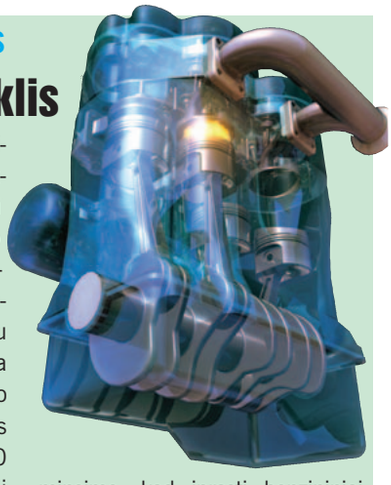
Ar Tokijuje šiemet apskritai bus surengta automobilių paroda?

■ Dėl automobilių gamintojų taupymo programų šiuo metu labai kenčia automobilių parodos. Barselonoje atšaukus automobilių parodą praretėjo ir tarptautinės automobilių AMI parodos gretos Vokietijoje. Balandžio pradžioje Leipcigo mieste vykusioje parodoje vietoje 50 automobilių gamintojų dalyvavo gerokai mažiau – neatvyko daugiau nei dešimties gamintojų atstovai. Parodoje atsisakė dalyvauti tokie mašinų gamintojai, kaip BMW, "Mitshubishi", "Chrysler", "Saab", "Volvo" ir "Dodge".

Leipcigo paroda sulaukė ir trečdaliu mažiau lankytojų negu pernai – tik 290 tūkst. Daug klausimų kyla ir dėl Tokijo automobilių parodos, kuri turi vykti šį rudenį. Parodoje jau tikrai nedalyvaus visi JAV automobilių gamintojai, planuoja neatvykti ir "Nissan-Renault" kompanijų aljansas. O štai rugsėjį Frankfurte vyksiančiame IAA salone dalyvaus visos kompanijos kaip ir užpraėjusiais metais, joje kol kas atsisakė dalyvauti tik "Mitsubishi". Dėl krizės šiemet neįvyko ir Vilniaus tarptautinė "Baltmotorshow" paroda, vietoje jos balandžio pabaigoje rengiama automobilių mugė "ALT 2009", per kurią automobilių gamintojams atstovaus tik *Honda, Citroen, Peugeot* ir *Seat* atstovai.

## Taupymo technologijos

# Suslėgto oro variklis

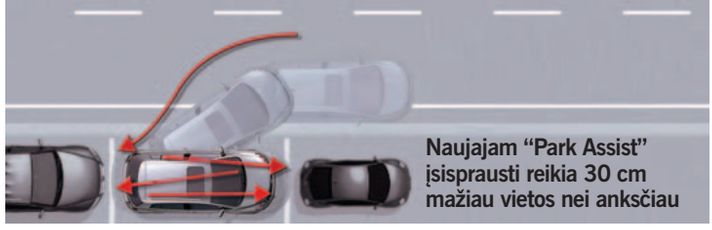


■ JAV "Scuderi Group" kompanija pagamino vadinamojo "Split-Cycle" variklio prototipą. Keturi "Split-Cycle" degimo variklio darbo ciklo taktai paskirstomi dviem cilindrams: pirmasis cilindras suspaudžia įsiurbtą orą, kuris kartu su degalais antrajame cilindre yra sudeginamas. "Split-Cycle" variklio prototipas – vieno litro benzininis motoras, kuris į aplinką išmeta 80 proc. mažiau anglies dvideginio nei įprastinis tokio darbinio tūrio variklis. Be to, bandomasis variklis pasiekia sukimosi momentą, panašų į dyzelinių variklių. "Scuderi Group" nurodo variklio naudingumo koeficientą – 42,6 proc. Priminsime, kad įprasti benzininiai varikliai tik trečdalį sudeginamo benzino energijos paverčia ratams sukti reikalinga kinetine energija, o kitus du trečdalius – šiluma, kuri išeina vėjais per duslintuvo vamzdį ar panaudojama salonui šildyti.

## Volkswagen

# Mašinai pasistatyti reikės mažiau vietos

■ VW pagerino "Park Assist" sistemą. Ši sistema leidžia automobilį pastatyti į labai ankštą vietą. Pirminė "parkavimo" pagalbininko versija padėdavo įtaisyti automobilį į tarpą, kuris būdavo ne mažiau kaip 1,4 metro ilgesnis nei pats automobilis, o naujoji sistema automobilį sugeba įsprausti į 1,1 metro tarpą. Senoji technologija pasistatyti automobilį padėdavo dviem būdais, o naujoji pastatymo būdų siūlo kur kas daugiau. Vairuotojui kaip ir anksčiau belieka spausti stabdžio ir akceleratoriaus pedalus, junginėti sankabą, o vairavimo funkciją perima pati "Park Assist" sistema. Naujoji "Park Assist" sistema, įsigyjant *Golf Comforline* modifikaciją, papildomai kainuoja 107 eurus (372 Lt), o *Golf Trendline* – 637 eurus (2197 Lt).



**Naujajam "Park Assist" įsisprausti reikia 30 cm mažiau vietos nei anksčiau**



## VW Ginčas dėl BULLI

■ Berlyno senų automobilių nuomos įmonė "Classicdepot" kovoja su VW koncernu dėl *Bulli* vardu vadinamos markės teisių. "Classicdepot" vadovas Dirkas Salomonas raštiškai pareikalavo, kad oficialų *VW T2* pavadinimą turintys autobusiukai nebebūtų vadinami *Bulli*, nes nuomos kompanija Berlyne nuomoja kaip tik tokio pavadinimo autobusus. Tuo tarpu VW atstovai teigia, kad, nuomotojams pasisavinus *Bulli* pavadinimą, kyla pavojus, jog "Volkswagen" markė bus sumenkinta.

TRUMPAI




## Namelis ant ratų su garažu

■ Namelių ant ratų gamintojas "Variomobili" pristatė naują liukso klasės gaminį – naujus *Star, Perfect* ir *Alkoven* namus ant ratų su pagal specialų užsakymą įrengtu garažu, į kurį telpa *Toyota iQ* modelis. Automobilis į garažo vidų patenka pasinaudojęs lynu-suktuvu arba automatiškai pakeliama platforma. 200 tūkst. tūkst. Lt namelio ant ratų kaina rodo, kad jis priklauso liukso klasei.

## Bloga žinia

■ Pasak ekonomikos žurnalo "Kontakter", *BMW* panaikino reklaminį biudžetą, skirtą *Mini* automobilių penkiasdešimties metų gimtadieniui, kuris švenčiamas šiais metais. Be to, taupydamas BMW koncernas beveik perpus sumažino reklamos kūrėjų darbuotojų etatus.



Statistika

# Prekyba naujais automobiliais

■ Europoje tik dviejose rinkose – Vokietijoje ir Lenkijoje – prekyba naujais automobiliais šių metų pradžioje buvo gyvesnė nei pernai tuo pačiu laikotarpiu. Mat vokiečių valdžia nuo šių metų pradžios tiems pirkėjams, kurie į sąvartyną atiduoda senesnį nei devynerių metų automobilį ir perka naują, išmoka 2500 eurų kompensaciją.

Tuo tarpu Lenkija yra ta ES šalis, kurios ekonomiką pasaulinė krizė kol kas paveikė mažiausiai iš 27 ES šalių.

Be to, Lenkijoje nuo šių metų pradžios sklando gandas, kad bus įvestas 1000 eurų metinis ekologinis mokestis senesniems nei septynerių metų automobiliams. Nuvertėjus zlotui lenkai šiuo metu už labai priimtiną kainą gali nusipirkti naują mašiną.

## Kiek Europoje parduota naujų lengvųjų automobilių

| Šalis | Parduota . per 2009 m. du mėn. | Parduota per 2008 m. du mėn. | Pokytis, proc. |
|---|---|---|---|
| 1. Vokietija | 467 125 | 449 365 | +4,0 |
| 2. Italija | 323 478 | 452 475 | –28,5 |
| 3. Prancūzija | 301 438 | 337 242 | –10,6 |
| 4. Didžioji Britanija | 166 446 | 231 707 | –28,2 |
| 5. Ispanija | 121 492 | 233 036 | –45,5 |
| 6. Belgija | 93 594 | 112 787 | –17,0 |
| 7. Olandija | 90 687 | 116 655 | –22,3 |
| 8. Lenkija | 56 841 | 56 439 | +0,7 |
| 9. Austrija | 37 819 | 43 871 | –13,8 |
| 10. Graikija | 35 839 | 56 848 | –37,7 |
| ..... | | | |
| Estija | 2056 | 5564 | –63,0 |
| Lietuva | 1512 | 5320 | –72,0 |
| Latvija | 1055 | 4527 | –77,0 |
| **Iš viso ES** | **1 886 399** | **2 432 519** | **–22,5** |



## Ir Kaunas prekiaus BMW automobiliais

■ Oficialūs BMW automobilių atstovai Lietuvoje "Krasta Auto" balandžio 1 d. Kaune atidarė BMW automobilių saloną. Naujame salone galima įsigyti visų serijų BMW automobilių ir jų atsarginių dalių, taip pat teikiamos visapusiškos techninio aptarnavimo paslaugos.

"Krasta Auto" vadovė Asta Bagdonavičienė sako, jog geografinė paslaugų plėtra Lietuvoje yra viena svarbiausių įmonės veiklos krypčių. Naujame "Krasta Auto" salone, įsikūrusiame laikinojoje sostinėje šalia IX forto, dirba 14 aukščiausios kvalifikacijos specialistų. Visi jie apmokyti dirbti pagal BMW koncerno keliamus reikalavimus.

"Laikydamiesi mūsų plėtros strategijos netrukus žengsime ir į Klaipėdą – čia artimiausiu metu planuojame atidaryti autorizuotą BMW servisą", – komentuoja A.Bagdonavičienė.




## Hibridas už 75 tūkst. Lt

■ "Honda" koncernas oficialiai pranešė hibridinio modelio *Insight* kainas. Po mėnesio Lietuvoje pasirodys antroji šio hibrido laida, kuri atsieis, palyginti su konkurentais, gana nebrangiai. Už modelį su "Comfort" įranga teks pakloti 75 400 Lt, už "Elegance" versiją – 79 500 Lt. Apie įrangos paketų detales japonų koncernas dar nepateikė jokių duomenų. Degalus taupantis hibridinis modelis buvo pristatytas parodoje Detroite, JAV. *Insight* modeliu, kaip teigia gamintojai, pradedama nauja hibridinių technologijų era, pasitelkus ekonomiškesnę "Honda IMA" ("Integrated Motor Assist") hibridinę technologiją. Dėl to hibridas tapo įperkamesnis ir ekonomiškesnis – degalų sąnaudos 4.4 l/100 km. Rinkoje naujoji *Honda* pirmiausia susikaus su kitu japonų hibridu – *Toyota Prius,* šiuo metu kainuojančiu nuo 90 218 Lt.



Arši dvikova: naujoji *Honda Insight* (priekyje) ir *Toyota Prius*

2009-aisiais *Mini* sukanka 50 metų, tačiau šis jubiliejus nebus švenčiamas



## Apmokestins kelius

■ Nuo 2011 m. Nyderlanduose įvedamas kelių eksploatavimo mokestis, kuris galios lengviesiems automobiliams, motociklams ir sunkiajam transportui. Pamažu šis mokestis bus didinamas, o dydis priklausys nuo paros laiko ir kelio, kuriuo ketinama važiuoti. Iki šiol galiojęs specialus mokestis tik sunkiajam transportui bus panaikintas, bet sunkvežimių vairuotojai ir toliau mokės kur kas daugiau nei lengvųjų automobilių savininkai. Šios šalies valdžia tikisi, kad įvedus mokestį transporto spūsčių sumažės 25 proc.


Nyderlanduose po dvejų metų bus įvesti kelių mokesčiai

## Nissan GT-R

# Virto šeimos automobiliu



■ Japonų firma "Tuner Kids Heart" sukryžmino vienatūrį su sportiniu modeliu ir pristatė jį Japonijoje, Nagojos mieste, vykusioje parodoje "Auto Trend 2009". Naujasis kūrinys gavo *Nissan GT-R Station Wagon,* skirto didelei šeimai, vardą. Kaip reikiant padidėjęs šeimos automobilis iš sportinio monstro *Nissan GT-R* pasiskolino priekį, o iš 2007 m. laidos *Nissan Stagea* vienatūrio – galinę dalį. Po variklio dangčiu veikia jau pažįstamas 3,8 V6 turbininis motoras iš *GT-R* modelio, pasiekiantis net 480 AG. Mašina iki 100 km/h įsibėgėja per 4 s, maksimalus jos greitis – 300 km/h.

## Lexus Gedimai

### Atšaukė 6167 automobilius

Europoje "Lexus" kompanija atšaukė atgal į dirbtuves 6167 automobilius. Priežastis – brokuotas vieno elektrinių variklių magnetas. Šis magnetas blogai veikia ir sukelia vairo vibracijas, dėl to gamykla nutarė jį pakeisti kitu. Į servisus kviečiami tokių modelių, kaip *IS 220d* (nuotraukoje), *IS 250, GS 300, GS 430,GS 450h* bei *RX 400h,* savininkai. Lietuvoje kiekvienas į servisą atšauktos *Lexus* mašinos savininkas apie tai bus informuotas asmeniškai.



# Europos Sąjunga žada naujus mokesčius

ES vis stipriau kišasi į šalių narių transporto politiką. Keturi nauji Europarlamento nutarimai palies visus Europos vairuotojus.

### Didesni kelių mokesčiai

■ Ateityje, pasak ES pareigūnų, automobilių kelių transportui bus užkrauta dar didesnė mokesčių našta. Kaip numato ES direktyvos, bus pradėta nuo papildomų kelių mokesčių. Taip pat bus įvesti triukšmo, oro užterštumo ir spūsčių mokesčiai. Pirmiausia tai, žinoma, pajus sunkusis transportas.



### Ekonomiškos padangos bus privalomos

■ Ateityje benziną taupančios padangos lengviesiems automobiliams taps privalomu dalyku: iki 2016 m. gaminamų padangų riedėjimo pasipriešinimas turės sumažėti visu penktadaliu. Tai benzino sunaudojimą turėtų sumažinti 3 proc., taip pat sumažėtų ir padangų keliamas triukšmas. Gamintojai savo ruožtu įspėja, kad tokiu atveju pailgėtų ir stabdymo kelias.



### Padangų slėgio rodmenys – būtini

■ Nuo 2011-ųjų pabaigos naujuose automobiliuose padangų slėgio kontrolės sistemos bus privalomos. Tai paveiks vairuotojų saugumą bei sumažins degalų sunaudojimą. Kaip rodo Europos Sąjungos Komisijos atlikti tyrimai, dabar beveik pusė vairuotojų važinėja tokiomis mašinomis, kurių padangose yra mažiau oro slėgio, nei reikalaujama.




### ESP – į visus naujus automobilius

■ Nuo 2011 m. į visų Europos Sąjungoje gaminamų naujų automobilių serijinę įrangą privalės įeiti ESP sistema. Automobilių koncernams tai bus priimtinas dalykas, nes įmontavus ESP naujo automobilio kainą bus galima padidinti nuo 500 iki 800 Lt.

"Bet išsaugotos žmonių gyvybės kur kas svarbiau nei truputį didesnė naujos mašinos kaina", – įsitikinę dauguma europarlamentarų.





# Pirk senovinį MERCEDES

■ Šiuo metu vien Vokietijoje yra apie 6,6 mln. senų modelių (pagaminimo metai – nuo 1979 iki 1994), iš kurių *Mercedes* markei tenka 1 mln. automobilių – 16 proc. visos senų mašinų dalies. Ta proga "Daimler Benz" koncernas Štutgarto muziejuje atidarė pirmąją "Young Classic Store" parodą-pardavimą. Čia visi norintieji gali 1970–1990 m. gamybos *Mercedes Benz* modelius nusipirkti arba išsinuomoti. Visi į šį muziejų pateksiantys modeliai gali būti tik "Daimler Benz" koncerno produkcija ir privalo būti geros būklės.

# Kuo juos pakeisti

## Raktelių ateitis

■ Automobilių gamintojai šiuo metu svarsto, kaip būtų galima pakeisti automobilių užvedimo raktelio formą. Po daugmaž pavykusių eksperimentų, tarkime, starto mygtukų, plastikinių kortelių ir automatinių durų užrakinimo sistemų, siekiama, kad ateityje automobilių rakteliai galėtų atlikti kuo daugiau funkcijų.

Pavyzdžiui, jau dabar BMW "Smart Key" gali veikti kaip kreditinių kortelių pakaitalas. Rakteliais netrukus bus galima nustatyti radijo stotis ir reguliuoti sėdynes.

Specializuota vokiečių užraktų sistemų įmonė "Huf" neseniai išrado raktelį, kuris panašus į mobilųjį telefoną: pastūmus telefono viršų, atsidaro specialus papildomas ekranas, kuriame liečiamieji simboliai informuoja apie automobilio pastatymo laiką, langų ir durų būklę, degalų kiekį bei salono temperatūrą.

Tuo tarpu "Audi" dizaineriai jau pakeitė *A1* modelio įprastinį raktelį specialiu mobiliuoju telefonu, į kurį integruota navigacinė sistema. Negana to, čia muzikinius bei vaizdo failus galima perkelti iš namų kompiuterio į automobilio duomenų bazę.



***Audi A1* jau komplektuojamas su daugiafunkciu mobiliuoju telefonu vietoje raktelio**

## Nori išgelbėti SAAB



■ 15 Europos valstybių SAAB vairuotojus vienijanti sąjunga "Rescue Saab" nori padėti išlaikyti šią švedišką automobilių markę. Įsigijusi SAAB kompanijos akcijų dalį, sąjunga nori užsitikrinti sprendžiamojo balso teisę. "Rescue Saab" finansinis potencialas sudaro apie 200 mln. eurų, pinigus yra sunešę apie 1,5 mln. *Saab* automobilį turinčių savininkų. Tik pradėjus šią palaikymo akciją, per 14 dienų vairuotojų sąjungos gretas papildė 13 253 naujų *Saab* mašinų gerbėjai.

# NAUJAS ŽURNALAS !




# VISŲ KLASIŲ AUTOMOBILIŲ PALYGINIMAI

1 dalis


Audi A4 Avant *prieš* Q5


Mercedes C320 T *prieš* GLK 320


VW Touran *prieš* Tiguan


Volvo V70 *prieš* XC60

# Ar SUV automobilis geriau?

Aukšta kėdė prieš taburetę



Ilona ir Štefanas yra iš tų porų, kurios negali apsispręsti, kurį automobilį pirkti




Daugelio vairuotojų svajonių automobiliai. Juk 224 AG dyzelinis motoras tikrai įtikina



*Touran* ir *Tiguan* – tai ne tik praktiški, bet ir gana

**2 dalis**



BMW 320d Touring *prieš* X3



Ford C-Max *prieš* Kuga



Kia Cee'd SW *prieš* Sportage



Renault Grand Scenic *prieš* Koleos

# "Parketiniai" džipai, arba SUV automobiliai, nūnai yra gana populiarūs. Tačiau vienatūriai ir universalai neretai yra ne tik pigesnis, bet ir geresnis pasirinkimas.

Kiekvienam automobilių gamintojui jau keletą metų buvo tapę garbės reikalu pasiūlyti pirkėjui nedidelį SUV automobilį, liaudyje vadinamą "parketiniu" džipu. Pavyzdžiui, *VW* pradėjo gaminti *Tiguan*, "Mercedes" – *GLK,* "Audi" – *Q5,* o "Volvo" – *XC60* automobilius.

Tačiau atrodo, kad Vakarų Europoje "parketiniai" visureigiai dėl nemažų degalų sąnaudų ir gamtos taršos vis dažniau statomi prie gėdos stulpo. "SUV automobiliai neretai degalų sunaudoja ir aplinką teršia ne ką daugiau nei kiti automobiliai. Deja, pasaulio švaruoliai jų negali pakęsti, – sako Alfredas Fuhras, transporto sociologas iš automobilių klubo "AvD". – Kodėl daugybė žmonių pamėgo SUV automobilius – lengvai paaiškinama. Juk sėdėdamos aukščiau mamos su mažais vaikais tokiose mašinose jaučiasi saugiau".

Kita vertus, tiek universalai, tiek vienatūriai dažnai sunaudoja mažiau degalų nei jų aukštesni broliai. O tai šiais laikais taip pat labai svarbu. Todėl norėdami išsiaiškinti, kuris automobilis labiau apsimoka, vokiečiai atliko SUV automobilių ir universalų arba vienatūrių palyginimą.

Atkreipiame dėmesį, kad tos pačios poros automobiliai po variklio dangčiais turi vienodos galios motorus. Iš viso bus testuotos net aštuonios skirtingų gamintojų mašinų poros. Šįkart dalyvauja *Audi*, *Mercedes, VW* ir *Volvo* automobiliai.

**Mindaugas Malinauskas**




## Audi A4 Avant prieš Q5

**Tiek *Audi A4* universalas, tiek *Q5* visureigis yra prestižiniai automobiliai**




## VW Touran prieš Tiguan

**populiarūs automobiliai Lietuvoje**




## Volvo V70 prieš XC60

**Ši pora iš Švedijos po variklio dangčiais turi galingus penkių cilindrų dyzelinius motorus**




*Q5* (kairėje) prieš *A4 Avant:* savo išore automobiliai nėra labai panašūs, bendrų bruožų jie turi mažai

# AVANT atsistoja skersai kelio Q5



Prieš Galijotą *Q5* universalas *Avant* atrodo tarsi Dovydas. Tačiau *A4 Avant* yra dinamiškesnis ir sunaudoja mažiau degalų.

| Techniniai duomenys | Q5 2.0 TDI Quattro | A4 Avant 2.0 TDI |
|---|---|---|
| Variklis | dyzelinis | dyzelinis |
| Variklio darbinis tūris (cm³) | 1968 | 1968 |
| Variklio galia (AG esant aps./min.) | 170/4200 | 170/4200 |
| Maks. greitis (km/h) | 204 | 222 |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 10,2 | 9,5 |
| Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km) | 6,7 | 5,6 |
| Ilgis/plotis/aukštis (mm) | 4629/1880/1653 | 4703/1826/1436 |
| **Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)** | **7,9** | **6,8** |
| $CO_2$ tarša (g/km) | 209 | 180 |
| Bagaž. talpa (l) min./maks. | 540–1560 | 490–1430 |
| Tuščio automobilio svoris/kraulumas (kg) | 1848/462 | 1622/468 |
| **Bazinė kaina (Lt)** | **132 760** | **119 294** |
| **Vieno kilometro kaina* (Lt)** | **0,23** | **0,20** |

* skaičiuota, kai 1 litras dyzelino kainavo 2,92 Lt

## Tai jie

*Audi A4* universalas už brolį *Q5* yra ilgesnis 7 cm, tačiau "parketinis" *Audi* džipas net 22 cm aukštesnis. Vis dėlto nederėtų manyti, kad *Q5* yra sukurtas ant didesniojo *Q7* platformos. Iš tiesų *Q5* yra sukonstruotas ant *A4* ir *A5* automobilių platformos.

**Q5 0:0 A4 Avant**

## Tai jie turi

Po abiejų brolių variklio dangčiais itin tyliai plaka keturių cilindrų 170 AG, 350 Nm dyzelinės "širdutės". Universalo motoras suka tik priekinius automobilio ratus, todėl atrodo, kad važiuojant šlapiu keliu motoras kiek per galingas. O visų keturių ratų "Quattro" sistema *Q5* visureigyje puikiai susidoroja su variklio galia, kuri galėtų būti ir šiek tiek didesnė. Vertinant abiejų brolių įrangas tenka pripažinti, kad jie tikrai neblogai sukomplektuoti. Automobiliai turi ESP sistemas, lengvojo lydinio diskus, CD grotuvus, automatinius oro kondicionierius, gamyklines signalizacijas, šildomus, elektra valdomus lauko veidrodėlius ir kitą įrangą.

**Q5 1:0 A4 Avant**

## Tai jie gali

Nors abiejų automobilių varikliai vienodos galios, *Audi Q5* lėčiau pasiekia 100 km/h greitį – per 10,2 s. Jo brolis universalas šią estafetę įveikia greičiau – per 9,5 s. Be to, *A4 Avant* yra taupesnis, nes sunaudoja 1,1 l mažiau dyzelino. Kita vertus, abu *Audi* automobiliai važiuoja labai tyliai, tačiau *A4 Avant* pakaba yra komfortiškesnė. Vertinant stabdžius, didelių netikėtumų nebuvo. Tiek *Q5*, tiek *A4 Avant* visiškai sustoja vos peržengę 38 m žymą.

**Q5 0:1 A4 Avant**

## Jų kaina

Vertinant kainas, neabejotinu lyderiu tampa *A4 Avant* universalas, kurio kaina prasideda nuo 119 294 Lt. Tuo tarpu už *Q5* teks pakloti nuo 132 760 Lt. Taigi kainos skirtumas tarp brolių siekia 13 466 Lt. Tai tikrai nemaža sumelė.

**Q5 0:1 A4 Avant**



*Q5:* oda dengtas sportinis vairas papildomai kainuoja 1177, o navigacinė sistema – 10 823 Lt



*A4 Avant:* automatinis kondicionierius ir CD grotuvas – standartinė abiejų automobilių įranga

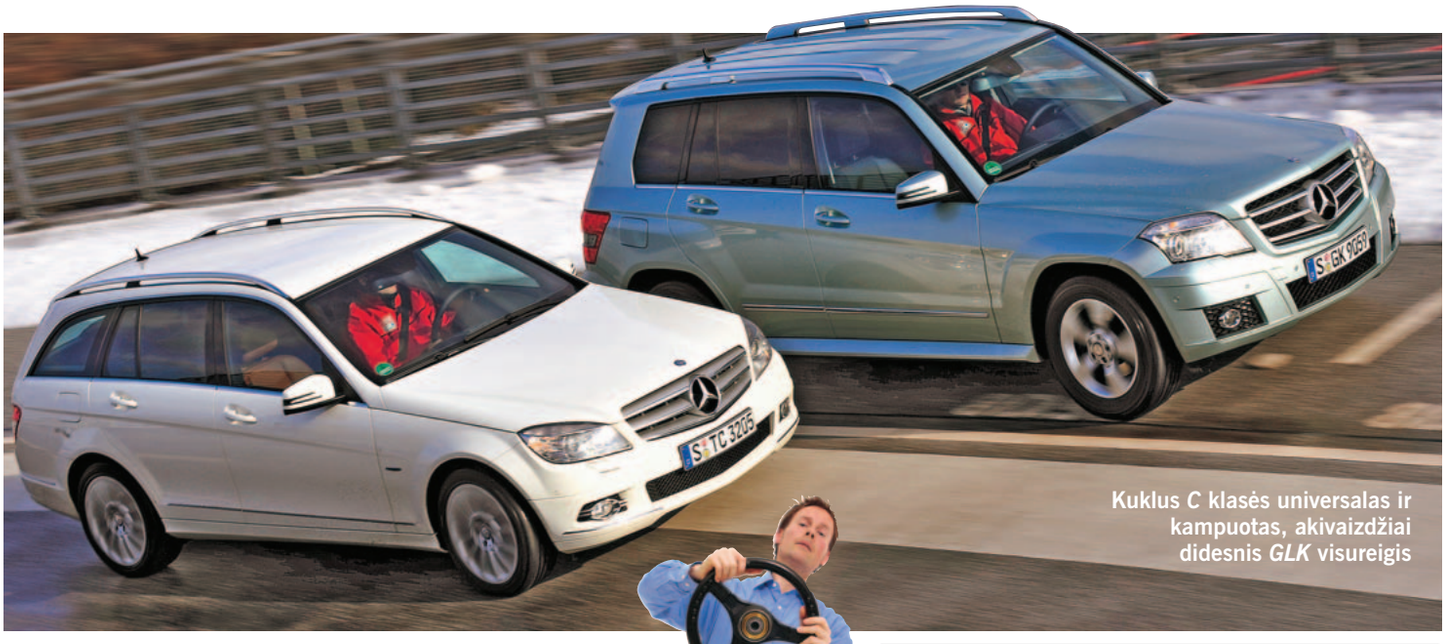
## Išvada

## Laimi mažasis

■ Erdvus salonas ir visi keturi varantieji ratai – tai *Q5* privalumai. Tačiau tai niekis, nes su *A4 Avant* galima važiuoti kur kas pigiau. Ir pats automobilis kainuoja mažiau.



**Q5 1:2 A4 Avant**



Kuklus C klasės universalas ir kampuotas, akivaizdžiai didesnis *GLK* visureigis

# GLK nugali universalą

## Ši dvikova parodė, kad kartais verta pirkti ir daugiau degalų naudojančius SUV automobilius.



| Techniniai duomenys | GLK 320 CDI | C 320 CDI T |
|---|---|---|
| Variklis | dyzelinis | dyzelinis |
| Variklio darbinis tūris (cm³) | 2987 | 2987 |
| Variklio galia (AG esant aps./min.) | 224/3800 | 224/3800 |
| Maks. greitis (km/h) | 220 | 244 |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 7,8 | 7,1 |
| Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km) | 8,4 | 7,5 |
| Ilgis/plotis/aukštis (mm) | 4528/1840/1689 | 4596/1770/1459 |
| **Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)** | **9,4** | **8,5** |
| $CO_2$ tarša (g/km) | 249 | 225 |
| Bagaž. talpa (l) min./maks. | 450–1550 | 485–1500 |
| Tuščio automobilio svoris/kraulumas (kg) | 1940/560 | 1782/498 |
| **Bazinė kaina (Lt)** | **152 653** | **164 184** |
| **Vieno kilometro kaina* (Lt)** | **0,27** | **0,25** |

* skaičiuota, kai 1 litras dyzelino kainavo 2,92 Lt

### Tai jie

Plokščias, elegantiškas ir atrodantis beveik kaip kupė. Toks yra 4,60 m ilgio *C* klasės universalas. O štai mažasis *Mercedes ML* broliukas *GLK* yra 7 cm trumpesnis, tačiau 23 cm aukštesnis. Tiesa, SUV automobilio salono medžiagų kokybė galėtų būti ir geresnė.

**GLK 320 0:0 C 320 T**

### Tai jie turi

Po abiejų brolių variklio dangčiais inžinieriai įtaisė 224 AG dyzelinius motorus. Tačiau visais keturiais ratais varomo *GLK* visureigio variklio sukimo momentas siekia 540, o *C* klasės universalo – 510 Nm. Kita vertus, *Mercedes* visureigis yra standartiškai komplektuojamas su septynių laipsnių automatine greičių dėže ir visais keturiais varančiaisiais ratais. *C* klasės universalo pirkėjui už tai teks mokėti papildomai. Tačiau žvilgsnis į papildomos įrangos sąrašą sukelia aistrų – jame siūlomas odinis salonas, navigacinė sistema ir t.t. Sustok, lengvabūdiškasis pirkėjau. Ir bazinė versija turi visą gyvybiškai svarbią įrangą – nuo saugos oro pagalvių iki elektroninių važiuoklės angelų sargų.

**GLK 320 1:0 C 320 T**

### Tai jie gali

Priekyje abu automobiliai yra vienodai erdvūs, tačiau gale daugiau vietos siūlo *GLK* visureigis. Beveik niekuo nesiskiria ir universalo bei "parketinio" džipo bagažinių dydžiai. Vertinant važiavimo komfortą, pirmuoju smuiku groja *C 320* universalas, nes jo pakaba – harmoningesnė. Be to, *C* klasės universalas važiuoja taupiau. Jam 100 km kelio reikia 8,5, o didesniam broliui – 9,4 l dyzelino. Taigi skirtumas – 0,9 l.

**GLK 320 0:1 C 320 T**

### Jų kaina

*GLK* visureigis su testuotu varikliu kainuoja nuo 152 653 Lt, o jo brolis *C* klasės universalas atsieis brangiau. Už jį su automatine greičių dėže ir keturiais varančiaisiais ratais teks pakloti nuo 164 184 Lt. Taigi skirtumas – 11 531 Lt.

**GLK 320 1:0 C 320 T**



Universalo bagažinės krašto aukštis siekia vos 61 cm, todėl aukštai kelti daiktų tikrai neteks



Į *GLK* visureigį krovinius teks kelti aukščiau, nes bagažinės krašto aukštis siekia 71 cm

### Išvada

## *GLK* nugali

■ Abu automobiliai kainuoja per 150 tūkst. Lt, o tai tikrai nemažai. Vis dėlto nors *GLK* sunaudoja daugiau degalų, jis labiau apsimoka nei jo brolis *C* klasės universalas.



**GLK 2:1 C 320 T**



*Tiguan* (kairėje) yra su visų keturių ratų sistema "4Motion", o *Touran* varomas tik priekiniais ratais

# Vienatūris įveikė visureigį

## Iš išorės – tai du labai skirtingi automobiliai, nors jų kaina skiriasi nedaug. Kuris labiau apsimoka?



### Tai jie

Tipiškas *VW* šachmatų ėjimas yra toks: kantriai laukti ir stebėti, ką konkurentai sukuria naujo. Tuomet nuodugniai išanalizuoti jų klaidas ir rinkai pateikti automobilį, kuris akimirksniu nugalėtų visus varžovus. Taip buvo su *Touran* ir *Tiguan*. O kalbant apie abiejų automobilių gabaritus reikia pasakyti, kad jie yra beveik identiški. Tik "parketinis" visureigis *Tiguan* yra 5 cm aukštesnis už brolį.

**Tiguan 0:0 Touran**

### Tai jie turi

Abu *VW* koncerno automobiliai po variklio dangčiais turi tokio paties darbinio tūrio (2.0) ir galios (140 AG) motorus. Tačiau iš tiesų tai yra dvi labai skirtingos "širdutės". Į vienatūrį *Touran* įmontuotas dar senas variklis, o *Tiguan* puikuojasi nauju ir moderniu "Common-Rail" dyzeliniu motoru. Dar vienas skirtumas tarp šių automobilių yra tas, kad *Touran* variklio galia perduodama tik į priekinius, o *Tiguan* – į priekinius ir galinius ratus, t.y. visureigis varomas visais keturiais ratais. Kita vertus, vienatūris *Touran* gali būti ne tik penkiavietis, bet ir septynvietis. Tuo visureigis *Tiguan* pasigirti negali.

**Tiguan 0:0 Touran**

### Tai jie gali

Kaip jau supratote, visureigis *Tiguan* esant būtinybei įveiks nesudėtingą bekelę, o į vienatūrį *Touran* – tilps daugiau žmonių arba didesnis bagažas. Juk *Touran* bagažinės tūris siekia nuo 695 iki 1989 l, o *Tiguan* bagažo skyrius mažesnis. Jo talpa – nuo 470 iki 1510 l. Kita vertus, visureigis gali tempti net 2,2 t sveriančias priekabas, o jo brolio tempiamos priekabos maksimalus svoris gali būti 1,5 t. Trumpiau tariant, vienatūris yra tikrai praktiškesnis kasdienis pagalbininkas, jo net degalų sąnaudos mažesnės: 6,9 prieš 7,2 l. Tiesa, visureigis gali pasigirti tuo, kad dėl naujesnio motoro važiuoja akivaizdžiai tyliau. Vertinant stabdžius, *Tiguan* sustoja ties 37 m žyma, o *Touran* reikia vienu metru daugiau.

**Tiguan 0:1 Touran**

### Jų kaina

Vienatūris *Touran* su testuotu motoru mūsų šalyje kainuoja nuo 80 568 Lt, o visureigis *Tiguan* – nuo 88 420 Lt. Nors skirtumas ir nedidelis (7852 Lt), tačiau jis – *Touran* naudai.

**Tiguan 0:1 Touran**

| Techniniai duomenys | Tiguan 2.0 TDI | Touran 2.0 TDI |
|---|---|---|
| Variklis | dyzelinis | dyzelinis |
| Variklio darbinis tūris ($cm^3$) | 1968 | 1968 |
| Variklio galia (AG esant aps./min.) | 140/4200 | 140/4000 |
| Maks.greitis (km/h) | 186 | 200 |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 11,0 | 10,5 |
| Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km) | 6,9 | 6,0 |
| Ilgis/plotis/aukštis (mm) | 4427/1809/1686 | 4407/1794/1635 |
| **Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)** | **7,2** | **6,9** |
| $CO_2$ tarša (g/km) | 191 | 183 |
| Bagaž. talpa (l) min./maks. | 470–1510 | 695–1989 |
| Tuščio automobilio svoris/kraulumas (kg) | 1774/466 | 1645/565 |
| **Bazinė kaina (Lt)** | **88 420** | **80 568** |
| **Vieno kilometro kaina* (Lt)** | **0,21** | **0,20** |

* skaičiuota, kai 1 litras dyzelino kainavo 2,92 Lt



Abiejų automobilių salonai panašūs, nors *Tiguan* viduje į akis krinta didelės oro pūtimo angos



Perkant bazinės komplektacijos automobilius nemažai įrangos teks įsigyti už papildomą priemoką

### Išvada

## Vienatūris geriau

■ Iš pirmo žvilgsnio galėjo pasirodyti, kad dvikova baigsis lygiosiomis. Vis dėlto laimi vienatūris *Touran*, nes jis erdvesnis ir pigesnis.



**Tiguan 0:2 Touran**



*XC60* (kairėje) ir *V70*: dėl išskirtinių radiatoriaus grotelių *Volvo* automobiliai atpažįstami iš tolo



# Universalas – geresnis pasirinkimas

Atrodytų, kad tai du labai skirtingi automobiliai. Tačiau iš esmės jie yra labai panašūs.

| Techniniai duomenys | XC60 D5 AWD | V70 D5 |
|---|---|---|
| Variklis | dyzelinis | dyzelinis |
| Variklio darbinis tūris ($cm^3$) | 2400 | 2400 |
| Variklio galia (AG esant aps./min.) | 185/4000 | 185/4000 |
| Maks. greitis (km/h) | 205 | 225 |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 9,9 | 8,7 |
| Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km) | 7,5 | 6,7 |
| Ilgis/plotis/aukštis (mm) | 4628/1891/1713 | 4823/1861/1547 |
| **Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)** | **9,0** | **7,3** |
| $CO_2$ tarša (g/km) | 239 | 193 |
| Bagaž. talpa (l) min./maks. | 495–1455 | 575–1600 |
| Tuščio automobilio svoris/kraulumas (kg) | 1890/615 | 1725/575 |
| **Bazinė kaina (Lt)** | **133 702** | **127 663** |
| **Vieno kilometro kaina* (Lt)** | **0,26** | **0,21** |

* skaičiuota, kai 1 litras dyzelino kainavo 2,92 Lt

## Tai jie

Abu švedų automobiliai atrodo labai solidžiai. Tiesa, 4,63 m ilgio visureigį dar galima pavadinti patogiu, tačiau 20 cm ilgesnį *V70* pastatyti sausakimšoje aikštelėje tikrai nebus lengva. Vis dėlto būdamas didelis *V70* yra labai erdvus automobilis.

**XC60 0:0 V70**

## Tai jie turi

Po abiejų švedų automobilių variklio dangčiais slepiasi penkių cilindrų 185 AG dyzeliniai motorai, kurių 400 Nm sukimo momentas garantuoja malonų važiavimą. Be to, prie dyzelinių variklių puikiai dera ir lengvai perjungiama šešių bėgių mechaninė greičių dėžė. Puiku ir tai, kad abu automobiliai tikrai neblogai sukomplektuoti. Jie turi ESP sistemas, CD grotuvus, šildomus lauko veidrodėlius ir t.t. Beje, *XC60* gali pasigirti ir itin protinga, padedančia išvengti susidūrimų mieste "City Safety" sistema.

**XC60 0:0 V70**

## Tai jie gali

Kalbant apie važiavimo dinamiką universalas yra pranašesnis. Jis 100 km/h greitį pasiekia per 8,7, o jo giminaitis – per 9,9 s. Be to, abu švedų automobiliai gali važiuoti 200 km/h ar didesniu greičiu. Bet tiek *XC60*, tiek *V70* labiau mėgsta važiuoti ramiai, nei skuosti tarsi akis išdegus. Pavyzdžiui, esant 130 km/h greičiui, tachometras rodo vos 2500 aps./ min. sūkius. Vienareikšmiškai galima teigti, kad keliauti abiem švedų automobiliais taip pat malonu ir komfortiška kaip *Mercedes* mašinomis. Tačiau įvertinus degalų sąnaudas pastebimas akivaizdus skirtumas. Universalui *V70* 100 km kelio vidutiniškai reikia tik 7,3, o visureigiui *XC60* – net 9,0 l dyzelino. Labiau ištroškęs yra tik *Mercedes GLK* visureigis.

**XC60 0:1 V70**

## Jų kaina

Universalas *V70* su testuotu motoru mūsų šalyje kainuoja nuo 127 663 Lt. Perkant jo brolį *XC60* teks pakloti daugiau – nuo 133 702 Lt. Skirtumas (6039 Lt) nedidelis, tačiau jis – universalo naudai.

**XC60 0:1 V70**

## Išvada

### Universalas – praktiškesnis

■ Pigiau kainuojantis, mažiau degalų sudeginantis ir labai erdvus *Volvo V70* universalas įveikia giminaitį *XC60*. Taigi *V70* – praktiškesnis automobilis.



**XC60 0:2 V70**

## Universalai laimi. Visureigis nugali tik kartą

■ Jau prieš ruošiant šį testą buvo tikimasi, kad laimės universalai. Juk būdami žemesni ir dažnai neturėdami visų keturių ratų pavaros, jie mažiau sunaudoja degalų ir kainuoja pigiau. Išimtis – vienintelis *Mercedes GLK*.



Audi A4 Avant 2.0 TDI **2:1** Audi Q5 2.0 TDI



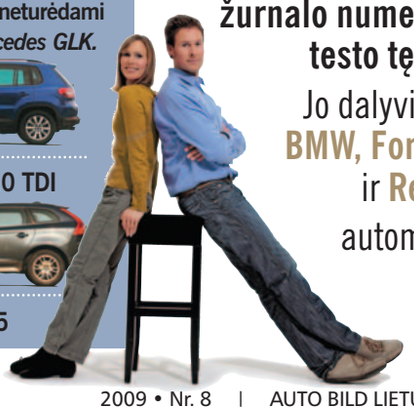
VW Touran 2.0 TDI **2:0** VW Tiguan 2.0 TDI



Mercedes C 320 CDI T **1:2** Mercedes GLK 320 CDI



Volvo V70 D5 **2:0** Volvo XC60 D5



**Kitame žurnalo numeryje – testo tęsinys.** Jo dalyviai bus **BMW, Ford, Kia** ir **Renault** automobilių poros.

# KRYŽIAŽODIS




Sukryžiavo Laurynas Rimševičius

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

Išsprendę kryžiažodį iki balandžio 19 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 9-ame 2009 m. ABL numeryje. Sėkmės!

7-ame ABL numeryje skelbto kryžiažodžio prizą laimėjo **Artūras Daujotas iš Ukmergės.** SVEIKINAME! Nugalėtoją prašome paskambinti telefonu (8–5) 262 68 13, o prizus atsiimti per du mėnesius.

**Septintame (7/2009) "Auto Bild Lietuva" numeryje skelbto kryžiažodžio atsakymai:**

**V.:** Premacy, burtai, Vilnius, Strada, kajakas, sarkofagai, AJAGS, kolonėlė, orkos, smogikas, etilas, Grandeur, TIR, Matiz, Feniksas, Avant, Atos.

**H.:** akys, reidas, morka, Clio, Mantas, genai, kalnai, Cougar, kiek, frau, skalda, seržantas, Mustafa, ajerai, kata, atsarga, Lotus, aguona, Alto, bizanis, sūris.

**Galutinis atsakymas: AVARIJA KRYŽKELĖJE**

## Pasijuokite prie vairo

XXX

Ateina žmona pas vyrą ir sako:
– Žinai, brangusis, turiu tau blogą naujieną ir gerą, kurią sakyti?
– Sakyk gerąją...
– Tai va, brangusis, mūsų mašinoje oro pagalvė VEIKIA...

XXX

Girtas vairuotojas ir keleivis sustojo paimti pakeleivio. Šiam įlipus mašina pradėjo lėkti nežmonišku greičiu. Persigandęs keleivis pradėjo maldauti:
– Pone, pasakykite savo draugui, kad taip greitai nevažiuotų.
– Tyliau! Jeigu jį prižadinsite, jis važiuos dar greičiau...

XXX

Dviejų daugybę metų vairuojančių vyriškių dialogas:
– Nėra baisesnio reginio už tą, kai "M" raidė puikuojasi ant *BelAZ* sunkvežimio stiklo...
– Tu neteisus. Yra. Tai toks, kai šalia šio ženklo dar prilipintas aukštakulnis batelis.

XXX

Pokalbis prie oro uosto kasų:
– Turite bilietų į Frankfurtą?
– Į Frankfurtą yra daug reisų. Kokią kompaniją norėtumėte pasirinkti?
– Na... Šiaip tai aš norėjau skristi viena...

XXX

Kelių policijos patrulis sustabdo visureigį. Atsidaro automobilio durelės ir iš jo išvirsta linksma šešiolikos žmonių kompanija.
– Kaip jūs visi į ją tilpote?
– Gal skaityti nemoki – juk parašyta 4x4.



**Nacionaliniai automobilių statymo ypatumai**

ABL archyvo nuotr.

2/2009

# Computer Bild LIETUVA

www.computerbild.lt

5,99 Lt

Specialusis projektas

Naujas!

# EKSPERTAS

## Geriausi triukai su telefonais

- Slapti telefonų kodai
- Kalbamė su keliais pašnekovais vienu metu
- Telefonu valdome kompiuterį









24 p.

## KONKURSAS!

Prizas: "Nokia 5800 XpressMusic"



50 p.

Prizo kaina – apie 1399 Lt

- Geriausi triukai su mobiliuoju internetu
- Perkeliame adresų knygutę į internetą
- Telefonas rodo kelią
- Telefonu klausomės MP3 muzikos
- Geriausios programos, skirtos telefonams

## 100 naujausių telefonų

40 p.



TYRIMAS! KAIP IŠSIRINKTI PIGIAUSIĄ RYŠIO IR MOBILIOJO INTERNETO PLANĄ

44 p.

ISSN 2029-1868
9 772029 186003

# LENGVESNIS KELIAS!

# Pagaminta Prancūzijoje

*Šiame teste išsiaiškinsime, kuris kompaktinės klasės hečbekas, kilęs nuo Senos krantų, turi daugiau šansų atsilaikyti prieš šios klasės konkurentus. Tad jūsų dėmesiui pirmoji naujojo* Renault Megane *ir* Peugeot 308 *dvikova mūsų žurnalo puslapiuose.*




**Renault Megane**
**110 AG – 195 km/h**
**Kaina: 51 250 Lt**

**Peugeot 308**
**120 AG – 195 km/h**
**Kaina: 59 469 Lt**

**Visiškai skirtingo stiliaus prancūzų kompaktiniai hečbekai. *308* debiutavo 2007 m., o *Megane* – 2008 m.**

Kas gamina geriausius kompaktinės klasės hečbekus? Vokiečiai, japonai, italai, o gal prancūzai? Žvelgiant į pardavimo rezultatus Europoje, pastarieji yra tarp lyderių. Prieš dvejus metus *Peugeot* stovykloje debiutavo *308* modelis, o praėjusių metų pabaigoje "Renault" išleido naują *Megane* kartą. Šįkart mūsų dvikovoje jie ir susitiko. Abu automobiliai turi panašaus pajėgumo benzininius variklius: *Megane* 110 AG, o 308 – 120 AG.

Automobilio išvaizda – skonio reikalas, bet daugiau žvilgsnių gatvėje patraukia *Megane*. Tai nereiškia, kad jis gražesnis, tačiau gatvėje šis *Renault* labiau išsiskiria. O štai *308* labai jau panašus į ankstesnį *307* modelį.

Pasirinkimą tarp šių automobilių gali lemti jų salonai, kurie yra visiškai skirtingi. Kam svarbu erdvė sėdint ant galinių sėdynių, pasirinks *Peugeot*. Priekyje abiejuose automobiliuose vietos yra maždaug vienodai. Tačiau ir *Renault* turi savų privalumų – ypač šeimoms su nedideliais vaikais. *Megane* bagažinė didesnė, joje be vargo tilps vežimėlis (405 l prieš 348 l *Peugeot* modelyje). Tiesa, reikia sutikti, kad erdvės atžvilgiu nė vienas šios dvikovos dalyvis nėra čempionas – yra erdvesnių šios klasės konkurentų.

Sėdėseną įvertinome panašiai, nors skirtumų tarp automobilių yra. *308* modelyje mums labiau patiko ilgesnė sėdimoji dalis, o *Megane* sėdynės geriau prilaiko kūną įveikiant posūkius.




**Prieš nulenkiant sėdynes didesnę bagažinę turi *Megane*, o padidinus bagažinių tūrį į priekį išsiveržia *Peugeot 308*.**

Jei kalbėtume apie prietaisų skydelį, mums labiau patiko *Peugeot*. Tai klasikinis skydelis su dviem dideliais apvaliais ciferblatų ekranais – tachometru ir spidometru. Centrinė konsolė surinkta iš kokybiškų medžiagų, o prietaisus valdyti lengva ir paprasta. Vairuotojas lengvai ras patogią padėtį prie vairo, nes jis reguliuojamas keturiomis kryptimis, be to, galima labai įvairiai nustatyti sėdynę. Tiesą sakant, šiuo atžvilgiu nenusileidžia ir *Renault*. Vienintelis trūkumas – šiek tiek komplikuotas kai kurių prietaisų valdymas: kai kurie mygtukai tiesiog per maži, juos sunku užčiuopti, o padaryti tai neatitraukiant akių nuo kelio tiesiog neįmanoma. Prie skaitmeninio greičio matuoklio taip pat reikia priprasti, nepatiko ir grafiškai vaizduojamas bake likusių degalų kiekis

▶ nukelta į 30 p.

"Auto Świat" nuotr.

## 1 vieta — Ambicingas liūtukas

Dideli *Peugeot* langai užtikrina nuostabų laisvės jausmą.



**Peugeot 308** — **398 balai**

■ Benzininis 120 AG variklis labai tinka kompaktiniam hečbekui. Mašina pakankamai gerai įsibėgėja, nors apie sportinę dinamiką reikia pamiršti. Tiesa, norint, kad *Peugeot* važiuotų greitai, variklį tenka "sukti" iki pat ribotuvo, o tada jis pernelyg garsiai triukšmauja.

Automobilis pasižymi nedidelėmis degalų sąnaudomis. *Peugeot* yra sunkesnis už konkurentą, bet, nepaisant to, sunaudoja vos vos mažiau degalų. Maloniai dirba pavarų dėžė. Tiesa, pavarų perjungimo svirties eiga kiek per ilga ir atrodo lyg guminė, tačiau net greitai perjungiamos pavaros įsijungia tiksliai. Mašinos stiprioji pusė – važiuoklė. Tai geras komforto ir saugumo kompromisas. Automobilis pakankamai gerai slopina duobes, bet tuo pat metu nepraranda komforto. Tačiau pakaba nėra pernelyg minkšta ir įveikdamas posūkius automobilis išlieka stabilus. Valdyti prancūzų liūtuką padeda preciziškai veikianti vairo sistema, tačiau už ESP teks pakloti papildomus 1657 Lt.

**Komfortas ir saugumas garantuoti.**



*Peugeot 308* keleiviams patiks didžiuliai langai ir šoniniai veidrodėliai. Vykusi galinių sėdynių galvos atlošų konstrukcija netrukdo matomumui atgal. Jeigu gale niekas nevažiuoja, juos galima nulenkti taip, kad šie beveik neišlįstų virš sėdynių atlošų.

## 2 vieta — *Techno* stiliaus atstovas

Kėbulas originalus, bet elektroniniais prietaisais naudotis nepatogu.



**Renault Megane** — **397 balai**

■ Po variklio dangčiu slepiasi niekur neskubantys 110 "arklių". Nors, pagal gamintojų deklaruojamus techninius duomenis automobilis įsibėgėja 0,3 s greičiau negu jo konkurentas. Tačiau sėdint viduje *Megane* dinamikos visai nesijaučia. Važiuoti mieste juo malonu, nes variklis dirba labai tyliai. Deja, užmiestyje ausis užgula pernelyg daug decibelų.

Vidutinės degalų sąnaudos nėra didelės – 7 l/100 km. Jos tik truputį didesnės nei *Peugeot* automobilio. Tačiau pavaros persijungia ne taip preciziškai kaip *308* modelio. Pakaba kietesnė negu *Peugeot*, tačiau *Renault* gana lengvai sugeria kelio nelygumus. Naujos kartos *Megane* padarė didelę pažangą šioje srityje, palyginti su ankstesniu modeliu. Dabar automobilis kur kas užtikrinčiau įveikia posūkius net važiuojant dideliu greičiu ir nepraranda stabilumo staigiai manevruojant. Vairo mechanizmas taip pat kur kas geresnis negu ankstesnio *Megane*, nors ir nėra idealus.

**Pakaba ir vairo mechanizmas kur kas geresni negu ankstesnio modelio.**



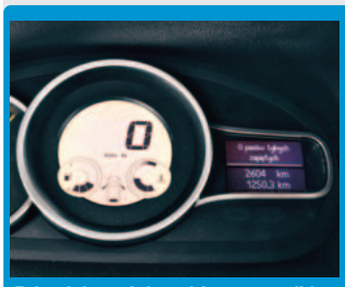
Deja, ir šis prancūzų gamintojas nesiūlo ESP bazinėje įrangoje. Už jį teks pakloti papildomus 1223 Lt.



Automatinį oro kondicionierių lengva valdyti didelėmis rankenėlėmis. Mygtukai aiškūs ir lengvai suprantami



Nenulenkus sėdynių *Peugeot* bagažinė visai nedidelė, tačiau važiuojant dviese jos tūrį galima padidinti keletą kartų



Prie elektroninio spidometro reikia priprasti, bet dideli skaičiai gerai matomi. Užtat likusio degalų kiekio matuoklis sunkiai įžiūrimas



Neabejotinas *Megane* privalumas – didelė, net 405 l bagažinė. Norint ją padidinti, reikia išimti galinių sėdynių galvos atramas



Reguliuodamas priekinės sėdynės aukštį patogią padėtį ras bet kokio ūgio vairuotojas. Sėdynės šonuose įrengtos nedidukės daiktadėžės





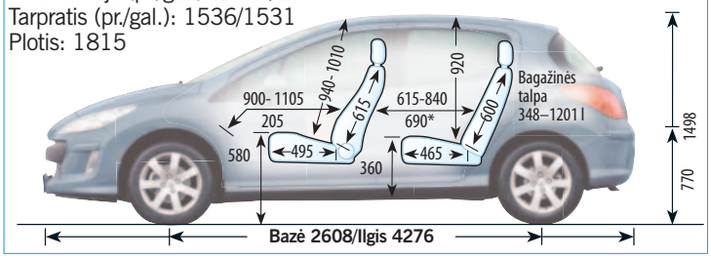
Priekinių sėdynių šildymas *Megane* kainuoja papildomus 401 Lt. *Peugeot* šildomos priekinės sėdynės kainuoja beveik 100 Lt daugiau – 497 Lt



# DU PRANCŪZIŠKI KOMPAKTAI SU BENZININIAIS VARIKLIAIS

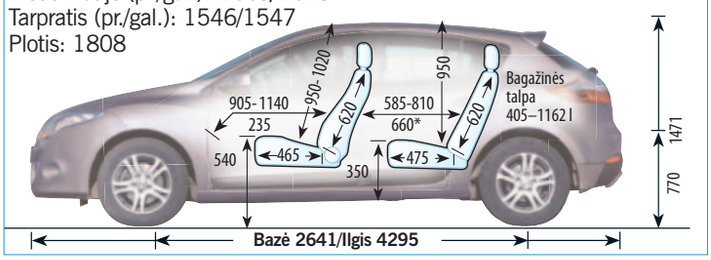
**Matmenys (milimetrais)** — **PEUGEOT 308**

Plotis viduje (pr./gal.): **1475/1470**
Tarpratis (pr./gal.): 1536/1531
Plotis: 1815




**Matmenys (milimetrais)** — **RENAULT MEGANE**

Plotis viduje (pr./gal.): **1440/1410**
Tarpratis (pr./gal.): 1546/1547
Plotis: 1808




– įžiūrėti gana sudėtinga, o suprasti, kada bakas visiškai tuščias – sunkiai įmanoma.

**Jei kalbėtume apie kainą, *308* neturi jokių šansų.**

Testuoti pasirinkome bazinės įrangos automobilius, siūlomus su benzininiais varikliais. Tai reiškia, kad *Renault Megane* yra net 8219 Lt pigesnis. Jo kaina su tokiu varikliu prasideda nuo 51 250 Lt, o *Peugeot 308* kainuoja net 59 469 Lt. Tiesa, abu prancūziški automobiliai puikiai sukomplektuoti.

**Linas Ščepkauskas**

## Linksmasis skyrelis

■ Ankstesnės kartos *Megane* buvo akį rėžiantis ekstravagantiškas automobilis, kuris patiko toli gražu ne visiems. Tai parodė ir pardavimo rezultatai – *Megane II* populiarumu gerokai atsiliko nuo savo konkurentų. Prancūzai išmoko pamoką – naujos kartos automobilis nebe toks provokuojantis, bet, reikia pripažinti, išties gražus. Tuo tarpu naujasis *308* visiškai supanašėjo su savo jaunesniuoju kolega *207* modeliu. O ir nuo ankstesnio *307* jis iš tolo beveik nesiskiria, todėl už dizainą aukštesniu balu apdovanotas *Renault*. Tuo tarpu viduje jaukiau jaučiamės *Peugeot* automobilyje. Klasikinio prietaisų skydelio nereikia studijuoti, o susigaudyti, kur koks mygtukas, galima intuityviai. *Renault* vidus ne toks suprantamas. Spidometras neįprastas – elektroninis, todėl jo rodmenis suprasti persėdus iš kito automobilio sunkiau. **O ką jūs manote? Rašykite mums info@autobild.lt**

| | PEUGEOT | RENAULT |
|---|---|---|
| Dizainas | ★★★★★ | ★★★★☆ |
| Charakteris | ★★★★☆ | ★★★☆☆ |
| Valdymas | ★★★★☆ | ★★★☆☆ |
| Komfortas | ★★★☆☆ | ★★★★☆ |
| Įvaizdis | ★★★☆☆ | ★★★☆☆ |
| **Galutinis įvertinimas** | ★★★★☆ | ★★★☆☆ |

**Šiame skyrelyje aptariama tai, kas nebuvo įvertinta taškais.**

## Išvada

■ Šių tautiečių dvikovoje nugalėjo *Peugeot*. Tai dinamiška ir erdvi mašina, pasižyminti puikia ergonomika. Gaila tik, kad bagažinė mažoka. *Peugeot 308* gavo geresnį įvertinimą ir už pakabos darbą. Ji geriau pritaikyta važinėti po žiemos smarkiai pablogėjusiais duobėtais keliais. Tuo tarpu *Renault* pasižymi išsiskiriančiu dizainu ir siūlo labai daug erdvės aukštaūgiams vairuotojams. Tačiau *Megane* trūkumai – mažai vietos gale, neideali ergonomika ir neįprastas prietaisų skydelis.



| Techniniai gamintojo duomenys | PEUGEOT | RENAULT |
|---|---|---|
| **Modelis** | **308** | **Megane** |
| Durų/vietų salone sk. | 5/5 | 5/5 |
| Variklis | benzininis | benzininis |
| Variklio darbinis tūris (cm³) | 1598 | 1598 |
| Galia (AG esant aps./min.) | 120/6000 | 110/6000 |
| Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 160/4250 | 151/4250 |
| Pavarų dėžė | 5/mech. | 6/mech. |
| Varantieji ratai | priek. | priek. |
| Padangos | 195/65 R15 | 195/65 R15 |
| Degalų bako talpa (l) | 60 | 60 |
| Masė (kg) | 1275 | 1215 |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 10,8 | 10,5 |
| Maks. greitis (km/h) | 195 | 195 |
| **Degalų sąnaudos (l/100 km) mieste/užmiestyje/vidutinės** | **9,3/5,2/6,7** | **9,3/5,6/6,9** |
| **Bazinio modelio kaina (Lt)** | **50 690** | **46 188** |

| Kainos/įranga | Peugeot 308 | Renault Megane III |
|---|---|---|
| Modifikacija | 5P 1.6E 16V 120 Premium | Expression 1.6 VVT |
| Oro pagalvė (vairuotojo/keleivio) | S/S | S/S |
| Šoninės oro pagalvės (vairuotojo/keleivio) | S/S | S/S |
| ABS/ESP (Lt) | S/1657 | S/1223 |
| Oro kondicionierius/klimato kontrolė (Lt) | S/0 | S/422 |
| Automatinis pavarų perjungimas (Lt) | 3763 | N |
| El. langų kėlikliai (priekyje/gale) | S/S | S/S |
| CD grotuvas | S | S |
| "Parkavimo" asistentas (Lt) | 829 | 1055 |
| **Testuoto modelio kaina (Lt)** | **59 469** | **51 250** |

S – serijinė, N – negalima

| Eksploataciniai duomenys | Peugeot 308 | Renault Megane |
|---|---|---|
| Techninė priežiūra nuvažiavus (km) | 30 000 | 30 000 |
| Rem. išlaidos (Lt) nuvaž. 120 000 km | 2700 | 2975 |
| Garantija/ridos apribojimas (km) | 2/- | 2/- |
| Prarūdijimo garantija (m) | 12 | 12 |
| Draud. įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis | 1487/3 | 1282/3 |

## Auto Bild ĮVERTINIMAS

| | TAŠKAI (maks.) | 308 | MEGANE |
|---|---|---|---|
| **Kėbulas** | | | |
| Salono erdvė priekyje | 40 | 30 | 32 |
| Salono erdvė gale | 30 | 22 | 20 |
| Bagažinė | 25 | 12 | 15 |
| Kraulumas | 15 | 11 | 10 |
| Matomumas | 20 | 17 | 16 |
| Sėdėsena | 30 | 28 | 27 |
| Ergonomika ir valdymo įranga | 20 | 18 | 17 |
| Medžiagų kokybė | 20 | 18 | 16 |
| **Tarpiniai rezultatai** | **200** | **156** | **153** |
| **Variklis/Važiuoklė** | | | |
| Įsibėgėjimas | 25 | 18 | 19 |
| Maksimalus greitis | 10 | 8 | 8 |
| Pavarų dėžė | 15 | 13 | 12 |
| Važiavimo savybės | 30 | 25 | 26 |
| Komfortas | 30 | 26 | 25 |
| Vairo sistema | 15 | 13 | 12 |
| Manevringumas | 5 | 4 | 4 |
| **Tarpiniai rezultatai** | **130** | **107** | **106** |
| **Eksploatacinės išlaidos** | | | |
| Bazinė kaina | 50 | 39 | 42 |
| Degalų sąnaudos | 30 | 24 | 24 |
| Komforto įranga | 30 | 16 | 16 |
| Saugumo įranga | 30 | 20 | 20 |
| Draudimas | 20 | 10 | 11 |
| Garantija | 20 | 8 | 8 |
| Techninis aptarnavimas | 20 | 18 | 17 |
| **Tarpiniai rezultatai** | **200** | **135** | **138** |
| **Galutinis įvertinimas** | **600** | **398** | **397** |
| **VIETA** | | **1** | **2** |

**Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas** ▲

Abiejų konkurentų garantijos sąlygos identiškos.

# STIPRIEMS ŽMONĖMS

Auto Bild 4x4 LIETUVA
2009 pavasaris Nr. 1 (10) Kaina 5,99 Lt
ISSN 1822-5810

# 4x4

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

SUZUKI GRAND VITARA



Po 100 tūkst. km




PRETENDENTAS

## VOLVO XC 60

## SAUGIAUSIAS PASAULYJE SUV

PRISTATYMAI

NISSAN MURANO



Komfortas ir kokybė

OPEL INSIGNIA 4x4



Žingsnis į prabangiųjų rinką

DIDYSIS TESTAS



Subaru Forester, Mitsubishi Outlander, Renault Koleos, VW Tiguan

VERŽIASI Į RINKĄ

HIBRIDINIAI VISUREIGIAI




Naujas!

# PIRK!
# SKAITYK!
# ŽAISK!




Kaina
su DVD
tik 9,90 Lt






# Naudingi Auto Bild patarimai



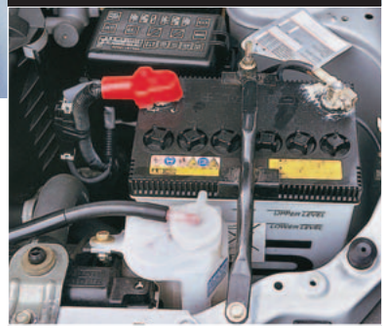

Ką daryti pritrūkus elektros?

# Pirmoji pagalba akumuliatoriui

## Blogas akumuliatorius dažnai neleidžia užvesti mašinos. Kaip išvengti dėl elektros įrangos kylančių nemalonumų?



Nauji akumuliatoriai pasižymi labai dideliais elektros srovės šaltinio našumo reikalavimais



Techninės pagalbos specialistai jau seniai žino šį dėsningumą: jeigu juos kviečia dėl automobilio, kurio neina užvesti, dažniausia šios negandos priežastis – sugedęs arba paprasčiausiai išsikrovęs akumuliatorius. Tiesą sakant, tokių nemalonių situacijų galima nesunkiai išvengti, nes akumuliatoriai netikėtai genda labai retai.

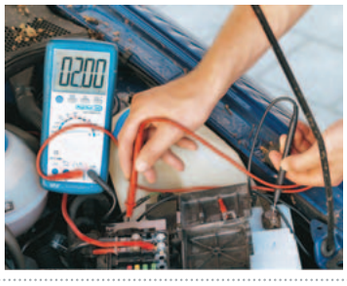
Dažniausiai prieš tokį rimtesnį gedimą pirmiausia būna perspėjimo požymių. Svarbiausias jų – per lėtai dirbantis starteris, vos pajėgiantis užvesti variklį. Tai pastebėjus pats laikas normaliai įkrauti akumuliatorių. Jeigu šito laiku nepadarysite, neužvesite automobilio variklio arba teks keisti akumuliatorių. **ABL inf.**



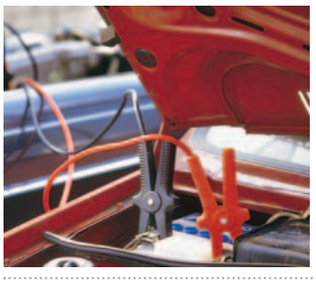
**1.** Dažniausiai pradžia yra tokia: bandant užvesti variklį starteris dirba lėtai ir akivaizdžiai priešinasi, variklį užvesti sekasi sunkiai



**2.** Pirmoji diagnozė: jei užvedus variklį užgęsta akumuliatoriaus kontrolinė lemputė, vadinasi, generatorius veikia gerai, bėda – prastas akumuliatorius




**3.** Nuodugni patikra: neapkrauto akumuliatoriaus įtampa, esant išjungtam varikliui, turi būti mažiausiai 12,5 V. Jei įtampa mažesnė, jį reikia įkrauti. Taip pat derėtų patikrinti apkrauto akumuliatoriaus būklę. Reikia paprašyti pagalbininko užvesti automobilį, o pačiam išmatuoti įtampą. Jei užvedant mašiną matavimo prietaiso rodmenys nukris žemiau negu 10 V, gali būti, kad akumuliatorių reikia keisti



**4.** Pirmoji pagalba: variklį galima užvesti skolinantis elektros iš kitos mašinos. Tik labai svarbu nesumaišyti polių ir jungiant nesupainioti veiksmų eiliškumo: pliusas jungiamas prie pliuso, minusas – prie užvedamo automobilio masės. Kiekvieną kartą bandant užvesti variklį nereikėtų sukti starterio ilgiau kaip 5 sekundes



**5.** Avarinis sprendimas: daugumą mašinų galima užvesti pastūmus, bet griebiantis tokio būdo kyla grėsmė pažeisti variklį




**6.** Tinkama priežiūra: jei mašina eksploatuojama tik trumpiems atstumams važinėti, akumuliatorių būtina reguliariai įkrauti



**7.** Jei kontaktai bus apkerpėję, nepadės net visiškai geras akumuliatorius. Kontaktus būtina reguliariai nuvalyti




**8.** Jei akumuliatorius turi atsukamus kamštelius, juos kartais būtina atsukti ir patikrinti skysčio lygį, o esant reikalui įpilti distiliuoto vandens




**9.** Būtina patikra: vos už keliasdešimt litų galima įsigyti matuoklius, nuolat rodančius automobilio elektros instaliacijos įtampą




**10.** Važiuodami trumpus atstumus stenkitės nenaudoti priedų, reikalaujančių daug elektros

# Pavojin



Ne tik pėstieji turėtų bijoti, kad juos aptašky labai daug vandens, mašina irgi gali nukent

Teoriškai automobiliai sukonstruoti taip, kad važiavimas per dideles balas jiems nekenktų. Deja, tikrovė yra gerokai liūdnesnė, nei numatė mašinų konstruktoriai. Po didelio lietaus nepralaidžiuose vandeniui kelio įdubimuose jo prisikaupia tiek, kad važiuoti per tokią balą be baimės gali tik tikri visureigiai. Paprastiems lengviesiems ir net nedideliems SUV tipo automobiliams gresia rimti gedimai.

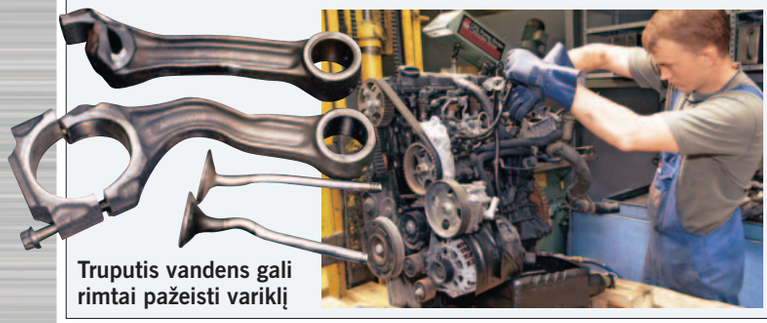
## Net aukšti visureigiai ne visai atsparūs vandeniui

Pradėkime nuo dažniausiai pasitaikančio scenarijaus – greito važia-

## Vandens pateko į variklį



Jei važiuojant per didelę balą variklis įsiurbs vandens, reikia nusiteikti labai didelėms išlaidoms. Kitaip negu degalų ir oro mišinio, vandens neįmanoma smarkiai suspausti. Taigi jei į degimo kamerą pateks daugiau nei keli lašai vandens, net patikimiausia konstrukcija gali neatlaikyti – sulinks švaistiklis, galima pažeisti ir vožtuvų galvutę. Po tokių pažeidimų kartais dar pavyksta išvažiuoti iš balos, bet variklis akivaizdžiai praranda galią ir garsiai "kala". Daugumoje automobilių oro įsiurbimo angos sumontuotos taip aukštai, kad vandens pro jas gali patekti tik važiuojant per balą labai dideliu greičiu. Blogiau yra tiems automobiliams, kuriems atliktas tiuningas ar kurie turi negamyklinių variklio elementų – paprastai jiems labiau gresia tokie pavojai.



**Truputis vandens gali rimtai pažeisti variklį**

## Užpiltas salonas

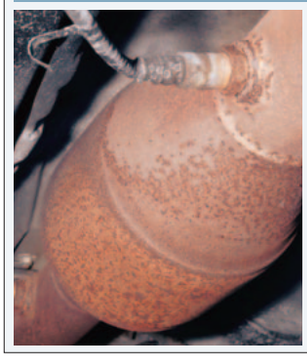


Į gerai prižiūrėtos mašinos vidų vandens gali patekti tik tuomet, kai jo lygis siekia slenksčius. Deja, mūsų keliais važinėja daug automobilių, kuriems buvo atliktas nelabai kokybiškas kėbulo remontas, be to, kėbulo, ypač dugno, elementai dažnai būna kiaurai prarūdiję. Jei pervažiavus nedidelę balą salone atsirado vandens, reikia kuo skubiau ieškoti priežasčių.

**Nedidelis mažo dugno tarpiklio įtrūkimas gali sukelti mašinoje potvynį**



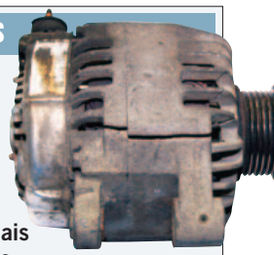
## Sutrūkinėjęs katalizatorius



Važiuojant katalizatoriaus vidus įkaista iki kelių šimtų laipsnių. Nesunku įsivaizduoti, kas nutiks įkaitusiam keraminiam įdėklui, staigiai užpylus jį šaltu vandeniu, – įdėklas tiesiog sutrūkinės ir subyrės. Daugumos automobilių katalizatorių korpusą apsaugo specialus terminis apvalkalas, kuris, deja, smarkiai rūdija. Tačiau daugelis duslintuvų specialistų negalvodami nuima apvalkalus, užuot pakeisdami juos naujais.

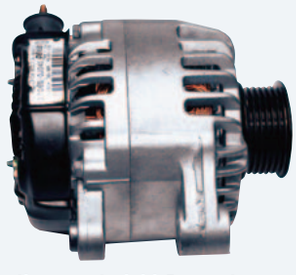


## Pažeistas generatorius



Dėl vandens poveikio automobiliuose kartais atsiranda netikėtų gedimų, pvz., generatoriaus pažeidimų: įtrūkęs korpusas arba guolių ar kitų judamųjų elementų korozija. Laimė, pažeistą generatorių ne visada tenka išmesti – kartais tereikia jį restauruoti arba tik pakeisti pažeistus elementus. Kai kuriems modeliams, kurių elektros prietaisams ypač gresia būti apipiltiems, galima nusipirkti sustiprintus generatoriaus korpusus. Daugelyje automobilių taip pat galima sumontuoti specialius gaubtus po varikliu, kurie apsaugos generatorių bei kitus variklio skyriuje esančius elementus nuo vandens.

**Generatorių korpusas dažniausiai sutrūksta intensyviai važinėjant prastais, purvinais ir šlapiais keliais**



**Restauruoti generatoriai būna patvaresni net už originalius, nes juose nėra gamyklinės konstrukcijos trūkumų**

# ga bala

Pavasario išdaigos
1 dalis

s pravažiuojantis automobilis. Jei kelyje
ėti. Kuo gresia važiavimas per didelę balą?

vimo per balą. Jei mašina sukels aukštą bangą, vandens pro oro įsiurbimo angas gali patekti į variklį ir tuomet žala bus milžiniška: variklį teks arba kapitaliai remontuoti, arba net keisti. Šiek tiek mažiau išlaidų laukia, jei vanduo užlies tik elektronikos elementus.

Jei balos neįmanoma aplenkti, reikia per ją važiuoti tolygiai, bet lėtai. Tuo tarpu per vandens kliūtį važiuojant greitai galima ne tik užpilti variklį, bet ir pamesti buferius ar vadinamuosius spoilerius. Jei nežinome, kokio gylio bala, reikėtų ją patikrinti (pvz., pagaliu ar brendant) arba tiesiog palaukti, kol kas nors važiuos per ją prieš jus. Jei tik įmanoma, judėkite taip, kad mašina viena puse važiuotų sausu keliu. Patyrę vairuotojai balas kartais įveikia važiuodami iškart už sunkvežimio ar autobuso, kurie efektyviai praskiria vandens sluoksnį. Tačiau tokiu atveju reikia itin akylai sekti atstumą iki priešais važiuojančios transporto priemonės. **Jurgis Bružas**

## Užpilta uždegimo sistema



■ Jei pervažiavus balą variklis pradeda dirbti netolygiai arba užgęsta – pirmiausia kyla įtarimas, kad užpilta uždegimo sistema. Laimė, šį gedimą pašalinti nėra sunku – tereikia išdžiovinti sistemą apipučiant ją suslėgtu oru. Esant kelyje, drėgmę galima pašalinti supurškiant uždegimo laidus alyva, pvz., WD-40 ar kt. Tokio tipo priemonės puikiai išdžiovina drėgmę sunkiausiai prieinamose vietose, be to, apsaugo nuo elektros nuotėkio.

## Pažeisti stabdžiai

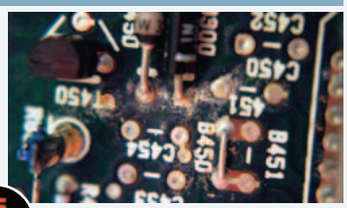
■ Jei staigiai įvažiuosime į balą prieš tai intensyviai stabdę, t.y. esant įkaitusiems stabdžiams, tuomet didelė tikimybė, kad deformuosis stabdžių diskai ir juos teks keisti. Būdingas deformuotų diskų požymis – stabdant smarkiai vibruoja vairas ir stabdžių pedalas. Tokio tipo gedimams negalioja jokia garantija – net jei taip atsitiko naujai mašinai, už remontą teks mokėti pačiam.



## Problemos dėl elektronikos



■ Net sunku patikėti, kaip lengvabūdiškai konstruktoriai automobiliuose išdėsto drėgmei jautrius elementus. Daugelio naujų automobilių valdymo kompiuteris yra po priekiniu stiklu griovelyje, į kurį suteka vanduo. Kol mašina nauja, problemų nekyla, nes kompiuterį nuo užpylimo apsaugo guminis tarpiklis. Bet po kelerių metų guma iškorėja, taip pat užsikemša vandens nutekėjimo skylutės. Ir tuomet, vos įvažiavus į didelę balą, kompiuteris kaipmat užpilamas. Jei kalbama apie retą kelerių metų senumo automobilį, kuriam nenupirksi detalių bet kokiame sąvartyne, toks gedimas gali reikšti visišką "ekonominę krizę" – už naują valdymo kompiuterį firminiame servise teks mokėti tūkstantį eurų ar net daugiau. Laimė, yra servisų, kuriuose remontuojamos sugadintos elektroninės sistemos.



**Užpiltas valdymo blokas dažnai veikia dar kelias savaites, kol jo nepažeidžia korozija, o tada jau remontuoti per vėlu. Jei atsiranda kompiuterio gedimo požymių, reikia patikrinti, ar korpuso viduje nėra drėgmės**



## Verta žinoti

### Taškytis neapsimoka

■ Per dideles balas važiuoti greitai nepatariama ir dėl finansinių priežasčių. Kai kuriais atvejais už tyčinį arba netyčinį važiavimą per balas taip, kad nukenčia kiti eismo dalyviai (pvz., šaligatviu einantys pėstieji), gresia nemaža bauda. Policininkai gali tai laikyti kelių eismo taisyklių pažeidimu, "nulėmusiu kitiems asmenims priklausančių transporto priemonių, krovinių, kelių, kelio ir kitų įrenginių arba kitokio turto sugadinimą (apgadinimą)" (LR ATPK, 127 str.) – bauda už tokį pažeidimą yra nuo 100 iki 200 litų arba teisės vairuoti transporto priemones atėmimas nuo trijų iki šešių mėnesių.



# Miesto visureigis

Praėjusių metų "Mondial de l'Automobile" parodoje Paryžiuje debiutavo septynvietis visureigis *Hyundai ix55.* Į Lietuvą sunkoku automobilių pardavėjams metu atkeliavęs modelis bandys kovoti dėl pirkėjų simpatijų. Kas gi bus jo pirkėjas?..




*Hyundai ix55* yra didesnis ir prabangesnis nei kiti šio gamintojo miesto visureigiai *Tucson* ir *Santa Fe.* Europiečiams siūlomas automobilis sukurtas Šiaurės Amerikos rinkai skirto *Veracruz* visureigio pagrindu. *ix55* gaminamas tik su V6 CRDi turbodyzeliniu varikliu ir šešių laipsnių automatine greičių dėže. Modelio dinaminės savybės buvo pakeistos pagal europinius reikalavimus, atnaujinta reguliuojama pakaba, patobulinta stabdžių sistema.

## Stilius ir dizainas

*Hyundai ix55* seka naujųjų *i10, i20* ir *i30* modelių dizaino pėdomis. Norint, kad modelis patiktų Senojo žemyno gyventojams, tenka prisitaikyti prie jų skonio ir įvesti europietiško modernumo. *ix55* yra tvirto sudėjimo ir išlaikytų proporcijų visureigis. Nuo išraiškingų priekinių žibintų, radiatoriaus grotelių, šoninių sparnų ir 18 colių ratų iki šonus apimančių galinių žibintų ir integruotų išmetamųjų dujų sistemos vamzdžių – viskas dvelkia sportiškumu ir dinamika. Vidaus dizainas nerėžiantis akies – viskas įprastose vietose, tačiau labai harmoninga. Dizaineriai iš tiesų gerai padirbėjo.

## Salonas

Kuriant naująjį *ix55* buvo galvojama apie universalumą. Svarbiausias šios koncepcijos elementas – septynios sėdynės. Trečios eilės sėdynes galima nulenkti ir suformuoti 598 litrų tūrio vietą bagažui sudėti. Visos automobilio sėdynės lankstosi atskirai, tad panaudoti keleiviams ir bagažui skirtą 1746 l erdvę pagal poreikius labai patogu. Tiesa, vairuotojo sėdynė galėtų būti sportiškesnė, be to, norėtųsi ir geresnio šoninio prilaikymo.

Erdvus salonas įrengtas naudojant kokybiškas medžiagas, o standartinės įrangos sąraše beveik nieko netrūksta. Šiame korėjiečių visureigyje yra viskas: "Infinity" garso sistema su MP3 grotuvu, daugiafunkcis kelionės kompiuteris, dviejų zonų klimato kontrolė, suteikianti galimybę gale važiuojantiems keleiviams patiems reguliuoti temperatūrą, oda aptrauktas reguliuojamas daugiafunkcis vairas su pastovaus greičio palaikymo sistema.

## Važiavimo savybės

Į *ix55* montuojamas naujas 3 l V6 CRDi turbodyzelinis variklis. Šis agregatas buvo sukurtas specialiai Europos rinkai. Jis pasiekia 240 AG esant 3800 aps./min. ir 451 Nm sukimo momentą esant 1750–3500 aps./min. Iki 100 km automobilis įsibėgėja per 10,4 sek. ir pasiekia maksimalų 200 km/h greitį. Vidutinės degalų sąnaudos siekia 9,4 l/100 km. Dinaminiai visureigio duomenys visai neblogi, tačiau konkurentai turi ir sportiškiau veikiančių automatinių greičių dėžių. *Hyundai ix55* pakaba komfortiška, net važiuojant blogu keliu ji neblogai sugeria nelygumus, neskleidžia nereikalingų garsų. Tiesa, 18 colių ratai atrodo gerai, tačiau dalį komforto jie vis dėlto pavagia. Tikra tiesa – grožis reikalauja aukų.

*Hyundai ix55* modeliai gaminami Pietų Korėjoje. Jiems suteikiama penkerių metų garantija be ridos apribojimo ir dešimties metų garantija nuo kiauryminio prarūdijimo. Lietuvoje modelio kainos prasideda nuo 148 000 Lt.

**Vitoldas Milius**

### Trumpai apie HYUNDAI ix55

**Privalumai**

**Gražus, gerai surinktas modelis.** Neblogai suderinta pakaba. Ilga garantija.

**Trūkumai**

**Nėra variklių ir greičių dėžių pasirinkimo.** Nemaža pradinė kaina.

**Tai mus nustebino**

**Labai galingas,** gerą sukimo momentą turintis variklis ir visą "aštrumą" pavagianti greičių dėžė.

Gamintojo nuotr.







**Erdvus salonas, kokybiškos apdailos medžiagos. Į automobilį montuojamas tik vienas variklis ir tik su automatine greičių dėže. Mėlynos spalvos prietaisų skydelio apšvietimas vieniems patinka, kitus nervuoja**



**Automobilis skirtas aktyvaus laisvalaikio mėgėjams. Galinės sėdynių eilės nusilenkia. Bagažinės talpa padidėja iki 1746 l. Tuomet į bagažinę lengvai telpa dviračiai, slidės, snieglentės ir burlentės**





| Techniniai testuoto HYUNDAY IX55 duomenys | |
|---|---|
| Ilgis (mm) | 4840 |
| Plotis (mm) | 1945 |
| Aukštis (mm) | 1750 |
| Durų/vietų salone sk. | 5/7 |
| Variklis | 3.0 CRDi |
| Variklio darbinis tūris (l) | 2,9 |
| Variklio cilindrų sk. | 6 |
| Variklio galia (AG esant aps./min.) | 240/3800 |
| Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.) | 450/3800 |
| Pavarų dėžė | 6–AT |
| Maks. greitis (km/h) | 200 |
| Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h | 10,4 |
| Degalų bako talpa (l) | 78 |
| Bagažinės talpa (l) | 598/1746 |
| Automobilio masė (kg) | 2302 |
| Padangos | 245/65 R17 |
| **Degalų sąnaudos (l/100 km)** | |
| **mieste** | **12,4** |
| **užmiestyje** | **7,6** |
| **vidutinės** | **9,4** |
| **Kaina (Lt)** | **148 000** |

## Išvada



■ *Hyundai ix55* gerai surinktas ir sukomplektuotas, dailiai atrodantis, tačiau brangokas automobilis. Jis tikriausiai vertas prašomų 148 000 Lt, tačiau tokia suma pinigų pirkėjui leidžia rinktis iš nemažo būrio konkurentų. Pastaraisiais metais "Hyundai" įrodė, kad jų gaminami automobiliai yra patikimi, pasižymi puikiomis važiavimo savybėmis ir jau po truputį kylančia išliekamąja verte. Ar to užteks, kad tokią sumą automobiliui skiriantis lietuvis rinktųsi naują *Hyunday ix55,* o ne toliau pirktų naudotą *BMW X5,* parodys ateitis. Kol kas prognozuoti sunkoka, ypač kai pastaraisiais mėnesiais naujų automobilių pardavimas kaskart vis labiau smunka.



# Futbolininko

## Lietuvos futbolo rinktinės gynėjas Ignas Dedura, įsigijęs amerikietišką visureigį *Infiniti FX35,* jį turėjo parengti registracijai Lietuvoje. Tam pasirinktas tiuningas.

Iš JAV į Lietuvą atgabenamų automobilių savininkams reikia pasirūpinti keliais pakeitimais, kad šias mašinas būtų galima registruoti mūsų šalyje. Todėl I.Dedura nusprendė, kad ne tik pakeis žibintus, bet drauge ir pagražins jau iš gamyklos išriedantį įspūdingos išvaizdos visureigį. Atlikti šiuos pakeitimus futbolininkas patikėjo tiuningo specialistams.

Pernai spalį meistrams patikėtas *Infiniti FX35* jau po kelių mėnesių buvo grąžintas sportininkui. Specialistai pirmiausia perdarė šio amerikietiško visureigio žibintus. Priekiniai, gaminti "Automodernos" meistrų, sukonstruoti iš atskirų garsios firmos "Hella" dalių.

Perdaryti ir galiniai žibintai. Pavyzdžiui, nuo šiol stabdžių žibintai šviečia raudonos šviesos kvadratėliais, o posūkiai, kaip ir dera Lietuvoje, mirkčioja geltona šviesa. Meistrai į amerikietiško *Infiniti FX35* visureigio lauko veidrodėlius taip pat papildomai įtaisė posūkių lemputes ir įmontavo rūko žibintus.

Sutvarkę šviesas meistrai įmontavo naujo dizaino slenksčius bei buferius, kuriuos vėliau teko nudažyti prie kėbulo derančia juoda spalva. *Infiniti FX35* iš galo puošia ir naujos formos rombą primenantys du duslintuvo antgaliai.

Padailintas ir salonas. Čia į akis labiausiai krinta kakavos spalvos paprastos ir verstos *(alcantara)* odos sėdynių ir durelių apačios apmušalai. Automobilio viduje meistrai taip pat įtaisė "iPod" valdymą, DVD ir televizijos sistemas.

Galiausiai *Infiniti FX35* pasipuošė juodai dažytais 22 colių lengvojo lydinio ratais su naujomis padangomis ir tamsintais galiniais langais. Visos detalės ir darbai, kurie truko kelis mėnesius, mūsų šalies futbolo rinktinės gynėjui kainavo apie 34 tūkst. Lt.

**Mindaugas Malinauskas**





**Salone į akis labiausiai krinta kakavos spalvos paprastos ir verstos *(alcantara)* odos sėdynių ir durelių apačios apmušalai**



**I.Dedura taip pat turi ir tiuninguotą *Volvo C70* automobilį**

"Automodernos" nuotr.



# džipas




Priekiniai žibintai sukonstruoti iš atskirų garsios firmos "Hella" dalių. Perdaryti ir galiniai žibintai – stabdžių šviesos dega raudonais kvadratėliais, o posūkiai, kaip ir dera Lietuvoje, mirkčioja geltona šviesa




GOODYEAR

GOODYEAR OptiGrip

20% trumpesnis stabdymo kelias šlapiame kelyje*

20% mažiau rūpestį keliančių ežiukų

Naujosios „OptiGrip" –
padangos, kurių savybės vis gerėja ir gerėja

Naujosios „OptiGrip" pristato „Smartwear" technologiją: padangai dėvintis, atsiveria nauji grioveliai ir gumos mišinys. Kuo toliau važiuojate, tuo labiau šios padangos aplenkia kitas, testuotas šlapiame kelyje. Po 10 tūkst. km jų stabdymo kelias yra trumpesnis 5%, po 20 tūkst. km – 7%, po 30 tūkst. km – net 20%*. Mes rūpinamės Jumis, kurdami naujas padangų technologijas, taigi visą savo dėmesį galite skirti keliui. **www.goodyear.lt**

TESTED BY TÜV SÜD Automotive

GOODYEAR Safety together

* 20% trumpesnė po 30 tūkst. km, 7% – po 20 tūkst. km, 5% – po 10 tūkst. km; su didžiausiais konkurentais lygino „TÜV SÜD Automotive" 2008 m. vasario-balandžio mėn., padangų dydis – 225/45R17; automobilis – „VW Golf" 2.0 Fsi; ataskaita #76230122-1.
** Padangos „Versus" be „Smartwear" technologijos




# Sezono pradžia žada staigmenų

**"Formulės-1" komanda naujokė "Brawn GP" diktuoja tempą, o 2008 metų čempionė "Ferrari" ekipa dar neturi nė taško.**




"Toyota" komandos atstovai Malaizijoje užėmė trečią ir ketvirtą vietas



Prieš sezoną treniruotis ant šlapios dangos sportininkams beveik neteko



"Raudonųjų" ekipa kol kas nepelne nė taško... Beveik tragedija

AFP nuotr.

Galima ginčytis, kad šių metų "Formulės-1" sezonas prasidėjo ne iki galo į vietas sudėliojus techninio reglamento punktus ir įvertinus kai kurių komandų naudojamus techninius sprendimus. Tačiau kad sezono startas žada labai atkaklų čempionatą – faktas.

## Lyderiai – naujokai

Vos kovo pradžioje paaiškėjo, kad "Honda" komandos vietą šių metų čempionate užims "Brawn GP" ekipa. Logiška, kad mažiau nei per mėnesį iki pirmųjų čempionato lenktynių nebuvo pakankamai laiko pasirengti, tad ir tikėtis iš naujokų buvo galima nebent kovos dėl vietos rikiuotės viduryje.



Liūtis prausė visus be gailesčio

Bet jau per treniruotes prieš pat čempionatą tapo aišku, kad naujosios komandos lenktynininkai yra greiti. Labai greiti. Patys greičiausi. Kai kurioms ekipoms užkliuvo "Brawn" komandos "formulėse" esantys difuzoriai, tačiau kol FIA (Tarptautinė automobilių federacija) savo galutinio žodžio dėl difuzorių nėra tarusi, būtent "Brawn" ekipa diktuoja tempą. Ir po dviejų pirmų čempionato etapų būtent komanda naujokė yra lyderė, o jos atstovai greičiu pranoksta visus varžovus.

## Atkakli kova dėl kiekvienos pozicijos

Bent porą pastarųjų sezonų buvo aiški stipresnių komandų trijulė, tarp potencialių favoritų buvo minimos penkių šešių lenktynininkų pavardės, o dabar padėtis iš esmės pasikeitė. Nuo šio sezono įsigalioję nauji techniniai reikalavimai ne tik pakeitė "formulių" išorę, bet ir lėmė kai kuriuos techninius sprendimus. "Ferrari" ar "McLaren" komandų nariai ne visada sugeba įveikti antrąjį kvalifikacijos barjerą, o tai, kad ant garbės pakylos jų nematome – dar viena staigmena. Juk būtent šios ekipos itin greitai prisitaikydavo prie besikeičiančių reikalavimų.

Tiesa, dabartinis planetos čempionas Lewisas Hamiltonas galėjo pasidžiaugti trečia vieta Australijoje, tačiau tik trumpam. Į ją britas buvo

pakilęs po to, kai arbitrai nubaudė Timo Glocką, lenkusį varžovą teisėjams mojuojant geltonomis vėliavomis. Tačiau šiek tiek vėliau ir pats pasaulio čempionas sulaukė nuobaudos: išklausiusi komandos radijo ryšio pokalbių FIA anuliavo "McLaren" atstovo rezultatą ir atėmė jo pelnytus taškus. Po tokio sprendimo, kurį lydėjo FIA pareiškimas, kad dabartinis čempionas yra melagis, L.Hamiltonas net garsiai prabilo apie pasitraukimą iš F-1. Vis dėlto Malaizijoje mes jį išvydome startuojantį. Ir ten čempionas pelnė savo pirmąjį šio sezono tašką.

## Du keisti finišai

Dviejų pirmųjų šio sezono lenktynių atomazgos buvo netikėtos. Australijoje azartišką kovą nutraukė Roberto Kubicos ir Sebastiano Vettelio susidūrimas, po kurio paskutinius ratus sportininkai važiavo paskui saugos automobilį. Per antrąjį čempionato etapą Malaizijoje kova tęsėsi daugiau nei pusę numatytos distancijos. Lauktas lietus prapliupo šiek tiek pavėlavęs, tačiau kai jau dangus praplyšo, tai net ir lietui skirtos padangos nebepadėjo automobiliams išsilaikyti trasoje. Todėl dėl stiprios liūties lenktynės buvo nutrauktos įveikus 32 iš planuotų 56 ratų. Ir taškai už atitinkamas vietas buvo padalyti perpus, nes įveikus mažiau nei tris ketvirčius distancijos rezultatas yra dalijamas iš dviejų. Todėl turbūt iki sezono pabaigos (arba iki kitos stiprios liūties) turnyro lentelėje matysime sportininkus, pelniusius ir po pusę taško. Be to, tikėtina, kad išvysime ir "Ferrari" atstovų pavardes – "raudonieji" kol kas nėra pelnę nė vieno taško.

Tačiau net ir kuklesnis nei įprasta įvertinimas lyderių padėties beveik nepakeitė – Jensonas Buttonas ir "Brawn" komanda ir toliau žengia priekyje. Įdomu, ar ilgai?

**Saulenis Pociūnas**



Lietus Malaizijoje prapliupo kiek vėliau nei buvo laukta. Ir jau nebesiliovė

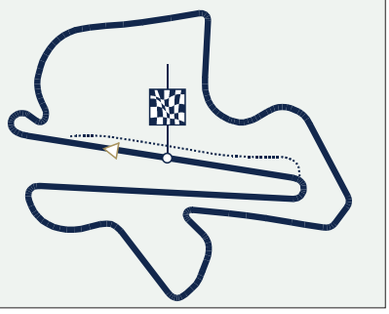
## 2 Malaizijos GP Sepange

**Balandžio 5 d.**

**Ratų skaičius:** 56
**Rato ilgis:** 5,543 km
**Distancijos ilgis:** 310,408 km

**2008 m. nugalėtojas:** Kimi Räikkönenas

**2009 m. nugalėtojas:** Jensonas Buttonas






J.Buttonas šį sezoną pradėjo dviem pergalėms iš eilės

### Vairuotojų įskaita po 2-o etapo

| Vairuotojas | Taškai |
|---|---|
| 1. Jensonas Buttonas | 15 |
| 2. RRubensas Barrichello | 10 |
| 3. Jarno Trulli | 8,5 |
| 4. Timo Glockas | 8 |
| 5. Nickas Heidfeldas | 4 |
| 6. Fernando Alonso | 4 |
| 7. Nico Rosbergas | 3,5 |
| 8. Sebastienas Buemi | 2 |
| 9. Markas Webberis | 1,5 |
| 10. Lewisas Hamiltonas | 1 |
| 11. Sebastienas Bourdais | 1 |

### Komandų įskaita

| Komanda | Taškai |
|---|---|
| 1. "Brawn GP Formula One Team" | 25 |
| 2. "Panasonic Toyota Racing" | 16,5 |
| 3. "BMW Sauber F1 TeamBMW" | 4 |
| 4. "ING Renault F1 Team" | 4 |
| 5. "AT&T Williams" | 3,5 |
| 6. "Scuderia Toro Rosso" | 3 |
| 7. "Red Bull Racing" | 1,5 |
| 8. "Vodafone McLaren Mercedes" | 1 |

**Trečiasis F-1 etapas – balandžio 19 d. Kinijoje.**

**WRC Portugalijos ralis**

# Prancūzas šiemet nepralenkiamas




Sebastiano Loebo nuo čempionato pradžios niekas negali pasivyti

Komandos nuotr.

■ **Ketvirtą pasaulio ralio čempionato etapą ir vėl laimėjo Sebastianas Loebas.** Prancūzo šiemet dar niekam nepavyko aplenkti – Mikko Hirvonenas vėl liko antras. Suomis tikėjosi prisivyti lyderį paskutinę varžybų dieną, kai S.Loebas startavo pirmas ir valė kitiems kelią. Bet atsitiko atvirkščiai – M.Hirvonenas ir visi kiti patyrė sunkumų dėl dulkių kamuolių, o vienintelis, kuriam niekas jų nekėlė, ir buvo pasaulio čempionas. Trečias šiame WRC etape liko S.Loebo komandos draugas Danielis Sordo.

Portugalijos ralyje po kelerių metų pertraukos pasirodė legendinis Suomijos ralio meistras Markusas Gronholmas. Jis vairavo *Subaru Impreza WRC*. Deja, suomio sugrįžimas nebuvo sėkmingas. Nors po pirmos dienos jis pretendavo į prizininkų trejetuką, po klaidos apgadino savo automobilio priekį ir turėjo pasitraukti iš lenktynių.

Pasaulio čempionato P-WRC įskaitoje lenktyniauja ir latvis Andis Neikšanas. Deja, Portugalijoje dėl variklio gedimo jis turėjo pasitraukti iš kovos.

**ABL inf.**

**Kitas pasaulio ralio čempionato etapas – Argentinos ralis – vyks balandžio 24–26 d.**

# Trejetas, neišvengęs

*Ford Galaxy, Seat Alhambra* ir *VW Sharan* vienatūriai buvo gaminami vienoje gamykloje. Trynukai turi ne tik vienodų detalių, bet, deja, ir tų pačių trūkumų.




VW koncernas jau daugelį metų stengiasi įrodyti, kad, naudojant tų pačių detalių automobilių surinkimo konvejeriu strategiją, galima sėkmingai gaminti mašinas, kurios niekuo nesiskiria, išskyrus pavadinimą ir kelis smulkius stilistikos elementus. Tačiau paskutiniame praėjusio amžiaus dešimtmetyje vokiečiai nusprendė žengti dar vieną žingsnį į priekį: bendradarbiauti kuriant septynvietį vienatūrį buvo pakviestas ir "Ford" koncernas. Tai visus nustebino, nes būtent "Ford" buvo vienas didžiausių "Volkswagen" konkurentų šioje rinkos nišoje.

Šio nekasdienio įvykio vaisius – dvyniai *VW Sharan* ir *Ford Galaxy*. Abu vienatūriai pasirodė rinkoje 1995 m., metais vėliau asortimentą papildė "trečias dvynys" *Seat Alhambra*. Gamyba vyko Portugalijoje, specialiai tam pastatytame fabrike. Projektuojant praktišką šeimyninį vienatūrį, "Ford" ir VW darbą pasidalijo maždaug po lygiai: VW buvo atsakingas už variklio bei transmisijos sistemą, o "Ford" teko sukurti kėbulą.

Tačiau senas posakis byloja, kad ten, kur daug virėjų, dažniausiai nėra ko valgyti. Panašiai atsitiko ir su šiuo pramonės milžinų bendradarbiavimu. Tokia santuoka iš išskaičiavimo negalėjo duoti gerų rezultatų. Pats sumanymas buvo įdomus, bet jo įgyvendinimo kokybė kėlė daug abejonių.

Minėtų vienatūrių iki rimto modernizavimo 2000 m. apskritai nerekomenduojame. Vėlesniuose modeliuose buvo daug kas pakeista ir pavyko išvengti kelių rimčiausių trūkumų. Bet ne tik dažniausiai pasitaikantys tie patys gedimai turi įtakos eksploatacinėms išlaidoms. Svarbios ir detalių kainos, jų kiekis rinkoje, komforto priedų kiekis bei rinkos vertė. Pažiūrėkime, kuris iš šių trynukų geriausiai atitinka naudotos mašinos statusą.

**Tomas Alksnis**



***Galaxy* gali vežti 660 kg.** Maksimali bagažinės talpa (2610 l) yra vienoda visuose trijuose automobiliuose – ***Ford, Seat*** ir ***Volkswagen***

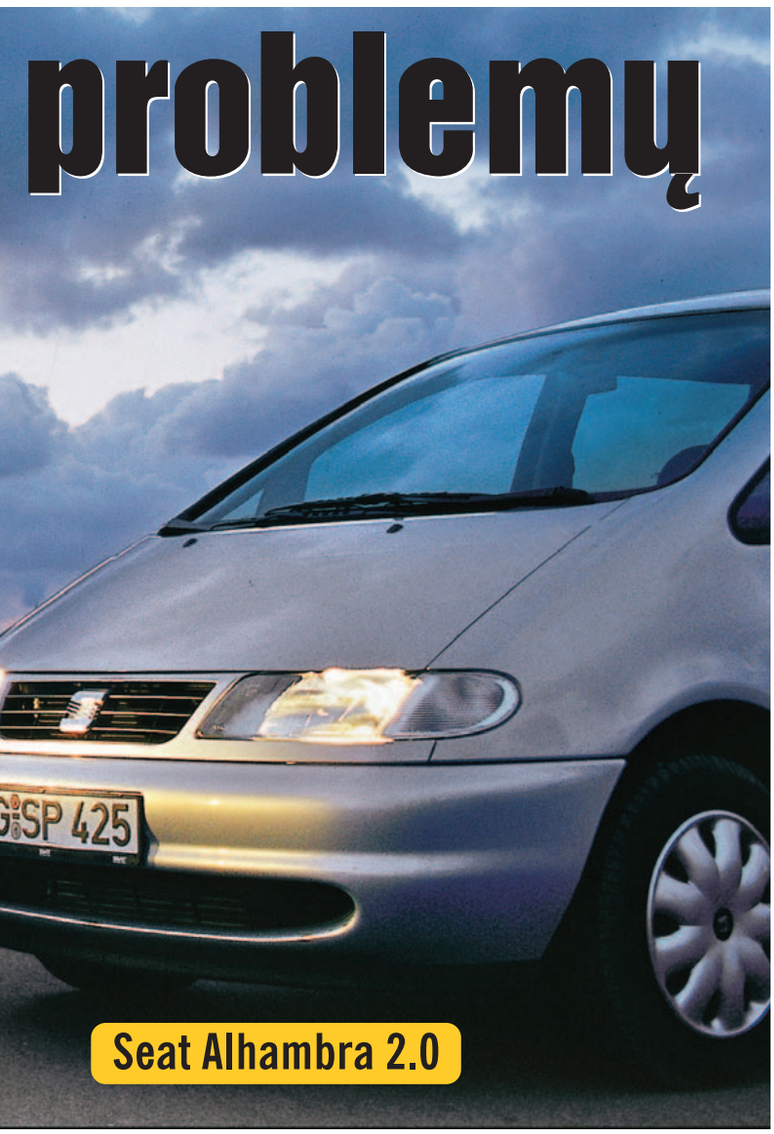


***Sharan* kraulumas – 690 kg.** Mažiausia bagažinė tarp šio trejeto, o sumontavus septynias sėdynes, bagažo skyrius sumažėja iki 256 litrų



***Alhambra* pasirodo esąs geriausias krovinių vežėjas (710 kg), bet jo persvara nėra didelė.** ***Seat*** **gali būti geriausias ūkininko padėjėjas**

# problemų




**Seat Alhambra 2.0**

## Modelių istorija

### Ford Galaxy (1995–2006)



**1995 m.** modelio pristatymas
**1996 m.** 4x4 modifikacija su 2.8 V6 varikliu
**2000 m.** modelio atnaujinimas
**2006 m.** gamybos pabaiga

### Seat Alhambra (1996–2004)



**1996 m.** modelio pristatymas
**1998 m.** 1.8 turbininis variklis
**2001 m.** modelio atnaujinimas
**2004 m.** gamybos pabaiga

### VW Sharan (1996–2004)



**1995 m.** modelio pristatymas
**1996 m.** 4x4 modifikacija, 1.9 TDI variklis
**1998 m.** 1.8T variklio debiutas
**2000 m.** modelio atnaujinimas, nauji varikliai
**2004 m.** gamybos pabaiga

## Ford Galaxy

**Kaina: nuo 11 000 Lt**
**Metai : 1995–2006**
**Galia: 90–174 AG**



■ *Galaxy* kainos labai neblogos. Bet ar būtinai reikia ieškoti *Galaxy,* kuris nepagrįstai laikomas geresniu automobiliu nei broliai iš VW koncerno? Tikrai ne. Tačiau *Ford* eksploatacija bus pigesnė. Pavyzdys: *Galaxy* montuojami dyzeliniai varikliai yra iš *VW,* net atsarginės detalės, kurias siūlo firminiai *Ford* servisai, turi *VW* ženkliuką, bet jos yra šiek tiek pigesnės. Nedidelių skirtumų pamatysime tik viduje: skirtingos formos vairas ir prietaisai, plastikas yra tos pačios, vidutinės, kokybės.

Atskiras "Ford" indėlis į šį modelį – 2,3 l, 145 AG benzininis variklis (pateikiame jo duomenis), kuris ne be pagrindo laikomas pačiu geriausiu varikliu, montuojamu šiame vienatūrių trejete. Šis variklis ne tik turi pakankamai galios, bet ir sunaudoja ne daugiau degalų negu kur kas silpnesnė *VW* benzininio variklio versija. *Ford* naudai – ir geresnė bazinė įranga.



**Prietaisų skydelio forma tokia pat kaip *Seat* ir *VW*. Iš viso trejetuko būtent *Galaxy* turi gudriausiai suprojektuotą vidų**

### Mūsų įvertinimas

■ *Galaxy* yra šio naudotų automobilių palyginimo favoritas. Iš esmės jis geriau sukomplektuotas (rekomenduojame *Ghia* versiją) negu *Seat* ir *VW,* be to, šiek tiek pigesnė ir jo eksploatacija. Benzininių variklių mėgėjams rekomenduojame 2.3 variklį, kuris retai sugenda. Degalų sąnaudos, atsižvelgiant į variklio galią, patenkinamos. Be to, variklis gana gerai dirba su dujine įranga. Vertas dėmesio taip pat TDI motoras.

### Privalumai

■ Galbūt trečios eilės sėdynės nėra labai patogios, bet jos neišvargina net ilgesnėse kelionėse. Kiekvienam šeimos tėvui patiks galimybė reguliuoti antros eilės sėdynes: abi kraštines sėdynes galima stumdyti į priekį ir atgal, kad keleiviams būtų kuo daugiau vietos alkūnėms. Tai labai įdomus ir naujoviškas sprendimas.

### Trūkumai

■ Išmetamoji sistema, centrinis užraktas, šildymo ir aušinimo sistema – gedimų sąrašas atrodo labai ilgas. Tačiau reikia aiškiai pasakyti, kad ši problema būdinga visiems trynukams, ne tik *Galaxy*. Pavyzdžiui, priekinių stiklų valytuvai: atrodo, kad jų konstrukcija tokia paprasta, jog neturėtų gesti. Deja, genda.

| Techniniai FORD GALAXY duomenys | |
|---|---|
| Variklis | benzininis, R4/16V |
| Variklio darbinis tūris, kub. cm | 2295 |
| Variklio galia (AG) esant aps./min. | 145/5500 |
| Maks. sukimo momentas (Nm) esant aps./min. | 203/2500 |
| Maks. greitis (km/h) | 192 |
| Greičių dėžė | mechaninė |
| Varančioji ašis | priekinė |
| Padangos | 195/65 R15 |
| Bagažinė (l) | 256/2610 |
| **Vid. degalų sąnaudos, l 100 km** | **10,0** |



**2,3 litro variklis pakankamai taupus, jo eksploatacija nebrangi, čia panaudotas ne krumplinis dirželis, o skirstymo grandinė**

| Atsarginių FORD GALAXY detalių kainos | |
|---|---|
| **Detalė** | **Kaina (Lt)** |
| Priekiniai žibintai (vnt.) | 760 |
| Galiniai žibintai (vnt.) | 188 |
| Priekinių stabdžių diskai (vnt.) | 295 |
| Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.) | 121 |
| Galinių stabdžių diskai (vnt.) | 354 |
| Priekiniai amortizatoriai (vnt.) | 470 |
| Galiniai amortizatoriai (vnt.) | 307 |
| Priekinis sparnas | 160 |

## Seat Alhambra



■ Iš viso trejetuko *Alhambra* buvo pati pigiausia perkant naują mašiną, todėl ir naudotų automobilių kainos yra mažesnės, bet jos panašios kaip *Galaxy*. Vis dėlto ispanas pralaimi dvikovą su *Ford* įrangos atžvilgiu, be to, jis neturi gero benzininio 2.3 variklio. Iš išorės *Alhambra* skiriasi nuo *Sharan* praktiškai tik firmos ženkliuku – visa kita, ir net grotelių forma, yra tokia pati.

Daugiau skirtumų esama viduje: *Alhambra* montuojamos sukamosios sėdynės, tad esant reikalui automobilį galima paversti tikru vagonėliu. Įdomi detalė yra atskiras galinių sėdynių apšvietimas. *Seat* suteikia didžiulių galimybių pagal save pertvarkyti saloną: visas sėdynes galima atskirai išimti, taip padidinant bagažinės talpą net iki 2610 l. Didelis tokio modelio kraulumas iš esmės yra trūkumas, nes vienatūriai dažnai eksploatuojami kaip darbiniai arkliai kroviniams vežioti. Dėl perkrovos ir blogų kelių didelių rūpesčių dažnai kelia galinė ašis ir stabdžiai.

VW koncerno "Seat" buvo laikomas sportine marke, bet *Alhambra* nesuteiks didelių dinamikos įspūdžių, nes pirmojo leidimo galingiausias variklis viso labo teturėjo 115 AG. 1998 metų pradžioje buvo pradėta siūlyti turbobenzininį 1.8 150 AG variklį.

| Techniniai SEAT ALHAMBRA duomenys | |
|---|---|
| Variklis | benzininis, R4/8V |
| Variklio darbinis tūris, kub. cm | 1984 |
| Variklio galia (AG) esant aps./min. | 115/5000 |
| Maks. sukimo momentas (Nm) esant aps./min. | 170/2400 |
| Maks. greitis (km/h) | 177 |
| Greičių dėžė | mechaninė |
| Varančioji ašis | priekinė |
| Padangos | 195/65 R15 |
| Bagažinė (l) | 256/2610 |
| **Vid. degalų sąnaudos, l 100 km** | **9,8** |

| Atsarginių SEAT ALHAMBRA detalių kainos | |
|---|---|
| **Detalė** | **Kaina (Lt)** |
| Priekiniai žibintai (vnt.) | 420 |
| Galiniai žibintai (vnt.) | 388 |
| Priekinių stabdžių diskai (vnt.) | 215 |
| Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.) | 147 |
| Galinių stabdžių diskai (vnt.) | 324 |
| Priekiniai amortizatoriai (vnt.) | 330 |
| Galiniai amortizatoriai (vnt.) | 270 |
| Priekinis sparnas | 169 |



**Net *Seat* vienatūrio vairo forma ir prietaisų dizainas yra toks pat kaip *Sharan*. Kukloka standartinė įranga**



**Bazinis benzininis variklis, montuojamas trynukuose, buvo 2.0 115 AG variklis. Popieriuje jo galimybės galbūt neatrodo įspūdingos, bet iš tikrųjų mašina važiuoja stebėtinai gerai. Privalumas yra gana reti šios modifikacijos gedimai**

### Mūsų įvertinimas

■ *Seat Alhambra* pasirodė rinkoje metais vėliau negu jo broliai, bet paveldėjo tas pačias problemas. Nėra čia tos sportinės dvasios, kuria garsėja "Seat" kompanijos mašinos. 2.0 variklis pakankamai solidus, bet nelabai dinamiškas. Dinamikos trūksta ir 1.9 TDI dyzeliui, bet jis – labai taupus. Remonto ir detalių kainos panašios kaip konkurentų. Lietuvoje šių modelių pasirinkimas labai mažas.

## Volkswagen Sharan



■ Naudotų *Sharan* kainos yra šiek tiek didesnės negu *Seat* ir *Ford*. Kadangi įranga kukloka, *Volkswagen* tai ne į naudą. Tiesa, nuo 1996 m. birželio visų Vokietijos rinkoje siūlomų *Sharan* bazinėje įrangoje atsirado oro kondicionierius, bet kitaip ir negalėjo būti, nes šios mašinos langai tokie dideli, kad vasarą *Sharan* be kondicionieriaus taptų tikra orkaite.

Mašinose, kurios nuvažiavo 200–300 tūkst. km (o tokių pasitaiko labai dažnai), matomi laiko pėdsakai. Šiuo atveju kalbama ne tik apie subraižytą kėbulą ar nusitrynusį saloną, bet ir apie visą vidaus įrangą, kuri pradeda visa barškėti. Kiekvienas, net nedidelis kelio nelygumas sukelia girgždėsį ar cypimą salone. Salono viduje yra daug plastiko apdailos, be to, plastikas labai prastos kokybės. *Sharan* vairuotojas sėdi aukštai tarsi laivo kapitonas, matomumas į visas puses yra geras. Bet nematyti, kur baigiasi variklio dangtis.

90 AG 1.9 TDI variklis lengvesniuose VW koncerno modeliuose *(Golf, Passat)* visai neblogas, bet 1,8 tonos sveriančiame *Sharan* jis akivaizdžiai "pavargsta". Todėl kur kas geriau rinktis 110 AG modifikaciją. Nuvilti gali ir ne itin preciziška vairo sistema.

| Techniniai VW SHARAN duomenys | |
|---|---|
| Variklis | turbodyzelinis, R4/8V |
| Variklio darbinis tūris, kub. cm | 1896 |
| Variklio galia (AG) esant aps./min. | 90/4000 |
| Maks. sukimo momentas (Nm) esant aps./min | 202/1900 |
| Maks. greitis (km/h) | 160 |
| Greičių dėžė | mechaninė |
| Varančioji ašis | priekinė |
| Padangos | 195/65 R15 |
| Bagažinė (l) | 256/2610 |
| **Vid. degalų sąnaudos, l 100 km** | **6,5** |

| Atsarginių VW SHARAN detalių kainos | |
|---|---|
| Detalė | Kaina (Lt) |
| Priekiniai žibintai (vnt.) | 650 |
| Galiniai žibintai (vnt.) | 199 |
| Priekinių stabdžių diskai (vnt.) | 275 |
| Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.) | 128 |
| Galinių stabdžių diskai (vnt.) | 254 |
| Priekiniai amortizatoriai (vnt.) | 370 |
| Galiniai amortizatoriai (vnt.) | 300 |
| Priekinis sparnas | 225 |



**Prietaisų skydelį suprojektavo "Ford". *Sharan* salone nereikėtų tikėtis geros įrangos**




**1.9 TDI variklis, montuojamas trynukuose, iš pradžių buvo dviejų galios modifikacijų – 90 ir 110 AG. Silpnesnės versijos eksploatacija pigesnė, nes ji ne tokia sudėtinga techniniu atžvilgiu**

### Mūsų įvertinimas

■ *Sharan* visais laikais buvo geriausiai perkamas iš visų Portugalijos gamyklos trynukų. Tai ryškiai matoma ir naudotų automobilių rinkoje, kur *Sharan* siūloma tikrai daug. Populiariausios, žinoma, yra TDI modifikacijos, kurios ir šiandien išlaiko nemažas kainas. Deja, daugelio tokių modelių rida būna astronominė. Iš benzininių variklių labiausiai rekomenduojame ekonomišką 2.0 versiją.

**Kaina: nuo 10 000 Lt**
**Metai : 1996–2004**
**Galia: 90–204 AG**

## Privalumai

■ Priekinės sėdynės tikrai patogios ir nevargina ilgose kelionėse. Rekomenduojame versijas su sudedamomis sėdynėmis, kuriose galima reguliuoti net alkūnių atramas. Taip pat galima rasti mašinų, kuriose sumontuotos sukamosios sėdynės. Dviejų litrų benzininis variklis gerai dirba su dujine įranga ir retai genda. Jo kaina mažesnė, o eksploatacija pigesnė negu turbininio variklio 1.8 T versijos.

## Trūkumai

■ Jei *Alhambra* staigiai pradės triukšmauti, tai, deja, nebus ko džiaugtis. Dažniausiai dėl neaiškių garsų būna kalta pažeista galinė pakabos dalis. Be to, naujesniuose modeliuose labai dažnai perdegdavo galvutės tarpinė, ypač 2.0 benzininio variklio. Dažniausia to priežastis būdavo aušinimo sistemos nesandarumas.

**Kaina: nuo 12 500 Lt**
**Metai : 1995–2004**
**Galia: 90–204 AG**

## Privalumai

■ Išimamos sėdynės ir lygios grindys per visą salono ilgį – dideli *Sharan* privalumai. Galima juo vežti tikrai didelius ir sunkius daiktus – net gana didelę spintą, dviračius ar statybines medžiagas. Deja, trečia sėdynių eilė kiekviename iš trynukų buvo siūloma už papildomą kainą. Šiais laikais toks septynvietis automobilis – tai beveik stebuklas.

## Trūkumai

■ Iki 1998 m. pagamintuose egzemplioriuose genda daug mazgų. Vėlesnis atnaujinimas padėtį šiek tiek pagerino, bet reikia pripažinti, kad *Sharan* su "kompanija" nėra vienas pačių solidžiausių automobilių. Laimei, rimtų gedimų, dėl kurių tenka visai sustoti, nėra labai daug. Ne per geriausias kainos, amžiaus ir įrangos santykis.

## Eksploatacinės medžiagos ir priežiūra

| Eksploatacinės medžiagos | Seat Alhambra 2.0 | Ford Galaxy 2.3 | VW Sharan 1.9 TDI |
|---|---|---|---|
| Variklio alyva | 15W-40 (4,7 l) | 5W-30 (4,0 l) | 15W-40 (4,3 l) |
| Greičių dėžės alyva | VW ATF (2,2 l) | ESD M2C 186A (2,0 l) | VW ATF (2,2 l) |
| Stabdžių skystis | DOT 4 (1 l) | DOT 4 (1 l) | DOT 4 (1 l) |
| Aušinimo skystis | glikolio pagrindu (9–11,4 l) | glikolio pagrindu (8,6–11,4 l) | glikolio pagrindu (6,8 l) |
| Varymas | dantytasis diržas | grandinė | dantytasis diržas |
| Vairo stiprintuvas | G 002 000 (1,0 l) | NO5246 VX00 (1,0 l) | G 002 000 (1,0 l) |
| **Aptarnavimo intervalai** | | | |
| Variklio alyva | kas 15 000 km arba 1 kartą per metus | kas 15 000 km arba 1 kartą per metus | kas 15 000 km arba 1 kartą per metus |
| Greičių dėžės alyva | nekeičiama | nekeičiama | nekeičiama |
| Oro filtras | kas 90 tūkst. km | kas 90 tūkst. km | kas 90 tūkst. km |
| Stabdžių skystis | kas 2 metai | kas 2 metai | kas 2 metai |
| Varymo dirželis | kas 90 tūkst. km | nekeičiamas | kas 90 tūkst. km |

# Kas genda dažniausiai?

### Smulkių gedimų sąrašas ilgas, tačiau džiugu, kad rimtų gedimų pasitaiko nedažnai.

■ Jei kas ketina pirkti kurį nors iš trynukų, turi atminti, kad modeliuose iki atnaujinimo gali sugesti beveik viskas. Pradėkime nuo važiuoklės. Čia labai greitai susidėvi stabilizatoriaus jungtys (naujos kainuoja nuo 40 Lt už vnt.), skersinė ir vairo svirtis (nuo 100 Lt). Rūpesčių kelia ir amortizatoriai. Laimei, pasirinkimas didelis ir jie nėra labai brangūs. Šiek tiek rečiau genda galinių ratų guoliai. Dar prie to paties prisideda jautrios galinės ašys ir neilgai laikantys stabdžių diskai.

Dabar apie variklius. Be 2,3 l benzininio variklio, kurį sukonstravo "Ford", visi kiti varikliai (tarp jų ir dyzeliniai) yra sukonstruoti "Volkswagen" koncerne. Labiausiai verti dėmesio TDI varikliai su tiesioginiu degalų įpurškimu. Žinoma, pigiau kainuos ir pigesnė eksploatacija bus silpnesnės versijos, kurioje nėra kintamosios geometrijos turbinos ir labai brangiai remontuojamo dvimasio smagračio. Deja, 90 AG modifikacijos dinamika yra tik patenkinama, todėl reikėtų paieškoti gerai išlaikytos 110 AG versijos – ji daug geriau susidoroja su didele automobilio mase. Perkant tokią mašiną būtina atkreipti dėmesį į turbokompresoriaus būklę, vėliau labai griežtai laikytis skirstymo dirželio keitimo terminų. Primename, kad dažnai sugenda valytuvų varikliukas.





**Didelė masė (1800 kg) daro savo: pakaba ir vairo sistema nėra pernelyg patvarios. Gerai, kad detalių pasirinkimas didžiulis**



**Stabdžiai efektyvūs, bet diskai susidėvi per greitai. Dažnai suyra elektros laidai, genda galinių ratų guoliai**



**Dauguma siūlomų dyzelinių variantų turi labai didelę ridą, todėl pirmiausia reikia patikrinti turbinos būklę**



**Smulkaus, bet nervinančio gedimo pavyzdys yra nesandarus kuro filtras; po variklio dangčiu kartais atsiranda rūdžių**

## Konkurentai



■ Austrijoje gaminamas *Chrysler Voyager* taip pat nėra patikimumo etalonas. Dažniausiai genda automatinės pavarų dėžės, elektronika, nuteka ir alyva iš variklio. Be to, remonto kainos didelės. Siūlomas tik vienas dyzelinis variklis. **Kaina (2001 m.) – nuo 9000 Lt.**



■ *Ford Windstar* turėjo būti alternatyva mažesniam *Galaxy*. Didžiausias jo privalumas yra stumdomos šoninės durys. Mašina gana dažnai genda, be to, abu benzininiai V6 varikliai naudoja labai daug degalų. Laimei, neblogai dirba su dujomis. **Kaina (1999 m.) – nuo 8000 Lt.**



■ *Peugeot 806* – įdomus pasiūlymas. Labiausiai verti dėmesio modeliai su naujais HDI (nuo 1999 m.) dyzeliniais varikliais. Šie motorai, suprojektuoti kartu su "Fiat" koncernu, pasižymi mažomis degalų sąnaudomis ir yra gana patvarūs. **Kaina (2001 m.) – nuo 9000 Lt.**

## Išvada

### *Galaxy* turi daugiausiai privalumų

■ Kurį modelį rinktis? Šiuo atveju markė neturi didelės reikšmės. Reikia atkreipti dėmesį į techninę būklę, galimybę transformuoti salono sėdynes, į serviso istoriją bei įrangą, taip pat kainą. Reikšmės turi ir variklis, bet esminių skirtumų bus tik benzininiuose varikliuose. Mat 1.9 TDI motoras yra bendras visiems trims modeliams. Geriausias, atsižvelgiant į išvardytas savybes, yra *Ford Galaxy* – jis turi daugiausiai privalumų. O mažiausiai – *VW Sharan.*

# Genda vis tas pats

## Aštuonerių ir devynerių metų automobilių gedimų kiek padaugėjo, bet jų specifika ta pati.

Vidutinis gedimų procentas tarp šio amžiaus grupės automobilių – 18,3. Šį rodiklį galima laikyti neblogu rezultatu. Keletas modelių, nepaisant amžiaus, vis dar geros būklės. O tas faktas, kad šios mašinos ir vėl yra vokiečių bei japonų, nelabai nustebino. Reikia pabrėžti, kad pirmame trisdešimtuke šįkart atsidūrė tik dvi kitokios kilmės mašinos (19 vietą okupavo *Citroen Xantia* ir *Saab 9–3*).

Tarp labiausiai gendančių elementų ir vėl minima elektros sistema, korozija, kuri puola ne tik duslintuvą, bet ir kėbulo konstrukcijos detales. Daugelis tikrintų automobilių turėjo bėdų dėl pakabos.

Tarp mažylių šį kartą daug geriau pasirodė *VW Polo* (14 vieta). O štai *Nissan Micra* užimta 57 vieta nuvylė. Be jo, tarp šios amžiaus grupės atstovų tik dar vienas japonas – *Suzuki Wagon R+* (82 vieta) – genda dažniau negu vidutiniškai.



### 1 vieta

### Porsche Boxster

**Puikūs Cufenhauzene gaminamų modelių rezultatai – tai ne tik tobulos kokybės nuopelnas. Svarbus veiksnys yra ir jų savininkų rūpestingumas – tai žmonės, kurie gali sau leisti brangų ir kartu gerą servisą. Be to, paprastai *Porsche* markės automobilių rida yra gerokai mažesnė negu kitų to paties amžiaus kategorijos atstovų.**

### 9 vieta



### Toyota Avensis

**Šiam automobiliui puikiai tinka šūkis "pili degalus ir važiuoji". Remiantis TUV ataskaitos duomenimis, pirmos kartos *Avensis* yra patikima mašina.**

### 14 vieta



### Volkswagen Polo

**Labai geras rezultatas – nepaisant smulkių su šviesomis susijusių trūkumų, *Polo* daugiau neturi jokių rimtų bėdų. Naujesnis modelis susiduria su daugiau trūkumų.**



### 19 vieta

### Citroen Xantia

***Xantia* užimta 19 vieta – didžiausia gera staigmena tarp šios amžiaus kategorijos atstovų. Šis automobilis turi trūkumų (teka alyva, genda elektros įranga), bet, palyginti su dauguma vidutinės klasės konkurentų, kelia pasitikėjimą.**

### 27 vieta



### Ford Focus

**Pirmos kartos *Focus* – tai lūžio automobilis stiliaus ir kokybės atžvilgiu. Pasirodo, net aštuonerių ar devynerių metų mašinų būklė yra visai nebloga.**

### 30 vieta



### Nissan Primera

***Nissan Primera P11* – iš tiesų gerai sukonstruota mašina, ypač jos versijos iki atnaujinimo. Po modelio modernizacijos atsirado daugiau rūpesčių dėl elektronikos ir priekinės pakabos.**

### Aštuonerių ir devynerių metų automobiliai

| Vieta | Modelis | Automobiliai, turintys rimtų trūkumų (proc.)* | Patikimumas |
|---|---|---|---|
| 1. | Porsche Boxster | 5,2 | |
| 2. | Porsche 911 | 5,3 | |
| 3. | Toyota RAV4 | 6,7 | |
| 4. | Mercedes SLK | 8,3 | |
| 5. | Mazda Demio | 8,4 | |
| 6. | Subaru Forester | 8,6 | |
| 7. | Toyota Yaris | 9,6 | |
| 8. | Mazda MX-5 | 9,9 | |
| 9. | Toyota Avensis | 10,3 | |
| 10. | Toyota Corolla | 10,4 | |
| 11. | Suzuki Grand Vitara | 11,5 | |
| 12. | Suzuki Jimny | 12,4 | |
| | Mazda Premacy | 12,4 | |
| 14. | VW Polo | 12,7 | |
| | Nissan Almera | 12,7 | |
| 16. | S *klasės* Mercedes | 12,8 | |
| 17. | Audi TT | 13,3 | |
| 18. | Honda Accord | 13,4 | |
| 19. | Citroen Xantia | 14,3 | |
| | Saab 9-3 | 14,3 | |
| 21. | Mitsubishi Space Wagon | 14,4 | |
| 22. | VW Golf/Bora | 14,5 | |
| 23. | Smart Fortwo | 14,6 | |
| 24. | Audi A3 | 14,7 | |
| 25. | Mitsubishi Pajero | 14,8 | |
| 26. | Honda Civic | 15,4 | |
| 27. | Ford Focus | 15,6 | |
| 28. | VW Lupo | 15,8 | |
| | C *klasės* Mercedes | 15,8 | |
| 30. | Nissan Primera | 16,2 | |
| 31. | Mitsubishi Colt/Lancer | 16,7 | |
| 32. | BMW Z3 | 16,8 | |
| | Opel Corsa | 16,8 | |
| | VW New Beetle | 16,8 | |
| 35. | Renault Megane | 16,9 | |
| | Suzuki Swift | 16,9 | |
| | Mazda 323 | 16,9 | |
| | Seat Arosa | 16,9 | |
| 39. | Škoda Octavia | 17 | |
| 40. | Daihatsu Cuore | 17,1 | |
| | Mitsubishi Carisma | 17,1 | |
| 42. | Renault Espace | 17,2 | |
| 43. | Opel Astra | 17,4 | |
| 44. | Opel Vectra | 17,5 | |
| 45. | Mazda 626 | 17,7 | |

Kompaktinių automobilių segmente taip pat be pakitimų – vėl geros vietos atiteko *Toyota Corolla, Nissan Almera* ir *Audi A3* modeliams. Šį kartą geriau pasirodė *Honda Civic*. Tarp juodų avelių atsidūrė *Alfa Romeo 145/146* ir *Citroen Xsara*.

## Labiausiai nustebino *Xantia*

Vidutinės klasės lyderiai yra du japonai – mažiausiai pastabų TUV ekspertai turėjo *Toyota Avensis* (9 vieta) ir *Honda Accord* (18 vieta) mašinoms. Didžiausia staigmena – labai gera *Citroen Xantia* atitekusi 19 vieta. Pagirti galima ir *C* klasės *Mercedes* (28 vieta). O štai *Audi A4* nesugebėjo išlaikyti geros pozicijos ir iš 9 nukrito net į 52 vietą. Ne itin gerai techninės apžiūros metu pasirodė *VW Passat* (64 vieta). Sąrašo apačioje vėl atsidūrė *BMW* automobiliai, tarp kurių "trečiukas" užima 63 vietą.

Tarp didelių ir prabangių automobilių vokiečių modelių rezultatai silpnoki. Ir *Mercedes*, ir *Audi*, ir *BMW* užima gana žemas sąrašo vietas. Geriausias tarp jų buvo *S* klasės automobilis, kuris užėmė 16 vietą. Daug žemiau nusileido *E* klasė, "penktukas" (58 vieta) ir "septintukas" (60 vieta) (pakabos, stabdžių, šviesų gedimai). *Audi A6* (62 vieta) ir *A8* (54 vieta) visų pirma turi bėdų dėl švelnios daugiaašės pakabos ir tekančios alyvos.

Tarp SUV klasės modelių vėl dominuoja japonų mašinos. Tarp vienatūrių verta dėmesio gera *Mazda Premacy* pozicija (12 vieta) ir visai neblogas *Renault Espace* rezultatas (42 vieta). Sportinių automobilių kategorijoje ir vėl pirmauja du *Porsche* modeliai – *911* ir *Boxster*.

Po dviejų savaičių, balandžio 25 d., mūsų žurnalo numeryje bus penkta, t.y. paskutinė, ataskaitos dalis – aptarsime dešimties ir vienuolikos metų automobilius.

**Loreta Žilinskaitė**




## 59 vieta

### Renault Scenic

**■ Palyginti su prieš tai buvusia amžiaus grupe, *Renault Scenic* pašoko 30 taškų (iš 89 vietos į 59). Paradoksas, bet sendamas šis modelis tampa sveikesnis. Jo privalumas – labai funkcionalus ir erdvus vidus bei nebloga įranga. Deja, prancūzų modelio skauduliu ir toliau lieka elektros sistema.**

**(rasta didelių gedimų – 18,3 proc.)**

| Vieta | Modelis | Automobiliai, turintys rimtų trūkumų (proc.)* | Patikimumas |
|---|---|---|---|
| 46. | Seat Ibiza/Cordoba | 17,9 | |
| | Volvo S40/V40 | 17,9 | |
| 48. | A *klasės* Mercedes | 18,2 | |
| 49. | Opel Zafira | 18,3 | |
| | Seat Leon/Toledo | 18,3 | |
| 51. | Peugeot 406 | 18,6 | |
| 52. | Audi A4 | 18,8 | |
| 53. | M *klasės* Mercedes | 19 | |
| 54. | Audi A8 | 19,4 | |
| 55. | E *klasės* Mercedes | 19,5 | |
| | Jeep Grand Cherokee | 19,5 | |
| 57. | Nissan Micra | 19,6 | |
| 58. | 5 *serijos* BMW | 19,8 | |
| 59. | Renault Scenic | 19,9 | |
| 60. | 7 *serijos* BMW | 20,2 | |
| | Opel Omega | 20,2 | |
| 62. | Audi A6 | 20,2 | |
| 63. | 3 *serijos* BMW | 21 | |
| 64. | VW Passat | 21,2 | |
| 65. | Citroen Saxo | 21,3 | |
| | Renault Laguna | 21,3 | |
| 67. | Peugeot 106 | 21,5 | |
| 68. | Peugeot 306 | 21,6 | |
| 69. | Seat Alhambra | 21,7 | |
| 70. | VW Sharan | 21,8 | |
| 71. | Ford Fiesta | 21,9 | |
| 72. | Opel Frontera | 22 | |
| 73. | Renault Clio | 22,1 | |
| 74. | Ford Galaxy | 22,6 | |
| | Volvo S70/V70 | 22,6 | |
| 76. | Citroen Xsara | 23,1 | |
| 77. | Fiat Bravo/Brava | 23,2 | |
| 78. | Ford Mondeo | 23,9 | |
| 79. | Citroen Berlingo | 24,4 | |
| | Alfa Romeo 156 | 24,4 | |
| | Daewoo Lanos | 24,4 | |
| 82. | Suzuki Wagon R+ | 24,5 | |
| 83. | Fiat Punto | 24,9 | |
| 84. | Renault Twingo | 24,5 | |
| 85. | Škoda Felicia | 27,5 | |
| 86. | Ford Ka | 28,7 | |
| 87. | Alfa Romeo 145/146 | 30 | |

* Rimtu trūkumu laikytina tokia yda, dėl kurios automobilį būtina siųsti remonto į servisą ir paskui reikia atvykti pakartotinės apžiūros.

## 64 vieta

### VW Passat

**■ Patvarumo ir patikimumo etalonas? Tik ne šį kartą. *Passat* gerokai nuvylė ir apie tai bylo-ja skaudūs faktai: labai dažnai genda priekinė pakaba, kyla rimtų bėdų dėl šviesų.**




## 68 vieta

### Peugeot 306



**■ Prancūzų kompaktas pasirodė gana silpnai – tai visų pirma elektros sistemos "nuopelnas". Reikėtų pabrėžti, kad antikorozinė apsauga yra puiki, o galinė pakaba patvari.**

## 77 vieta

### Fiat Bravo/Brava



**■ Gerai prižiūrėti italų automobiliai mūsų keliais gali nuvažiuoti net kelis šimtus tūkstančių kilometrų. Silpnąsias vietas lemia bėdos dėl šviesų ir rūdijantis duslintuvas.**

## 85 vieta

### Škoda Felicia




**■ Kilnioji *Škoda*, nepaisant kuklios įrangos ir paprastos konstrukcijos, užima tik 85 vietą. Dažnai genda šviesos ir priekinė pakaba.**

## 87 vieta

### Alfa Romeo 145/146




**■ Italų meno kūrinys, deja, nepasižymi patikimumu. Šis modelis tarp visų amžiaus grupių atstovų paprastai atsiduria žemiau nei viduriukas, o šįkart liko net paskutinis. Iš tiesų gaila, nes gerai prižiūrėtas automobilis gali suteikti tikrai daug malonumo.**

"Auto Swiat" nuotr.





Neįtikėtina, bet faktas! Į *Porsche* baką pilamas dyzelinas. Tačiau tai jokia naujovė – 1959 metų gamybos *Standard 218* naudoja lygiai tokius pat degalus (nuotr. viršuje). Apginkluotas 25 AG varikliu, traktorius pasiekia 25,1 km/h greitį, o tai dviem šimtais mažiau, nei pasiekia dyzelinis *Cayenne* (nuotr. apačioje). Nepaisant ypač galingo 550 Nm sukimo momento ir 240 AG, šis ypatingasis SUV 100 kilometrų turėtų sudeginti 9,3 litro dyzelino





Greitis: dinamiškos nuotraukos pavyko tik traktorių užkėlus ant priekabos ir truputį pavėžinus. Šio triuko teko griebtis, nes kitos galimybės nebuvo

PORSCHE DVIKOVA: TRAKTORI

# Abu iš vieno klojimo




**Dyzelis ir *Porsche*? Tai juk neįmanoma. Pas riams į baką buvo pilamas dyzelinas, lygiai**

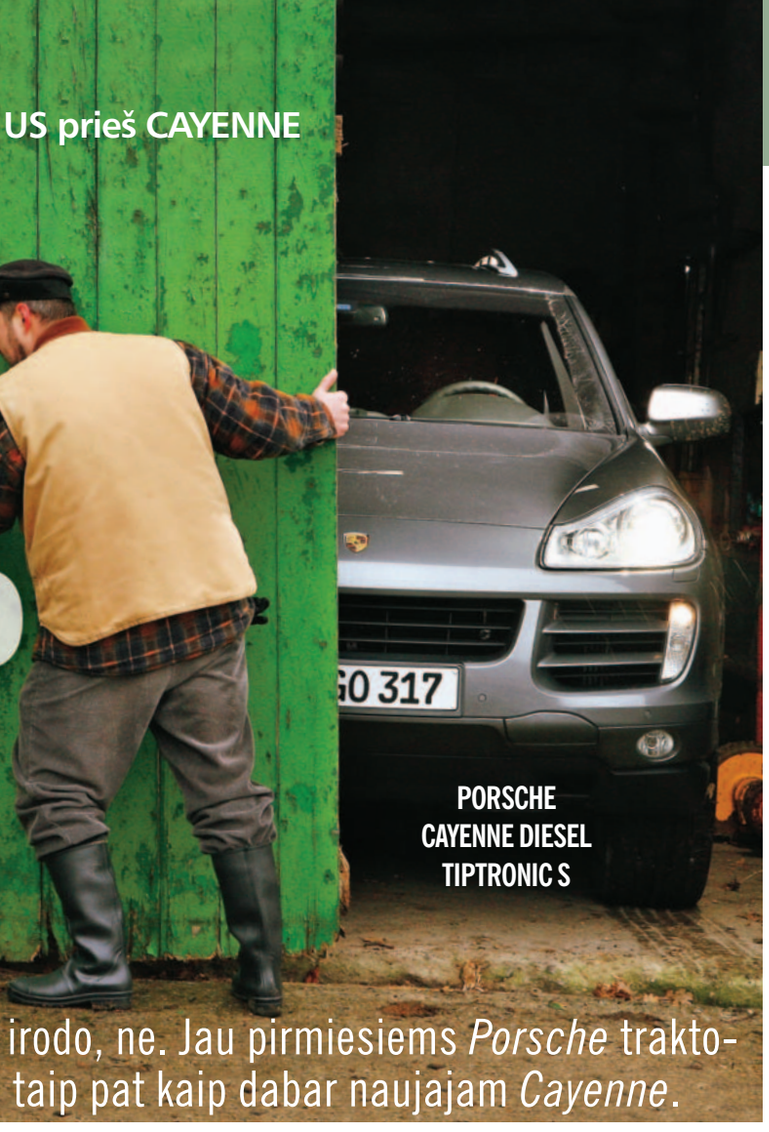
*Porsche* su kaitinimo žvakėmis vietoj uždegimo žvakių puoselėja senas tradicijas. *Junior, Standard, Master, Super* – taip vadinosi sėkmės sulaukusios "Porsche" specialistų sukurtos transporto priemonės su dyzeliniais varikliais. Traktoriai, fermerių svajonių įrenginiai, arimų lenktynininkai. Tikra tiesa, kadaise "Porsche" su šiais lėtapėdžiais tipais "prasuko" pelningą verslą – nuo 1956 iki 1963 metų buvo parduota per 356 traktorius. Jie buvo nebrangūs, tvirti ir su paprasta technika.

## *Cayenne* orinė pakaba brangesnė nei visas traktorius

Būtent toks yra ryškiai raudonas darbinis arklys *Standard 218V*. Taigi dabar įvyks pirmoji dyzelinių *Porsche* dvikova. Netašytas 1959 metų gamybos arimų kuinas sutiko savo proanūkį *Cayenne*. Dviejų cilindrų 25 AG variklis pokši prieš 240 AG V6 "Common-Rail" motorą. Vien *Cayenne* orinė pakaba kainuoja daugiau nei visas jo protėvis prieš pusšimtį metų. Paties vaikaičio su dyzeliniu varikliu kaina yra 56 436 eurų (beveik 195 tūkst. Lt).

Nori to "Porsche" ar ne, tačiau *Standard 218V* yra tikras jų šeimos narys. O pinigai tik charakterį gadina. Taigi abu šios dvikovos "vaikėzai" kilę iš to paties klojimo. Pažvelgęs atidžiau supranti, kad šis traktorius labiau grynakraujis *Porsche* nei *Cayenne*. Šiems ūkio stebuklams "Porsche" pats pagamino aliumininius variklius, turinčius nuo vieno iki keturių cilindrų. O šis SUV iš pilkojo metalo nulietą savo širdį gavo iš "Audi", kuri dirba nepriekaištingai.

O *Standard 218* ilgokai užtrunka, kol užsikuria. Rankinis droselis iki pusės, 20–30 kartų nulenkiame ir vėl pakeliame dvi siurblio svirtis, palaukiame, kol variklis įšils, dyzelino paėmimo minute mėgaujamės iki paskutinės sekundės, tuomet starto jungiklį nuspaudžiame iki galo – ir štai mūsų brangenybė pabunda. Brumbrumbrum–tuk... tuk...tuk... Traktorius pokši, o vairuotojo gerklę kutena, jo akys dega. Dabar jis jau galėtų ir pajudėti... jei tik pavarų perjungimo svirtis nebūtų tokia nepaslanki ir nesiožiuotų jas perjungiant. Perjungus antrą bėgį dėl kietos sankabos pradeda degti vairuotojo šlaunies raumenys, tarsi ant jos būtų užpilta karšto aliejaus.




irodo, ne. Jau pirmiesiems *Porsche* traktotaip pat kaip dabar naujajam *Cayenne*.

**Techniniai *Standard 218* duomenys**
Dviejų cilindrų keturtaktis, sūkurinę kamerą turintis dyzelinis variklis • Po du vožtuvus kiekvienam cilindrui • Oro aušinimas • Variklio darbinis tūris – 1644 cm³ • Galia – 25 AG esant 2000 aps./min. • Maks. greitis – 25,1 km/h • Degalų sąnaudos – apie 1,5 l dyzelino per valandą • Svoris be krovinio – 1347 kg • **Kaina (1959 m.) – 7800 markių**

**Techniniai *Cayenne Diesel* duomenys**
V6 turbodyzelinis variklis • Kintamos srovės turbokompresorius • Tiesioginis įpurškimas su pjezopurkštukais • Variklio darbinis tūris – 2967 cm³ • Galia – 240 AG esant 4000 aps./min. • Maks. greitis – 214 km/h • Degalų sąnaudos – 9,3 l dyzelino/100 km • Svoris be krovinio – 2240 kg • **Kaina – 56 436 eurai**

Nepraėjus nė dešimčiai minučių senukas pasiekia savo maksimalų greitį – 25 km/h. Tuomet ir prasideda tikroji dvikova. *Standard* kaip barkasas mieliausiai važiuoja tiesiai. Jis neturi jokių lingių ir beveik jokių stabdžių. Juk šis *Porsche* su dyzeliniu varikliu pirmiausia turi padėti nuimti derlių, o ne būti išvykusios apsipirkti žmonos puošmena. Būtent toks yra šiandieninio *Cayenne* likimas. Su savo puošniu odiniu interjeru, "paguldytas" ant jautrios orinės pakabos, turintis daugiasluoksnę izoliaciją, jis keleivius pamalonina komfortu ir prabanga bei įkvepia nenugalimą norą veržtis į priekį. Jei kalbėtume apie aukščiausią kokybę ir greitį, *Cayenne* yra pats tikriausias *Porsche*. Jis lengvai įveikia posūkius ir tvirtai laikosi kelyje. Čia jis neturi konkurentų.

## Dėl $CO_2$ balanso dyzelinis *Cayenne* vertas aukso medalio

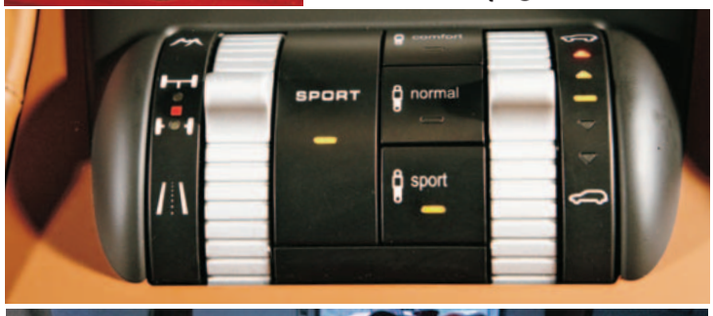
Tokio nuostabaus važiavimo jausmo negali sugadinti nė dyzelinis variklis. "Audi" V6 variklio transplantacija atitinka aukščiausios kokybės reikalavimus. "Porsche" visais įmanomais būdais patobulino ir taip galingą 3.0 TDI agregatą, be to, sumažino triukšmingumą. Dyzelinė "širdutė" murkia taip pat tyliai kaip ir benzininė, lygiai taip pat sparčiai greitėja, galia paskirstoma nuostabiai tolygiai, o sunaudodama 9,3 l degalų 100 km, tausoja $CO_2$ balansą. Gaila tik, kad dingo sportiškumą išduodantis garsas. Tokios silpnybės griausmingasis *Standard 218* sau niekada neleistų. Vos pradėjęs važiuoti iš savo klojimo, jis girdimas net devintoje parapijoje.

**Parengta pagal "Auto Bild"**






**Pažiūrėjus techninę dokumentaciją tampa aišku – *Standard* žiba savo senatve, o *Cayenne* viešpatauja elektronika. Ir dar išsami "litanija", kurioje aprašomas pagalbos važiuojant bekele valdymas, važiuoklės, transmisijos ir važiavimo režimų reguliavimas**






**Kur pažvelgsi – visur dvelkia *Porsche* dvasia! Mažų mažiausiai, kai ignoruojama tachometro skalė, *Cayenne Diesel* išpildo visus net ir pačius slapčiausius norus. Puikiai išdirbta oda ir absoliuti prabanga**

**Išvada**

## *Porsche* ir dyzelis – santuoka iš išskaičiavimo

■ Net jei traktorius ir SUV kilę iš to paties klojimo ir ėda tą patį pašarą – jie nepalyginami. Tapo aišku, kad net ir po 50 metų trukusios abstinencijos, inžinieriai vis dar puikiai nusimano apie savaiminį uždegimą. Dabar "Porsche" ir jų pirkėjai turi ne tik taupyti, bet ir mažinti $CO_2$ emisiją. Taigi atėjus krizei baigėsi dyzelių embargas. Vis dėlto, nepaisant temperamento ir galios, *Cayenne Diesel* nėra tikras *Porsche*. Tikro garso ir apsukų skaičiaus orgijas pakeitė tolimas burzgimas ir sintetinis važiavimas. Paprasčiausia santuoka iš išskaičiavimo.



# Sumažėjo trim ketvirtadaliais

Per pirmąjį šių metų ketvirtį Lietuvoje užregistruoti 2284 nauji lengvieji automobiliai, arba 71 proc. mažiau nei pernai metais. Šis nuosmukis tęsiasi jau ilgiau nei pusmetį.

Ekonominiu sunkmečiu pardavėjai siūlo dideles nuolaidas naujiems automobiliams, tačiau norinčiųjų pirkti yra nedaug, skelbia "DataCenter". "Regitros" duomenimis, per pirmąjį ketvirtį Lietuvoje užregistruoti tik 2284 nauji lengvieji automobiliai, tai yra net 71 proc. mažiau nei tuo pat laikotarpiu pernai (7854 vnt.). Asmeninės paskirties automobilių registravimas nukrito 72 proc. (iki 1929 vnt.), o komercinės paskirties transporto priemonių rinka smuko 65 proc. – iki 355 vnt. Pagal markes į pirmąją vietą šiemet pakilęs *Mitsubishi* užima lyderio poziciją (274 vnt.). Antroje vietoje liko *Ford*, kurių užregistruota 242 vnt. Pastarųjų metų lyderis *Volkswagen* kol kas užima trečią vietą (215 vnt.).

Tarp asmeninės paskirties automobilių pirmąjį ketvirtį lyderio poziciją dalijasi *Mitsubishi* ir *Volkswagen*, kurių buvo užregistruota po 193 vnt. Antroje vietoje – *Toyota* (170 vnt.), trečioje – *Nissan* (154 vnt.). Pirmąjį ketvirtį tarp asmeninės paskirties automobilių populiariausias modelis buvo *Mitsubishi Colt* (82 vnt.), antroje vietoje – *Škoda Octavia* (78 vnt.), trečioje – *Volkswagen Golf* (71 vnt.). Tarp komercinių automobilių per pirmus tris šių metų mėnesius populiariausias buvo *Ford Transit* (89 vnt.).

**ABL inf.**




**Pirmąjį šių metų ketvirtį Lietuvoje perkamiausias naujas automobilis buvo *Mitsubishi Colt*, kainavęs tik 30 tūkst. Lt**

ABL archyvo nuotr.

**Lietuvos naujų automobilių rinka per 2009 m. kovo mėnesį**

| Vieta | Markė | Parduota per 2009 m. kovą | Parduota per 2009 m. tris mėn. | Pokytis (proc.), palyginti su 2008 m. sausio–kovo mėn. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Mitsubishi | 274 | 361 | –24 |
| 2. | Ford | 242 | 447 | –42 |
| 3. | Volkswagen | 215 | 963 | –78 |
| 4. | Toyota | 175 | 713 | –78 |
| 5. | Nissan | 162 | 384 | –58 |

Šaltinis: "Data Center"

## Kitame numeryje (šeštadienį, balandžio 25 d.) skaitykite:

**DIDYSIS TESTAS** II dalis

BMW 320d Touring *prieš* X3



Kia Cee'd *prieš* Sportage



***Ar visada visureigis yra geriau?***

**Universalai ir vienatūriai prieš SUV**

Ford C–Max *prieš* Kuga



Renault Scenic *prieš* Koleos



**PASAULINĖ PREMJERA**

**Komfortiškesnis ir erdvesnis naujas *Toyota Verso***



**NAUDINGI Auto Bild PATARIMAI**






# Bosch **uždegimo žvakės**

Daugiau, nei prieš amžių Bosch pristatė pasauliui pirmąją uždegimo žvakę. Šis novatoriškas išradimas buvo užpatentuotas 1902 metų sausio 7 dieną. Pasak Karl Benz, garsaus vokiečių inžinieriaus, patikima kibirkštis buvo didžiausia problema automobilių vystymosi pradžioje. Tačiau šią problemą visiems laikams išsprendė Bosch. Būtent šis išradimas lėmė spartų automobilių pramonės vystymąsi bei augimą. Kokybė ir patikimumas – tai Bosch ir didžiausių automobilių gamintojų glaudaus bendradarbiavimo rezultatas. Šiandien Bosch uždegimo žvakes į automobilius montuoja Audi, Mercedes-Benz, BMW, Volkswagen, Ford, Toyota, Škoda, Opel, Mitsubishi, Volvo, Peugeot, Citroen, RENAULT, Fiat, Daewoo, Porshe, Cadillac ir kiti automobilių gamintojai.

BOSCH

Technologija gyvenimui

## Bosch Super

Populiariausios uždegimo žvakės Europoje. Pilnai atitinka automobilių gamintojų reikalavimus. Chromo – nikelio lydinio centrinis elektrodas su varine šerdimi užtikrina: patikimą kibirkštį, atsparumą ekstremalioms temperatūroms, mechaniniams poveikiams bei susidėvėjimui. Vidinė varža užtikrina patikimą elektronikos prietaisų bei radijo veikimą.

## Bosch Super plus

Novatoriški Itrio lydinio elektrodai yra ypatingai atsparūs korozijai ir dėvėjimuisi. Ypatingos formos šoninis elektrodas užtikrina patikimą kibirkštį, mažesnes kuro sąnaudas bei didesnę katalizatoriaus apsaugą.

## Bosch-Super 4

Šios žvakės tai sprendimas tiems, kuriems svarbus automobilio greitis bei įsibėgėjimas. Visa tai pasiekiama sidabru padengto centrinio bei 4 šoninių elektrodų dėka. Bosch Super 4 žvakių dėka variklio darbo efektyvumas padidėja iki 60%. 4 elektrodai užtikrina ypatingai patikimą kibirkštį.

## Bosch Silver

Šios uždegimo žvakės su sidabriniu centriniu elektrodu pritaikytos sportiniams automobiliams, motociklams bei motorinėms valtims.

## Bosch Super special

Tai specialios paskirties uždegimo žvakės. Jos skirtos žoliapjovėms bei kitai sodo ir miško priežiūros technikai, autonominiams elektros energijos generatoriams, sniego motociklams.

## Svarbu žinoti!

Uždegimo žvakė yra benzininio variklio dalis, kuri, kaip ir kitos dalys dėvisi. Todėl žvakes būtina reguliariai tikrinti. Nuo žvakių kokybės tiesiogiai priklauso variklio darbo efektyvumas bei ilgaamžiškumas, kuro sąnaudos, išmetamų kenksmingų medžiagų kiekis, brangaus katalizatoriaus tarnavimo laikas. Optimalus žvakių veikimas priklauso nuo teisingo jų parinkimo bei montavimo.

**www.bosch.lt**

BOSCH Service

Originalių **Bosch uždegimo žvakių** teiraukitės pas įgaliotus Bosch partnerius bei **Bosch Car Service** dirbtuvėse visoje Lietuvoje

SIMPLY CLEVER

NAUJAS GERIAU.



TAI KAM RINKTIS NAUDOTĄ...



# ...JEI NAUJĄ **ŠKODA** SIŪLOME UŽ 50% KAINOS?

Dabar sumokėję tik pusę kainos už naują automobilį, net 2 metus nemokėsite jokių papildomų įmokų.



**Škoda**Fabia 1.2 Ambiente

17 950 Lt

Stabdžių antiblokavimo sistema (ABS),
4 saugos oro pagalvės, „metallic" spalva, centrinis užraktas,
gamyklinė signalizacija, elektra valdomi priekiniai langai,
radijas BEAT, daugiafunkcis kelionės kompiuteris su lauko termometru.



**Škoda**Octavia 1.6 Ambiente

25 950 Lt

Praslydimo kontrolės sistema (ASR),
4 saugos oro pagalvės, „metallic" spalva, gamyklinė signalizacija,
elektra valdomi priekiniai langai, centrinis užraktas, radijas SWING,
oro kondicionierius CLIMATIC su automatiniu reguliavimu.

* yra papildomų sąlygų. Daugiau teiraukitės artimiausiame ŠKODA salone arba www.skoda.lt
**Škoda**Fabia 1.2 Ambiente: vid. degalų sąnaudos – 5,9 l/100 km; $CO_2$ emisija – 140 g/km
**Škoda**Octavia 1.6 Ambiente: vid. degalų sąnaudos – 7,2 l/100 km; $CO_2$ emisija – 173 g/km

**www.skoda.lt**