Nr. 9 (94), 2009 04 25–05 08

www.autobild.lt

Dvisavaitinis žurnalas

Auto Bild LIETUVA

MAŽIAUSIAI GENDANTYS **10** IR **11** METŲ AUTOMOBILIAI

TÜV ataskaita, V dalis



Toyota Verso

NAUJAS SEPTYNVIETIS VIENATŪRIS

Pirmasis važiavimas

Hyundai i20



Saugus, ekonomiškas ir ergonomiškas

4x4

Lexus RX 350



Prabangus SUV – asfaltuotiems keliams

Dėmesio!

KONKURSAS Saugiausias Lietuvos vairuotojas PRASIDEDA!

Pagrindinis prizas kelionė į Paryžių!



Universalas ir vienatūris prieš SUV

Didysis testas



9 771822 282035

ISSN 1822-282X

Naudingi patarimai



5 klausimai apie automobilių saugos diržus

Ilgalaikis testas

Mazda 5

100 tūkst. km įveikė be gedimų



Įvairenybės

Legendos sugrįžimas



Melkus RS 2000

ŠVYTURYS
1784

• TIKĖK, KUO TIKI •



LAIKO IŠBANDYMUS ĮVEIKĘS SKONIS

Judant į priekį per skirtingus laikus, ateina metas atsinaujinti.
Tačiau net ir keisdami išvaizdą, mes gebame išlaikyti tai, kas svarbiausia – tą patį,
ekspertų ir jūsų, alaus mėgėjų, pripažintą ir įvertintą „Švyturio Ekstra“ skonį.



Brangūs skaitytojai!

Pavasaris vis labiau įsibėgėja. Dažniau susimąstome apie nenumaldomai artėjančias atostogas: ką veiksime, kur važiuosime, ar automobiliu keliausime į tolimus kraštus, ar pasidairyti po Lietuvos apylinkes. Norint, kad kelionės būtų smagios ir malonių įspūdžių neaptemdytų nemalonumai, labai svarbu, kad automobilis būtų geros techninės būklės. Deja, tai bus gana sunkiai įveikiama užduotis. Mūsų gatvės šį pavasarį yra labai prastos būklės, tad išvengti duobių dabar beveik neįmanoma. Apie tai, kokie nemalonumai mūsų automobilio laukia dėl prastos kokybės kelių, kurie šiemet bus gerokai prasčiau prižiūrimi, skaitykite 32 p.

Šiame žurnalo numeryje pradedame prieš ketverius metus gimusią gražią tradiciją – saugiausio Lietuvos vairuotojo rinkimus. Visas sąlygas, taisykles ir pirmojo etapo užduotis rasite 12 p. O nugalėtojo šiemet laukia neišdildomi įspūdžiai Prancūzijos sostinėje Paryžiuje. Kaip visuomet pristatome naujausius modelius. Šįkart tai naujas *Toyota Verso* vienatūris (8 p.), mažylis *Hyundai i20* (10 p.), o visureigių skiltyje (28 p.) naujas prabangus *Lexus RX 350*.

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



Dėmesio – konkursas prasideda!

12 "Auto Bild Lietuva" tęsia gražią tradiciją ir ketvirtą kartą skelbia saugiausio Lietuvos vairuotojo konkursą. Pagrindinis prizas – kelionė į Paryžių.



34 "Auto Bild Lietuva" pradėjo eksperimentą, kurio metu aiškinamasi, kaip antikorozinės medžiagos padeda apsaugoti automobilį nuo rūdžių.



36 *Mazda 5* vienatūris – patikimas tarsi laikrodžio mechanizmas. Tuo įsitikino mūsų kolegos iš vokiškojo "Auto Bild" po 100 tūkst. km testo.

i AUTOMOBILIAI MŪSŲ ŽURNALE

44	Artega GT	36	Mazda 5
16	Aston Martin Lagonda	18	Mercedes E 63 AMG
41	Audi A6	44	Melkus RS 2000, RS 1000
17	Audi R15 TDI	40	Nissan Almera
20	BMW X3	41	Opel Omega
20	BMW 320 Touring	17	Opel Insignia OPC
16	Brilliance BS4 Wagon	40	Peugeot 406
17	Brilliance BS4	40	Porsche 911
20	Ford C-Max	44	Porsche Cayman
41	Ford Galaxy	16	Renault Clio
41	Ford Escort	20	Renault Grand Scenic
41	Ford Ka	20	Renault Koleos
20	Ford Kuga	41	Seat Toledo
50	Honda Insight	40	Škoda Octavia
10	Hyundai i20	18	Tata Indica
16	Infiniti Essence	19	Tesla S
34	Kia Cee'd	40	Toyota Corolla
20	Kia Cee'd SW	8	Toyota Verso
18	Kia Sorento	17	VW New Midsize Sedan
20	Kia Sportage	24	VW Eos
28	Lexus RX 350	40	VW Polo
44	Lotus Europa S		
18	Lotus Evora		

TURINYS

Nr.9 (94) 2009

Aktualijos

8 **Toyota Verso**
Japonų vienatūris iš Turkijos

10 **Hyundai i20**
Mažylių segmento naujokas – jau Lietuvoje

12 **Saugiausias Lietuvos vairuotojas**
Tapk saugiausiu Lietuvos vairuotoju ir laimėk kelionę į Paryžių!

16 **Karštos "Auto Bild" naujienos**

28 **Lexus RX 350**
Trečioji prabangaus miesto SUV karta

50 **Paroda**
Ekologiškiems automobiliams skiriama vis daugiau dėmesio











Testai

20 **SUV prieš universalą arba vienatūrį**
Ar visada verta rinktis SUV? 2 dalis

Naudingi patarimai

31 **Saugos diržai**
Kodėl būtina segėti saugos diržus ne tik vairuotojams, bet ir keleiviams

32 **Pavasario išdaigos**
2 dalis. Atsargiai – duobė!

34 **"Auto Bild Lietuva" eksperimentas**
Apsauga nuo didžiausio mašinų priešo – rūdžių



Naudoti automobiliai

36 **Mazda 6**
Nenuvilia net ir įveikęs 100 tūkst. kilometrų

40 **10–11 metų automobilių gedimų statistika**
Kuriems modeliams senatvė nebaisi

Įvairenybės

24 **VW Eos**
Tinka važiuoti ir žiemą

44 **Melkus RS 2000**
Legendinio sportinio automobilio iš Rytų sugrįžimas



Kitos rubrikos

4 **Kronika,** 6 **Laiškai,** 30 **Laisvalaikis**
42 **Sportas,** 46 **Anonsai**

Nemenkas iššūkis

■ "Auto Bild Lietuva" vyriausiasis redaktorius Vitoldas Milius su 1989 m. laidos *Lada Samara (VAZ 21093)* pradėjo maratoninę kelionę po visas buvusias Sovietų Sąjungos šalis, užsukdamas į kiekvienos jų sostinę. Kelionės maršrutas: Vilnius–Minskas–Kijevas–Kišiniovas–(tranzitas per Rumuniją–Bulgariją–Turkiją)–Tbilisis–Jerevanas–Baku–Ašchabadas–Taškentas–Dušanbė–Biškekas–Almata–Maskva–Sankt Peterburgas–Talinas–Ryga–Vilnius.

Šį maršrutą, kurį sudarys maždaug 15–17 tūkst. km, keliautojas planuoja įveikti per 30–45 dienas. Deja, jau pirmąją kelionės dieną maršrutą teko keisti, nes Baltarusijos muitininkai lietuvio keliautojo neįsileido. Todėl kelionę teko koreguoti ir į Ukrainos sostinę važiuoti per Lenkiją. Žurnalo išleidimo dieną V.Milius jau buvo pasiekęs Baku ir keltu iš Azerbaidžano ruošėsi keltis į Vidurinę Aziją.

Praėjusį pirmadienį gruzinai šventė antrąją stačiatikių Velykų dieną. Užsukęs papildyti degalų atsargų, lietuvis kaipmat buvo pakviestas prie vaišių stalo ir primygtinai kviečiamas išgerti. Atsisakyti pavyko, nors buvo sunku.

"Tokio eismo kaip Gruzijoje nemačiau niekur. Visi važiuoja akivaizdžiai išgėrę! Turbūt prisimenate tą anekdotą, kad tikri džigitai važiuoja ir per raudoną. Jie nenuspėjami kelyje, bet nepikti. Jei vienas kitam užkiša automobilį, niekas nepuola mokyti važiuoti. Kelių policija Gruzijoje vairuotojų nesivaiko, o sustabdžiusi tik pakalbina ir dokumentų neprašo, nebaudžia", – pasakojo V.Milius.

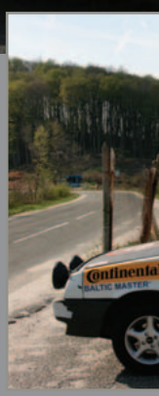




Paskutinės akimirkos prieš ilgą kelionę



Moldavijos sostinės Kišiniovo prieigose



Nežymėti policijos automobiliai

■ Vilniaus apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos rinktinės pareigūnai eismui prižiūrėti pradėjo naudoti dviem specialiomis spalvomis nedažytus ir policijos skiriamaisiais ženklais nežymėtus tarnybinius automobilius *VW Caddy,* kuriuose įmontuoti transporto priemonių greičio viršijimo bei kitų kelių eismo taisyklių pažeidimo fiksavimo prietaisai.

Keturračius motociklus galima vairuoti nuo 15 metų

Prasidėjus šiltajam metų laikui vis daugiau gyventojų teiraujasi apie galimybes įgyti teisę vairuoti mopedus, taip pat vis labiau domimasi ir galimybėmis vairuoti lengvuosius keturračius motociklus.

VĮ "Regitra" primena, kad teisę vairuoti mopedus ir lengvuosius keturračius motociklus (AM kategorijos transporto priemones) gali įgyti ne jaunesni kaip 15 metų asmenys.



AM kategorijos transporto priemonių vairuotojo pažymėjimas išduodamas VĮ "Regitra" egzaminų centre sėkmingai išlaikius teorinių žinių patikrinimo egzaminą, praktikos egzamino laikyti nereikia.

Mažėja naujų vairuotojų

■ Norinčiųjų gauti vairuotojo pažymėjimą akivaizdžiai sumažėjo. Pavyzdžiui, pernai vasarį B kategorijos vairavimo egzaminą išlaikė 5320 asmenų, o tą patį šių metų mėnesį – tik 2442.

Pastaruoju metu prastėja vairavimo mokyklose rengiamų žmonių vairavimo įgūdžių kokybė. 2007 m. buvo trys teorijos egzamino rekordininkai, išlaikę jį tik iš šešiolikto bandymo. Vairavimo praktikos egzamino rekordininkui prireikė net 17 mėginimų. Absoliutus rekordas priklauso vienai moteriai – ji egzaminus "Regitroje" laikė net 32 kartus.

Pigiausias pasaulio automobilis

■ *Tata Nano* buvo kuriamas vidurinės klasės Indijos gyventojams. Dėl pasaulinės krizės šie automobiliai netikėtai tapo paklausūs ir turtingose Vakarų šalyse.

Tata Nano Indijos gyventojams kainuos viso labo 4960 Lt. Šiemet ketinama pagaminti ir parduoti apie 100 tūkst. automobilių, vėliau gamyba bus plečiama iki 250 tūkst. per metus ir daugiau. Maždaug po dvejų metų jie turėtų pasiekti ir pirkėjus Vakarų Europoje.

Išskirtinis lėktuvas

■ Kaune pristatytas vienas moderniausių pasaulio ultralengvųjų lėktuvų *CTSW.* Šis lėktuvas išskirtinis: ant jo nupieštas drakonas, o sėdynės sukurtos specialiai pagal *Ferrari* automobilį. Beje, šis lėktuvas ir kainuoja mažiau nei naujas prestižinis itališkas automobilis – apie 100 tūkst. eurų.





Dar kilometras – ir Turkija



Gruzijoje V.Milių pasitiko kolegos iš "Auto Bild Gruzija"

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

Ar dujinė įranga nekenkia pakabai?

Neseniai pastebėjau, kad mano automobilio galinė dalis labai nusileido. Firminiame servise man pasakė, kad reikia keisti galines spyruokles. Nors mano mašinai dar galioja garantija, už remontą servisas reikalauja mokėti iš savo kišenės. Darbuotojai tai grindžia tuo, kad praradau teisę į garantiją susimontavęs dujinę įrangą. Suprantu, kad tokiu atveju galėčiau netekti garantijos, taikomos varikliui. Bet ką tai turi bendro su galine pakaba?

Romas iš Mažeikių

Dujinės įrangos instaliavimas gali būti priežastis, dėl kurios prarandama galinės pakabos garantija. Nors mašinos šeimininkui taip gali ir neatrodyti, tačiau dujinės įrangos įtaka važiuoklės detalių patvarumui yra didelė. Jūsų automobilio bagažinėje sumontuotas dujų balionas, sveriantis keliasdešimt kilogramų. Jo buvimas šalia galinės ašies smarkiai apsunkina galines spyruokles. Taigi servisas teisėtai reikalauja, kad spyruoklių keitimą apmokėtų mašinos savininkas.

ABL



Sumontavus naujame automobilyje dujinę įrangą gamintojo garantija pradingsta

Serviso knygutė

Nusipirkau parvežtą iš Vokietijos VW Passat. Mašina yra su visais dokumentais, tik įtariu, kad jie netikri. Mašinos susidėvėjimo lygis sako apie kur kas didesnę ridą, negu nurodyta serviso knygutėje ir rodo odometras. Ar "Volkswagen" koncernas disponuoja duomenų baze, kurioje galima būtų patikrinti šiuos duomenis?

Feliksas iš Panevėžio

"Volkswagen" kompanija turi bendrą Europos duomenų bazę, kurioje yra informacija apie remontą ir apžiūras garantiniu laikotarpiu. Žinant automobilio VIN numerį, galima bus patikrinti jus dominančius duomenis. Deja, senesnių automobilių duomenis ne visada bus galima patikrinti.

ABL



Serviso knygutę galima patikrinti, lyginant ją su firmos centrinės bazės duomenimis

"Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

http://www.autobild.lt

Praėjusiame numeryje klausėme ar žadate šią vasarą savo automobiliu keliauti į užsienį ir kokias šalis norite aplankyti.

Domzas. Nemanau, kad krizės metu reikėtų kur nors keliauti nuosavu automobiliu. Juk šiandien dauguma žmonių nežino, ar rytoj dar turės darbą, ar reikės varstyti darbo biržos duris. Todėl šią vasarą teks apsiriboti kelione į Lietuvos pajūrį.

Gints. Situacija Lietuvoje nėra tokia tragiška, kokią piešia mūsų Vyriausybė. Suprantama, kad sunkmetis, tačiau atostogauti yra būtina. Manyčiau, kad vienas pigesnių būdų būtų savo automobiliu nuvažiuoti iki Čekijos, Vengrijos ar Austrijos. Esu skaičiavęs, kad tokia kelionė atsieitų pigiau (žinoma, ją racionaliai suplanavus), nei kelioms savaitėms skristi į kokį nors Egiptą.

Buomas. Manyčiau, kad vyresniems žmonėms bene įdomiausia kelionė nuosavu automobiliu būtų link Sankt Peterburgo arba Krymo. Jaučiu nostalgiją jaunystėje aplankytoms vietoms. Dabar keliones Rytų kryptimi didžioji dalis lietuvių apskritai užmiršo.

Haris444. Jei kelionę nuosava mašina gerai susiplanuosi, ji tikrai nebus brangi, net jei žadi važiuoti į tokias nepigias valstybes, kaip Danija ar Norvegija. Bet, mano galva, efektingiausios atostogos būtų automobiliu pralėkti visą Europą iki Italijos ar Portugalijos. Kilometrų susidarys nemažai, bet įspūdžių patirsi milijoną.

Civikas. Manau, kad per atostogas geriau pamiršti automobilį, kuriuo važinėji visus metus. Geriau sėsti į lėktuvą, šauti kur nors į Turkijos pietus ir drybsoti paplūdimyje. Tuomet po atostogų ir tavo automobilis taps mielesnis.

Kitas mūsų klausimas: kokia ateitis laukia merdinčios pasaulio automobilių pramonės ir mašinų pardavėjų?

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.



C klasės mašinų raktelis

Esu patenkintas savo automobiliu – C klasės Mercedes Benz. *Tik štai mašina turi elektroninį raktą, kuris dažnai neveikia – negaliu juo užvesti variklio. Pažįstamas mechanikas sako, kad reikia pakeisti raktelį (kaina – 900 Lt) ir užvedimo spyną (apie 3500 Lt). Tai galima padaryti tik firminiame* Mercedes Benz *servise. Gal yra koks nors pigesnis šio trūkumo šalinimo būdas?*

Rokas iš Šiaulių

Elektronika valdomų raktelių gedimas – labai dažnas *Mercedes Benz* markės automobilių, gaminamų nuo antrosios praėjusio dešimtmečio pusės, trūkumas. Lietuvoje galima rasti servisų, kurie remontuoja šiuos raktelius. Jų siūlome paieškoti internete – skelbimų portaluose arba šios markės gerbėjų puslapiuose. Dažniausia šios problemos priežastis – smulkūs elektronikos defektai, kuriuos pašalinti vidutiniškai kainuoja apie 200 Lt – tai kur kas pigiau, nei atsieitų naujas raktelis. Jei vis dėlto paaiškės, kad remontas neįmanomas, tada naują raktelį, pritaikytą tik konkrečiam automobiliui, reikės užsisakyti firminiame servise. Jei spyna gera, jos nebūtina keisti.

ABL



Elektroninį raktelį reikia keisti tik kraštutiniu atveju

Didesnis alyvos filtras

Pastebėjau, kad mano mašinoje originalaus alyvos filtro vietoje tilptų ir didesnis modelis. Ar yra prasmės montuoti didesnį filtrą?

Gintaras iš Vilniaus

Variklių konstruktoriai paprastai žino, ką daro. Saugiausias sprendimas yra filtras, atitinkantis mašinos gamintojo specifikaciją. Teoriškai didesnis filtras galėtų sulaikyti daugiau nešvarumų iš alyvos ir galėtų ilgiau tarnauti. Tačiau praktiškai alyva keičiama nuvažiavus tam tikrą skaičių kilometrų ne tik todėl, kad jame prisikaupė nešvarumų, bet ir dėl pačios alyvos senumo.

ABL



Geriausias yra tas alyvos filtras, kokį rekomenduoja gamintojas

Naudota pavarų dėžė

Sugedo mano automobilio pavarų dėžė. Sąvartyne radau pavarų dėžę iš tokio pat modelio. Iš esmės viskas sutampa – mašinos pagaminimo metai panašūs, korpuso išvaizda identiška. Man neramu tik dėl to, kad pavarų detalių numeriai skiriasi ir kodai taip pat skirtingi. Ar gali būti, kad vienoduose korpusuose būtų sumontuoti visiškai skirtingi mechanizmai? Kas gali atsitikti įdėjus netinkamą pavarų dėžę?

Deivydas iš Utenos

Pavarų dėžės gali būti iš automobilių su skirtingais varikliais. Tikriausiai skiriasi ir atskirų bėgių perdavimo skaičiai. Dėžė, kurios ženklinimas skiriasi nuo originalios, gali netikti prie jūsų automobilio variklio charakteristikų. Priklausomai nuo to, ar pavaros yra trumpesnės, ar ilgesnės, įmontavus naują dėžę mašina arba greičiau, arba lėčiau įsibėgės, bus skirtingas maksimalus greitis, bent jau teoriškai jis gali ir padidėti. Be to, gali pablogėti automobilio dinamika.

ABL



Vienodai atrodančiose pavarų dėžėse patys pavarų mechanizmai gali būti labai skirtingi

Ar apsimoka remontuoti žibintą?



Žibintą galima taisyti. Kai kuriems modeliams galima atskirai nusipirkti stiklus ir reflektorius

Neseniai patekau į eismo įvykį, per kurį šiek tiek nukentėjo mano mašinos priekis: sudužo žibintų stiklai. Norėjau nusipirkti naujus kiniškus (apie 100 Lt už vienetą), bet kėbulininkas pataria pirkti arba originalius naudotus, arba remontuoti daužtus. Ar tai apsimoka?

Juozas iš Klaipėdos

Pigiausi žibintų analogai, kurie net pripažinti ir yra sertifikuoti, paprastai labai skiriasi savo kokybe nuo originalių žibintų. Skiriasi ne tik skleidžiamos šviesos pasiskirstymas, bet ir pačių žibintų patvarumas. Redakcija yra gavusi ne vieną pranešimą apie tai, kad, pavyzdžiui, sumontavus kiniškus žibintus buvo neįmanoma taisyklingai sureguliuoti šviesų arba jų reflektoriai po kelių mėnesių eksploatavimo atsiklijavo ar pajuodavo. Kėbulo meistrai nemėgsta neoriginalių detalių dar dėl vienos priežasties – jie dažnai neatitinka gamyklinių montavimo angų. Jei tik tai įmanoma, patariame paklausyti profesionalo.

ABL

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



Dinamiška erdvė

Naujas *Toyota Verso* modelis yra didesnis, stilingesnis, erdvesnis ir komfortiškesnis.

"Toyota" keičia modelių pavadinimus. Visai neseniai *Corolla* hečbekas buvo pramintas *Auris*, o dabar iš *Corolla Verso* liko tik *Verso*. Nenuostabu, juk naujasis modelis su *Corolla* turi nedaug bendrumų. Jis gal net panašesnis į *Avensis*. Tačiau *Avensis Verso* gamyba nutraukta, tad lyg ir logiška neprisirišti prie jokio pagrindo, o tiesiog vadintis savo vardu. Palyginti su *Toyota Corolla Verso,* naujas *Toyota Verso* modelis yra 70 mm ilgesnis ir 20 mm platesnis. Nepasikeitė tik aukštis – 1620 mm. Šis automobilis gali pasigirti vienu geriausių tarp šios klasės atstovų oro pasipriešinimo koeficientu Cd = 0,295.

Išorės ir vidaus dizainas

Vertinant modelio išvaizdą lengva pamatyti sąsajų su naujausiu *Toyota Avensis.* Labiausiai matomi panašumai yra automobilio priekyje – išlenktas variklio dangtis bei "avensiškos" lempos. Itin nuožulnus priekinis stiklas suteikia japonų vienatūriui dinamiško charakterio bruožų. Automobilio galas primena senesnį modelį, nors gerai įsižiūrėjus matyti, kad tai visai kitas automobilis.

Viduje dėmesį patraukia platus prietaisų skydelis su būdingais šiek tiek į vairuotoją pakreiptais apvaliais ciferblatais. Aukščiau sumontuota pavarų perjungimo svirtis – ne dėl grožio, bet dėl patogumo. Medžiagų kokybė įtarimų nekelia.



Išlenktas variklio dangtis ir "avensiški" žibintai – genai, kuriuos *Verso* pasiskolino iš naujo *Avensis*

Gamintojo nuotr.

Funkcionalumas

Panašiai kaip ankstesnis modelis, naujasis *Verso* turi labai erdvų ir funkcionalų vidų – čia trijose eilėse gali tilpti net septyni žmonės. Dėl sėdynių transformavimo sistemos "Easy Flat-7" galimos net 32 sėdynių nustatymo galimybės. Tai leidžia lengvai ir greitai vidų priderinti prie savo poreikių. Priklausomai nuo sėdynių padėties bagažinė gali būti nuo 155 l iki 1689 l, be to, maksimalus vežamų daiktų ilgis gali siekti 1930 mm. Dar vienas vidaus privalumas – daug daiktadėžių ir slėptuvių smulkmenoms susidėti. Dvi jų yra įprastoje vietoje (1,5 ir 8,2 l talpos), kitos įrengtos centrinėje konsolėje, po keleivio sėdyne bei grindyse po antra sėdynių eile. Priekinių sėdynių atlošuose sumontuoti du sudedamieji staliukai su puodukų laikikliais. Automobilio vidus labai tinkamas tolimoms kelionėms.

Įranga

Bus siūlomi trys įrangos rinkiniai: "Verso", "Luna" ir "Sol". Į pagrindinės įrangos standartą įeina septynios saugos oro pagalvės, reguliuojamos priekinės galvų atramos, ABS, EBD, stabilumo kontrolės sistema VSC+, judėjimo įkalnėje veikianti HAC sistema, elektra valdomi priekiniai langai, centrinis užraktas bei radijo grotuvas CD/MP3. Prabangesnėse versijose dar yra dviejų lygių automatinė oro kondicionavimo, "Bluetooth" (mobiliajam telefonui prijungti) ir navigacijos sistema su 10 GB kietuoju disku bei panoraminis stiklinis stogas.

Varikliai

Į *Toyota Verso* montuojami du benzininiai 1.6 (132 AG) ir 1.8 (147 AG) bei turbodyzeliniai 2.0 (126 AG) ir 2.2 (150 arba 177 AG) varikliai. Abu benzininiai varikliai bei galingiausias dyzelinis turi šešių pavarų mechaninę greičių dėžę. 150 "arklių" dyzelis komplektuojamas ir su šešių laipsnių "automatu", o 1.8 benzininis gali turėti bepakopę "Multidrive S" greičių dėžę.

Automobilio kainos Lietuvoje dar neskelbiamos, jis atkeliaus ne taip greitai – tikimasi tik antroje šių metų pusėje. **Vitoldas Milius**





Metaliniai titano spalvos apdailos elementai pagyvina tamsų *Verso* vienatūrio saloną. Priklausomai nuo įrangos lygio centrinėje konsolėje bus monochrominis arba spalvotas daugiafunkcis ekranas



Keleiviams skirtos septynios atskiros sėdynės su didelėmis reguliavimo galimybėmis



Panoraminis stiklinis stogas siūlomas kaip papildoma įranga. Jo ilgis 1160 mm, plotis 1180 mm







Verso gausu laikiklių gėrimams. Jais galės naudotis ne tik priekinių bei antros eilės sėdynių keleiviai – nuosavus laikiklius turės ir trečioje eilėje sėdintys žmonės. Funkcionali bagažinė turi skyrelius įrankiams susidėti

Techniniai duomenys	
Ilgis (mm)	4440
Plotis (mm)	1790
Aukštis (mm)	1620
Durų/vietų salone sk.	5/5(7)
Variklis	1.6 DOCH, benz.
Variklio darbinis tūris (cm^3)	1598
Variklio galia (AG esant aps./min.)	132/6400
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	160/4400
Pavarų dėžė	6/mech.
Maks. greitis (km/h)	185
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	11,7
Varantieji ratai	priekiniai
Bagaž. talpa (l) min./maks.	155–1689
Automobilio masė (kg)	1420
Degalų sąnaudos (l/100 km):	
mieste	**8,6**
užmiestyje	**5,6**
vidutinės	**6,7**
Kaina (Lt)	**n. d.**

Trumpai apie TOYOTA VERSO

Privalumai

Erdvus ir funkcionalus vidus, gerai subalansuota pakaba, gera garso izoliacija.

Trūkumai

Trumpoka sėdynių sėdimoji dalis, mažokai išprofiliuotos sėdynės.

Tai mus stebina

Galinio vaizdo kameros eka ranėlis sumontuotas galinio vaizdo veidrodėlyje. Naujoviška, tačiau ar patogu – parodys laikas.



Išvada



■ *Verso* puikiai tinka įvairiems gyvenimo atvejams ir gali būti vienintelis šeimos automobilis. Jį galima patikėti žmonai, vykti į keliones ir net panaudoti ūkyje. Funkcionalumas būdingas daugeliui vienatūrių, tačiau *Toyota* visada džiugina patikimumu. Nors *Verso* gaminamas Turkijoje, tikėkimės, kad ši jo savybė nenukentės.



Hyundai i20

Geresnis negu GETZ

Lietuvos autosalonus jau pasiekė mažųjų automobilių segmento naujokas – *Hyundai i20.* Pagrindinis dėmesys kuriant naują modelį buvo skiriamas saugumui, ekonomiškumui ir aplinkosaugai.

Hyundai i20 yra visiškai naujas modelis, pakeičiantis savo pirmtaką *Hyundai Getz.* Europoje mažyliai populiarėja jau seniai, o šiuo metu jie palengva pradeda užkariauti ir Amerikos vairuotojų širdis. Tad dar vienas naujas, nedidelis ir geras automobiliukas rinkoje tikrai turėtų rasti savo nišą. Peržiūrėti savo automobilių parkus ir rinktis nedidelį bei ekonomišką modelį ekonominio sąstingio diktuojamos sąlygos verčia ir daugelį Lietuvos šeimų bei įmonių.

Stilius ir dizainas

Hyundai i20 kėbulo linijos šiuolaikiškos, panašios į visų "i" modelių, kurių bendras bruožas – lašo formos priekiniai žibintai. Galima rinktis iš dešimties kėbulo spalvų, tarp jų ir madingąją krištolo baltumo.

Salonas

Penkiadurio *Hyundai i20* miesto mažylio salonas erdvus ir funkcionalus, jame gausu komforto ir saugos įrangos. Galima rinktis iš trijų įrangos lygių: "Start", "Classic" ir "Comfort". Visi turi integruotą CD grotuvą su MP3, elektra valdomus langus ir kt. įrangą.

Hyundai i20 pasižymi geromis saugumo savybėmis tarp savo klasės atstovų. Standartinės įrangos sąraše yra šešios saugos oro saugos pagalvės, aktyvūs galvos atlošai, naujos kartos ABS stabdžių sistema, elektroninė stabilumo sistema ESP (pasirenkamas priedas) ir elektroninė stabdymo jėgos paskirstymo sistema EBD.

Varikliai

Hyundai i20 galima rinktis su benzininiais arba dyzeliniu varikliu. Benzininiai 1.2/78 AG ir 1.4/100 AG motorai komplektuo-



Hyundai i20 salonas erdvus ir funkcionalus, jame gausu komforto ir saugos įrangos, yra CD grotuvas su MP3 bei galimybe prijungti AUX ir USB raktą

Techniniai HYUNDAI i20 duomenys	
Ilgis (mm)	3940
Plotis (mm)	1710
Aukštis (mm)	1490
Durų/vietų salone sk.	5/5
Variklis	benzininis
Variklio darbinis tūris (cm^3)	1248
Variklio galia (AG esant aps./min.)	78/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	118/4000
Maksimalus greitis (km/h)	165
Pavarų dėžė	5/mech.
Benzino bako talpa (l)	45
Įsibėgėjimas (s) 0-100 km/h	12,9
Bagažinės talpa (l)	295
Degalų sąnaudos (l/100 km):	
mieste	**6,4**
užmiestyje	**4,5**
vidutinės	**5,2**
Kaina (Lt)	**nuo 32 990**



Penkiaduriai *Hyundai i20* Lietuvos rinką pasiekė pirmi. Tridurė korėjiečių mažylio versija atkeliaus vėliau

Trumpai apie HYUNDAI i20

Privalumai

Nusisekęs dizainas. Gamintojas iš Korėjos suprato, kad tai, kas patinka korėjiečiams, Europoje patirs visišką fiasko. Modelis *i20* – dar vienas įrodymas, kad korėjiečiai sukūrė išskirtinį automobilio dizainą, kuris įtinka ir europiečiams. Bravo!

Trūkumai

Prietaisų skydelis. Ne itin kokybiškos apdailos medžiagos gadina labai gerą bendrą įspūdį. Gal dar yra laiko viską pataisyti?

Tai mus stebina

Pakaba. Gana kieta važiuoklė pasiteisina važiuojant gerais keliais. Tikėkimės, ji nenuvils ir ne pačios geriausios kokybės mūsų keliuose.

jami su penkių pavarų mechanine greičių dėže, tačiau 1.4 variklį turintį modelį galima rinktis ir su keturių laipsnių "automatu". Į *Hyundai i20* montuojama ir 1.4/90 AG turbodyzelinė "širdutė". Šis ekonomiškas variklis 100 km kelio vidutiniškai sunaudoja 4,4 l degalų, o jo CO_2 emisija siekia tik 116 g/km.

Lietuvoje korėjiečių miesto automobilio *i20* kaina prasideda nuo 32 990 Lt. Šiam *Hyundai* mažyliui suteikiama penkerių metų garantija be ridos apribojimo ir dešimties metų garantija nuo kiauryminio prarūdijimo.

Vitoldas Milius



Išvada

■ Naujasis *Hyundai i20* – protingas ir stilingas pasirinkimas šiais sunkiais visuotinės krizės laikais. Šis automobilis – ekonomiškumo ir malonumo derinys. *Hyundai i20* – racionalus sprendimas, suteiksiantis daugiau malonumo, nei galima tikėtis. Bazinis *i20* modelis su 1.2 benzininiu varikliu pasižymi nedidelėmis eksploatacinėmis išlaidomis ir labai geromis aplinkosaugos savybėmis (CO_2 emisija – tik 124 g/km, o degalų sąnaudos – 5,2 l/100 km).



Tapk pačiu saugiau



Auto Bild LIETUVA Saugiausias Lietuvos vairuotojas

neo turas KELIONIŲ ORGANIZATORIUS · if... · MODERNA Auto · wynn's · TERCIJA · GOODYEAR · autotrade · PREKYBOS TINKLAS Avitela ELEKTRONIKA BUIČIAI · NIVEA · BOSCH Technologija gyvenimui · VILBRAFOTO · SUNOCO

“Auto Bild Lietuva” tęsia gražią tradiciją ir ketvirtą kartą skelbia saugiausio Lietuvos vairuotojo konkursą. Pagrindinis šių metų prizas – kelionė į Paryžių.



Virgaudas Puodžiukas,
Lietuvos automobilių kelių direkcijos (LAKD) prie Susisiekimo ministerijos generalinis direktorius

Dėl didėjančių transporto srautų ir toliau būtina didžiulį dėmesį skirti eismo dalyvių saugumui, taikyti inžinerines ir šviečiamąsias priemones. Sankryžų rekonstrukcija ir statyba, tiesiami pėsčiųjų ir dviračių takai, įrengiami šaligatviai ir atitvarai, kelių ruožų apšvietimas, skirtingų lygių pėsčiųjų perėjos – visa tai nuolat yra mūsų darbų akiratyje. To rezultatai akivaizdūs: palyginti su 2007 m., pernai per eismo įvykius žuvo 242 žmonėmis mažiau. Sužeistųjų sumažėjo 2149.

Šių laimėjimų pavyko pasiekti Kelių direkcijai nuosekliai ir produktyviai skleidžiant šviečiamąją informaciją per televiziją, radiją, spaudą, internetą, kviečiant išmėginti saugos diržų efektyvumo demonstravimo ir automobilio apsivertimo imitacinius įrenginius. Šiemet dėl visiems žinomų ekonominių priežasčių lėšų minėtoms priemonėms nors ir mažiau, bet numatyta. Saugus eismas tebelieka LAKD prioritetas.

Mums labai svarbi skaitytojų nuomonė, jų bėdos ir lūkesčiai, bendravimas su automobilių vairuotojais. Ne ką mažiau mums rūpi ir šiandien neturintys automobilio, tačiau žadantys jį įsigyti. Todėl norėdami dar labiau sustiprinti ryšį su skaitytoju nusprendėme ketvirtą kartą skelbti analogų Lietuvoje neturintį saugiausio Lietuvos vairuotojo konkursą. Panašus renginys vyksta daugelyje Europos šalių, kuriose leidžiamas “Auto Bild” žurnalas. Tikimės, kad šiemet sulauksime nė kiek ne mažiau konkurso dalyvių. Taip pat primename, kad pernai konkurse dalyvavo daugiau kaip 2 tūkst. mūsų skaitytojų. Į antrąjį etapą pateko beveik 100 žmonių, o finale rungėsi 25 mūsų žurnalo skaitytojai.

Saugiausio vairuotojo konkurse dalyvauti tikrai verta. Juolab kad jo nugalėtojui atiteks įdomi ir turininga kelionė į Paryžių. Neliks nuskriausti ir kiti dalyviai. Tarp vertingų prizų – “IF draudimo” dovanojamas brangus dviratis, kompanijos “GoodYear” padangų komplektas, “Vilbros prekyba” fotoaparatas ir kt.

Saugiausio vairuotojo konkurso tikslas – rasti ir mūsų vairuotojų visuomenei pristatyti patį saugiausią ir tolerantiškiausią kitų eismo dalyvių atžvilgiu vairuotoją. Todėl sportiniai įgūdžiai prie vairo šiame konkurse nebus didelė privilegija. Kur kas svarbiau – vairavimo kultūra ir žinojimas, kad kiekvienas vairuotojas kelyje yra ne vienas. Didelę reikšmę šiame konkurse turės saugaus eismo žinių bagažas, susigaudymas esant kritiškoms situacijoms. Svarbiausia – ne greitis, bet geras ir saugus vairavimas.

Ieškosime nugalėtojų

Tik tas mūsų skaitytojas gali būti pats saugiausias ir geriausias, kuris ne tik gerai vairuoja, bet ir nusimano apie saugų eismą.

I etapas. Pirmas konkurso etapas bus teorinių žinių patikrinimas. Keturiuose savo žurnalo numeriuose, pradedant šiuo, spausdinsime teorines užduotis: dešimt klausimų su keletu atsakymų variantų. Į kiekvieną klausimą gali būti tik vienas teisingas atsakymas. **Išsprendę užduotis sudėkite teisingų**

nukelta į 14 p. ▶





Daiva Laivienė, UAB "Neoturas" direktorė

■ Džiaugiamės galėdami prisidėti prie saugaus vairavimo akcijų, tarp jų ir saugiausio Lietuvos vairuotojo rinkimų. Kadangi pati auginu du mažus vaikus, visada labai jautriai reaguoju į pranešimus apie įvairius eismo įvykius, per kuriuos dėl neatsakingų vairuotojų nukenčia vaikai.

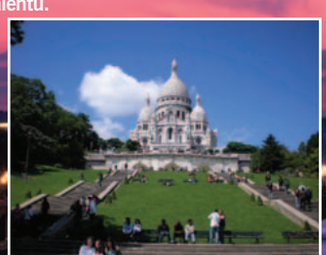
Smagu, kad yra tokių konkursų, dėl kurių keičiasi požiūris į saugų vairavimą. Mes savo ruožtu pačiam saugiausiam vairuotojui dovanosime kelionę į Paryžių.

Kelionė į Paryžių

1 vieta

Joks kitas Europos miestas nėra toks žavintis, toks nepakartojamas, toks nenuspėjamas ir savas kaip Prancūzijos sostinė Paryžius. Nė viename kitame mieste mintys taip dažnai nenukeliauja tolyn nuo šiandienos. Paryžiuje – įvairiomis istorijomis apipintas Eiffelio bokštas, milžiniška Triumfo arka, "Amelija iš Monmartro", Mulen Ružas, jaukios kavinukės, vynas, sūris ir garsiausi dizainerių vardai. Visa tai, ir net daugiau, pirmosios vietos laimėtojas galės pamatyti, paliesti bei išgirsti.

Yra papildomų sąlygų: kelionė negali būti keičiama piniginių ekvivalentu. Nugalėtojas laimėjimu gali pasinaudoti iki 2009 m. gruodžio 31 d.





neoturas
KELIONIŲ ORGANIZATORIUS

Kelionės steigėjas – UAB "Neoturas", *www.neoturas.lt*

2 vieta

Miesto dviratis "Schwinn World S"

Dviratis ne tik transporto priemonė, bet ir puikus būdas atsipalaiduoti nuo įtempto miesto ritmo.





Kad kelionė būtų kupina gerų įspūdžių ir saugi, antros vietos laimėtojas gaus ne tik dviratį, bet ir puikų šalmą bei specialią šviesą atspindinčią liemenę.

Sėkmingo ir saugaus kelio linki

if...

Prizo steigėjas: AB "If draudimas" *www.if.lt*

4 padangų komplektas "GoodYear OptiGrip"

3 vieta

Naujosios "OptiGrip" – padangos, kurių savybės nuolat gerėja. Naujosios "OptiGrip" pristato "SmartWear" technologiją: padangai dėvintis, atsiveria nauji grioveliai ir gumos mišinys. Kuo toliau važiuojate, tuo labiau šios padangos aplenkia kitas, testuotas esant šlapiai kelio dangai. Po 10 tūkst. km jų stabdymo kelias yra trumpesnis 5 proc., po 20 tūkst. km – 7 proc., po 30 tūkst. km – net 20 proc. Mes rūpinamės jumis, kurdami naujas padangų technologijas, taigi visą dėmesį galite skirti keliui.

www.goodyear.lt

GOODYEAR
OptiGrip



I turo klausimai

1

Labai svarbu reguliariai tikrinti padangų oro slėgį. Kada tai reikia daryti?



- Pavažiavus greitai — 1 tšk.
- Po ilgos kelionės — 2 tšk.
- Kol padangos šaltos — 3 tšk.
- Kol padangos šiltos — 4 tšk.

2

Sustojote praleisti pėsčiuosius nereguliuojamoje pėsčiųjų perėjoje, bet jie neina. Kaip pasielgsite?

- Būsiu kantrus ir palauksiu — 1 tšk.
- Panaudosiu garso signalą — 2 tšk.
- Pamosiu ranka, kad jie eitų — 3 tšk.
- Važiuosiu toliau — 4 tšk.



3

Važiuojate didžiausiu leistinu greičiu. Iš paskos greitai artėja transporto priemonė, kurios vairuotojas signalizuoja perjunginėdamas žibintų šviesas. Kaip pasielgsite?

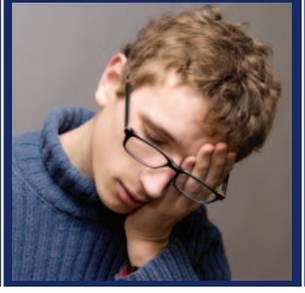


- Važiuosiu tuo pat greičiu ir neleisiu lenkti — 1 tšk.
- Spustelėsiu stabdžių pamina, kad įsijungtų stabdžių signalas — 2 tšk.
- Padidinsiu greitį, kad atstumas tarp automobilių būtų didesnis — 3 tšk.
- Leisiu artėjančiai transporto priemonei lenkti — 4 tšk.

4

Ketinate vairuoti, bet blogai jaučiatės. Kaip pasielgsite?

- Prieš kelionę išgersiu tinkamų vaistų — 1 tšk.
- Kiek įmanoma sutrumpinsiu kelionę — 2 tšk.
- Nevairuosiu — 3 tšk.
- Pažadėsiu sau nevairuoti naktį — 4 tšk.



5

Kada galite įvažiuoti į važiuojamųjų dalių sankirtą?



- Tik kai išvažiavimo kryptimi kelias yra laisvas — 1 tšk.
- Tik kai prieš mane yra ne daugiau nei dvi transporto priemonės — 2 tšk.
- Visada, kai reikia pasukti į kairę — 3 tšk.
- Visada, kai dega žalias šviesoforo signalas — 4 tšk.

atsakymų skaičius tarpusavyje ir į anketą įrašykite galutinį dviženklį skaičių. Pvz., jei visų dešimties klausimų teisingi atsakymai pažymėti skaičiumi 1, vadinasi, galutinis skaičius bus 10. Jei visi teisingi atsakymai pažymėti skaičiumi 2, galutinis atsakymas bus 20 ir t.t. **Įsidėmėkite, kad į kitą etapą pateks tik tie skaitytojai, kurie iš keturių mūsų žurnale paskelbtų užduočių atsiųs bent du galutinius teisingus atsakymus.** Tuo pirmasis etapas ir baigsis.

II etapas. Rugsėjo pirmosiomis savaitėmis vyks antrasis teorinių žinių patikrinimo etapas, į kurį pakviesime visus sėkmingai pirmąjį etapą įveikusius skaitytojus, kurių sąrašą spausdinsime žurnale. Šio etapo klausimai bus gerokai sudėtingesni, todėl išlaikyti antrąjį egzaminą nebus labai lengva. Beje, teorinius klausimus abiems konkurso etapams parengė VĮ "Regitra" specialistai.

III etapas. Po antro teorinio etapo 25 geriausi pateks į finalinį praktinio vairavimo etapą. Jie vairuos mūsų rėmėjų automobilius. Praktinio etapo užduotys autoritetingos komisijos bus suformuluotos taip, kad pranašumą turės ne tie vairuotojai, kurie moka greitai važiuoti ir ekstremaliai stabdyti, bet paisantys saugaus ir racionalaus vairavimo.

Finalas rudenį

Po šio etapo ir paaiškės saugiausias Lietuvos vairuotojas, kuris bus paskelbtas per iškilmingą finalinį konkurso vakarą. Jam atiteks ABL redakcijos įsteigta nugalėtojo taurė ir kelionės į Paryžių dokumentai. Nebus užmiršti ir kiti finalo dalyviai. Jie bus apdovanoti kitais vertingais prizais.

Beje, šiame konkurse penkerius metus negali dalyvauti buvę jo nugalėtojai, taip pat nepilnamečiai ir galiojančio vairuotojo pažymėjimo neturintys asmenys. Prašome nesiųsti atsakymų anketų kopijų. Galios tik originalios, iš žurnalo iškirptos anketos su atsakymais. **ABL inf.**

Saugiausio Lietuvos vairuoto

Fotoaparatas PENTAX



VILBRAFOTO

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

Navigatorius "Street pilot 3.5"



MODERNA Auto

Prizo steigėjas UAB "Automoderna"
www.automoderna.lt

elf
Alyva, gimusi F-1



Prizų steigėjas
www.autotrade.lt
autotrade

BLAUPUNKT automagnetolos



TERCIJA

Prizo steigėjas UAB "Tercija"
www.tercija.lt

6

Važiuojate atbulomis iš kelio į šalia jo esančią teritoriją. Daugiausia žiūrėsite:

- Į vidinį veidrodį ☐ 1 tšk.
- Į išorinį veidrodį, esantį arčiau šaligatvio ☐ 2 tšk.
- Į visus veidrodžius ☐ 3 tšk.
- Per galinį langą ☐ 4 tšk.



7

Važiuojant šlapiu keliu prireikė staigiai sustoti. Kaip pasielgsite?

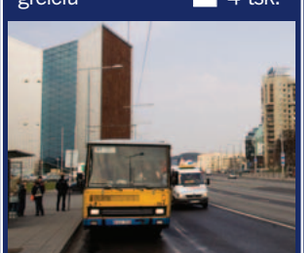


- Įjungsiu atbulinę pavarą ☐ 1 tšk.
- Duosiu signalą ranka ☐ 2 tšk.
- Abiem rankomis laikysiu vairą ☐ 3 tšk.
- Stabdysiu darbiniu ir stovėjimo stabdžiu kartu ☐ 4 tšk.

8

Prieš save matote autobusą, kuris rodo posūkio signalą, norėdamas išvažiuoti iš stotelės. Kaip pasielgsite?

- Sulėtinsiu greitį ir duosiu jam kelią ☐ 1 tšk.
- Padidinsiu greitį ☐ 2 tšk.
- Signalizuosiu autobuso vairuotojui žibintų šviesomis ir duosiu jam kelią ☐ 3 tšk.
- Važiuosiu toliau tuo pat greičiu ☐ 4 tšk.



9

Nebandysite aplenkti dviratininko:



- Kelyje su skiriamąja juosta ☐ 1 tšk.
- Vienpusio eismo kelyje ☐ 2 tšk.
- Jei po to suksiu į dešinę ☐ 3 tšk.
- Jei po to suksiu į kairę ☐ 4 tšk.

10

Kad nesusidurtumėte su priekyje važiuojančiu automobiliu, svarbiausia:



- Kad padangos atitiktų keliamus techninius reikalavimus ☐ 1 tšk.
- Įsitikinti, kad stabdžiai veikia efektyviai ☐ 2 tšk.
- Laikytis tinkamo atstumo iki jo ☐ 3 tšk.
- Važiuoti pastoviu greičiu ☐ 4 tšk.

Martyno Ambrazo, BFL ir ABL archyvo nuotr.

jo konkurso kiti prizai

Grąžtai, aukšto slėgio plovykla



Prizų steigėjas UAB "Robert Bosch", *www.bosch-irankiai.lt*

Akumuliatoriai



Prizų steigėjas UAB "Robert Bosch", *www.bosch.lt*

Priemonės automobiliui



www.wynns.be

"Avitela" tinklo dovanų kuponai



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

NIVEA kosmetikos produktų rinkiniai moterims ir vyrams





Prizų steigėjas UAB "Beiersdorf"
www.nivea.lt , www.niveaformen.lt

Atsakymas **I turas**

Čia įrašykite galutinę taškų sumą

Pavardė

Vardas

Gatvė

Miestas

Tel.

Mob. tel.

Profesija **Amžius**

Išsprendę užduotis sudėkite teisingų atsakymų taškus tarpusavyje ir į anketą įrašykite galutinį taškų skaičių. Užpildykite kuponą ir jį įdėję į voką siųskite adresu: "Auto Bild Lietuva" redakcija, A.Goštauto g. 8, LT-01108 Vilnius. Anketą būtina išsiųsti iki 2008 m. liepos 1 d.

Dėmesio! Konkurse negali dalyvauti nepilnamečiai ir asmenys, neturintys galiojančio vairuotojo pažymėjimo, UAB "Veido" periodikos leidyklos ir "Autobrava" darbuotojai.

Atsakymų anketos kopijos negalioja!

LIETUVA

Lietuva Neblokuos ratų

Bus baudžiami mašinų savininkai

■ Jau parengta įstatymo pataisa, kad už pažeidimus būtų galima bausti transporto priemonės savininką. Tai leistų atsisakyti ir automobilio ratų blokavimo.

"Užtenka nuotraukos – iš karto pagal numerį savininkui bus surašomas protokolas ir jis ateis susimokėti baudą", – sakė Vilniaus meras Vilius Navickas. Mero teigimu, neleistinai pastatytus automobilius fotografuotų ne tik kameros, bet ir savivaldybės pareigūnai. Meras pabrėžė, kad tokiu būdu sulaikant pažeidėjus dalyvaus ne policija, o savivaldybės UAB "Susisiekimo paslaugos" darbuotojai, kaip esą yra visame pasaulyje. Taip žadama taupyti pareigūnų laiką. Pasak mero, šiuo metu nubaudžiama nedaug nuotraukomis užfiksuotų pažeidimų. V.Navicko teigimu, dabar Lietuvos įstatymų bazė neleidžia nuotrauka užfiksavus pažeidimą nubausti transporto priemonės savininko: reikia ieškoti konkretaus pažeidimą atlikusio asmens, o tai užtrunka daug laiko. Įsigaliojus įstatymo pataisoms, užtektų užfiksuoti pažeidėjo transporto priemonę, ir tada pats savininkas turėtų aiškintis, kas atliko pažeidimą.



Renault Clio

Kokybės ir patikimumo etalonas

■ Prancūzų žurnalo "l'Automobile Magazine" organizuotuose kokybiškiausio ir patikimiausio 2009 metų automobilio rinkimuose *Renault Clio III* tarp savo kategorijos atstovų užėmė pirmą vietą. Surinkęs 16,5 iš 20 galimų taškų, *Renault Clio* įveikė tokius mažų automobilių klasės konkurentus, kaip *Toyota Yaris* ir *Škoda Fabia.* Kiti *Renault* modeliai įvertinti irgi palankiai: *Laguna* šeimyninių automobilių kategorijoje užėmė ketvirtą poziciją.



Infiniti Essence



NISSAN GT-R konkurentas

■ Priekyje montuojamas siaubingos galios (600 AG) variklis, galiniai varantieji ratai – tai "Nissan" koncerno liukso klasės automobilių, nešiojančių *Infiniti* vardą, netolima ateitis. *Infiniti* savo nauju koncepciniu modeliu *Essence* konkurentams sukėlė tikrą šoką.

Japonai pademonstravo būsimąjį *GT-R* konkurentą: 4,70 m ilgio kupė varomas 600 AG hibridinio jėgos agregato, susidedančio iš V6 benzininio ir elektrinio variklio. Priminsime, kad dabartinis serijinis *Nissan GT-R* superautomobilis turi 485 AG motorą su dviem turbinomis.



Prabangus Aston Martin Lagonda



Limuzinas vietoje visureigio

■ Iš pradžių buvo manoma, kad "Aston Martin" kompanijos projektuojamas naujas konceptinis *Lagonda* modelis bus priskiriamas SUV klasei. Bet mašina išėjo per didelė ir per brangi. Todėl "Aston Martin" savo koncepcinį modelį pavadino "Avantgarde Luxury Car" ir priskyrė prie aukščiausios klasės limuzinų. Be to, kompanija pranešė, kad superautomobilis kainuos kur kas brangiau nei jo pirmtakai, gaminti praėjusio amžiaus aštuntąjį dešimtmetį. Pavyzdžiui, pleišto formos sportinio *Aston Martin Lagonda* modelio buvo pagaminti tik 645 egzemplioriai per trylika metų. Naujasis serijinis *Lagonda* rinkoje turėtų būti pristatytas 2011 arba 2012 metais, numatoma jo kaina – nuo 150 tūkst. iki 200 tūkst. eurų (nuo 517 500 iki 690 000 Lt).



TRUMPAI

Šalmas – vėjo jėgainė



■ Naujoviškas motociklininko šalmas važiuojant gali gaminti elektros srovę. Jo išorinėje pusėje yra oro kanalas **(1)** su maža turbina **(2),** kurią važiuojant suka vėjas ir taip įkrauna šalme integruotus akumuliatorius **(3).** Šitaip elektros srove gali būti aprūpinami tokie prietaisai, kaip mobilusis telefonas ir pan. Šalmas – tai ekologinio dizaino konkurso "Greener Gadgets" nugalėtojo dizainerio Wai Hoong Lengo darbas.

Kinų universalas



■ Sparčiai kylantis Kinijos automobilių gamintojas "Brilliance" neseniai pristatė *BS4* modelio universalo versiją. Italų dizaino studijos "Pininfarina" sukurtas automobilis panašus į *BMW* ir *Mercedes* vidutinės klasės universalus. Jis bus varomas 1,8 litro 170 AG benzininiu varikliu. Numatoma pradinė *Brilliance BS4 Wagon* kaina – apie 17 000 eurų (58 650 Lt).

Volkswagen Nebrangus limuzinas

Skirtas Amerikos rinkai

■ Plokščias, kampuotas, stogo linija panaši į kupė automobilį. Kol kas VW pristatė *New Midsize Sedan* (naujo vidutinės klasės limuzino), skirto JAV rinkai, tik kompiuterinį piešinį. Vokiečių koncernas praneša, kad būsimasis modelis taps *Passat* pakaitalu ir Šiaurės Amerikos rinkai bus tiekiamas nuo 2010-ųjų. Numatoma, kad *Midsize Sedan* kainuos maždaug 10 proc. pigiau nei *Passat* modelis.



Opel Insignia OPC

■ "Adam Opel" koncernas nesislepia nuo paparacų blyksčių: galingoji *Insignija OPC* Londone, darant reklamines nuotraukas, buvo pagauta visiškai nepaslėpta. *OPC* žvėris su dviejų turbinų varikliu, pasiekiančiu 320 AG, matyt, rudenį pasirodys tarptautinėje automobilių parodoje Frankfurte prie Maino (Vokietija).



Lietuva Naujas salonas

Penktasis "Sostenos" automobilių centras

■ Panevėžyje atidarytas naujas *Volvo, Renault* ir *Dacia* automobilių salonas. Tai bene moderniausias salonas Aukštaitijos sostinėje. "Ogmios real estate" projektuotame ir statytame "miesto mieste" Babilono teritorijoje esančiame daugiau nei 1200 m pastate išsirikiavo naujausi švedų, prancūzų, anglų gamintojų automobiliai.

Prieš septyniolika metų Vilniuje verslą pradėjusi "Sostena" šiandien parduoda ir aptarnauja *Jaguar, Land Rover, Volvo, Renault, Dacia* gamintojų automobilius ne tik sostinėje, bet ir Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose. Atidariusi šį automobilių centrą Panevėžyje, "Sostena" tapo vienintele tarp visų įgaliotų automobilių markių atstovų, turinčia visus standartus atitinkančias savo atstovybes visuose penkiuose didžiausiuose Lietuvos miestuose. UAB "Sostena" prezidentas Donetas Karčiauskas minėjo, kad prekyba naujais automobiliais – rizikingas, permainingas, bet perspektyvus verslas. Būtent dabar itin palankiomis sąlygomis galima pasiūlyti ne tik naujus, bet ir naudotus "Sostenos" automobilių centruose prižiūrėtus automobilius.



Euro NCAP Kinų modelių saugumas

BRILLIANCE bus šiek tiek patikimesnis

■ Vokietijos ADAC centrų asociacija atliko Kinijos gamybos *Brilliance BS4* saugumo bandymų testą. Po 2007 m. birželio mėnesį šiuose testuose katastrofiškai pasirodžiusio *BS6* modelio kinai pranešė, esą *BS4* modelis testuose gaus ne mažiau kaip tris žvaigždutes. Kinams pavyko ištesėti savo pažadą, tiesa, pagal seną "Euro NCAP" vertinimo schemą. Naujoji schema vertina ir tokią saugumo įrangą kaip ESP bei signalą apie neprisegtą saugos diržą. Kadangi tokių dalykų *BS4* mašinoje nėra, pagal naująją testavimo schemą *BS4* modelis visai negautų žvaigždučių. Palyginkite: naujasis *Golf VI* pagal naująją "Euro CAP" vertinimo sistemą gavo visas įmanomas penkias žvaigždutes.

"Euro NCAP" įvertinimas

Modelis	Keleivių apsauga	Vaikų apsauga	Pėsčiųjų apsauga	Įvertinimas
Brilliance BS4 (2009)	20	35	Netestuota	★★★
Brilliance BS6 (2007)	12	30	Netestuota	★





AUDI R15 TDI šturmuos Le Maną

■ Šių metų Le Mano 24 valandų lenktynių trasoje "Audi" koncernas ketina su naująja *R15 TDI* pasiekti dar vieną pergalę ir taip pagal Le Mane pasiektų laimėjimų skaičių susilyginti su "Ferrari". *R15 TDI* – tai praėjusių metų 24 valandų lenktynių nugalėtojo *R10 TDI* patobulinta versija: rodsteris su dyzeliniu varikliu. Tikslesnius šios sportinės mašinos techninius duomenis "Audi" koncernas griežtai slepia. *R15 TDI* pirmasis oficialus pasirodymas įvyks 12 valandų lenktynėse Sebringo trasoje, JAV Floridos valstijoje.



Naujas RANGE ROVER

■ Mažasis SUV, kurį "Land Rover" sukūrė ant 2008 m. Detroite parodyto studijinio *LRX* modelio platformos, 2011 m. pasirodys *Range Rover* vardu. Trejų durų prabangusis mažas visureigis turės tokią pat *LRX* koncepto platformą kaip ir netrukus pasirodysiantis naujasis *Freelander II.* Mažojo *Range Rover* hibridinė versija su benzininiu ir elektriniu varikliu turėtų sunaudoti apie 7 litrai 100 km benzino, o CO_2 išmetimas bus apie 120 g/km.

Tata Indica

Rimtai dirba ties elektromobiliu

■ Indijos koncernas "Tata" labai skuba: indų automobilių gamintojas dar šiais metais nori rinkai pasiūlyti savo mažojo modelio *Indica* elektrinę versiją. "Tata" bendradarbiauja su norvegų firma "Miljobil Grenland", 2008 m. indai įgijo šios firmos akcijų paketą. *Indica EV* vienu akumuliatorių įkrovimu galės nuriedėti 200 km. Kasmet nuo konvejerio turėtų nuriedėti 5 tūkst. automobilių. "Tata" koncernas Europos rinkoms šiuo metu jau pradėjo siūlyti *Indica,* varomą benzinu, o greitai pristatys ir versiją, kuri turės gamyklinę dujų įrangą.



Greitai pasirodys elektros varikliu varoma modifikacija – Indijoje gaminama Tata Indica.

Apdovanojimai VW koncernas

VW vadovas – 2008 metų žmogus

■ Paryžiuje iš garsiausių Prancūzijos spaudos tarnybų sudaryta 38 narių žiuri išrinko "Volkswagen AG" valdybos pirmininką prof. dr. Martiną Winterkorną 2008 metų žmogumi. Rinkimus inicijavusios "Le Journal de l'Automobile" žiuri nuomone, "Volkswagen Group", vadovaujama M.Winterkorno, buvo "vienintelis automobilių gamintojas, rimtai pasipriešinęs ekonominei krizei". M.Winterkornas – antras Vokietijos atstovas, gavęs prestižinį prancūzišką apdovanojimą per 27-erių metų istoriją.

Vadovo pripažinimas sutapo su rekordiniais VW koncerno metais. Pernai šis automobilių gamintojas įvykdė savo keltus pardavimo ir pelningumo tikslus ir viršijo visus rekordus, nepaisant dramatiškai pasunkėjusių sąlygų.

Koncerno prekyba ūgtelėjo 1,3 proc., iki 6,3 mln. automobilių. Per metus iki 6,3 mlrd. eurų padidėjęs veiklos pelnas sudarė 1,3 proc. augimą.

Konkurso žiuri pabrėžė, kad M.Winterkornas taip pat prisidėjo prie "Audi" markės sėkmės būdamas jos pirmininku: "Nepaisant sudėtingų aplinkybių, keturių žiedų markė pasiekė tryliktus iš eilės rekordinius metus ir 2008-aisiais peržengė simbolinę vieno milijono automobilių ribą. Pernai devynios VW koncerno automobilių markės rinkai pateikė daugiau nei 50 naujų modelių ir modifikacijų".





Mercedes Išskirtinis modelis

MERCEDES E 63 AMG

■ Rugpjūčio mėnesį *Mercedes* automobilių gamą papildys išskirtinis modelis *E 63 AMG.* 6,2 litro darbinio tūrio V8 variklis pasieks 525 AG ir 630 Nm sukimo momentą. Iki 100 km/h superautomobilis įsibėgės per 4,5 sekundės, o maksimalus greitis bus apribotas iki 250 km/h. Nors vokiečiai žada, kad degalų sąnaudos bus 12,6 litro A-98 markės benzino 100 km, vis dėlto tai dvylika procentų mažiau, palyginti su analogišku senosios kartos *E 63* pirmtaku. Septynių pakopų automatinė pavarų dėžė turės "Launchcontrol" sistemą, sportinę važiuoklę su galine pneumatine pakaba, trijų pakopų ESP, 18 colių aliumininius ratlankius su 255/40 priekinėmis ir 285/35 galinėmis padangomis bei elektronika valdomais amortizatoriais. *E 63 AMG* važiuoklė visiškai perdaryta, priekyje 56 milimetrais platesnė provėža. Be to, *AMG* modelio vairo mechanizmas bus tikslesnis negu anksčiau. Kainos "Mercedes" koncernas dar neišduoda, bet tikimasi, kad ji bus apie 100 tūkst. eurų (345 tūkst. Lt).





Ypatingas *E* klasės *Mercedes* modelis išsiskiria 17 mm platesniais LED žibintais, degančiais ir dieną, bei didelėmis oro įsiurbimo angomis priekyje (nuotr. viršuje). Salone – elektra reguliuojamos sportinės sėdynės ir septynių pakopų automatinė pavarų dėžė

TRUMPAI



Pirmosios naujojo SORENTO nuotraukos

■ Balandžio pabaigoje Korėjos "Kia Motors" kompanija pristatė antrosios kartos vidutinės klasės SUV – *Sorento*. Kol kas mašina turi kodinį *Sorento XM* pavadinimą. Kada šis automobilis atvyks į Europos rinką, dar nėra iki galo nutarta. Tikimasi, kad tai atsitiks po rugsėjį vyksiančio Frankfurto automobilių salono. *XM* bus dinamiškesnis nei dabartinis *Sorento*. Variklis ir pavarų dėžė šiai galingiausiai modifikacijai sumontuoti bus paimta iš ką tik Lietuvą pasiekusio *Hyundai iX 55* (3,8 litrų 260 AG benzininis variklis). Šis modelis jau parduodamas JAV rinkoje ir ten jis vadinamas *Hyundai Veracruz.* Europoje *Sorento* modelis taip pat bus parduodamas su 2,2 litrų dyzeliniu (200 AG) varikliu, atitinkančiu "Euro 5" normą, bei su 2,4 litrų 170 AG benzininiu motoru.

JAV Naujas elektromobilis



Septynvietis TESLA S

■ "Tesla" pristatė savo antrąjį elektromobilį po rodsterio. *S* modelio limuzinas turėtų būti pradėtas gaminti 2011 metų pabaigoje, "jeigu JAV vyriausybė mums paskolins 260 mln. eurų, kad būtų galima pastatyti gamyklą Kalifornijoje", – taip kalba "Tesla" vadovas Elonas Muskas.

Elegantiškas septynvietis (dvi atverčiamos avarinės sėdynės), įkraunamas per 45 minutes, turėtų nuvažiuoti iki 480 kilometrų. Jei kompanijai pavyktų įdiegti naujoviškas baterijas ir modernų jų keitimo metodą, palyginti su dabartiniu "Plug-in" įkrovimu jungiant į tinklą, *S* modelyje būtų galima pritaikyti ličio jonų akumuliatorius. "Tesla" tikisi, kad elektromobilio bazinė kaina turėtų būti apie 37 tūkst. eurų (127 650 Lt). Pirkėjai galėtų rinktis iš trijų variantų, kurie atitinkamai galėtų nuvažiuoti 260, 370 ir 480 km. Maksimalus *S* modelio greitis apribotas iki 210 km/h.



Penkiaduris atrodo lyg kupė. Po 119 tūkst. eurų (410 550 Lt) kainavusio rodsterio "Tesla" nori, kad S modelis būtų įperkamas visiems

Sportas Europos kroso čempionatas

Lietuviai sportininkai pradėjo kovą

■ Du Lietuvos sportininkai – Nikita Kondrachinas bei Paulius Pleskovas varžosi galingiausių automobilių klasėje, D1 divizione. "Pirmasis mūsų šalies sportininkų startas Portugalijoje prieš dvi savaites žadėjo būti sėkmingesnis ir rezultatyvesnis, – pasibaigus finaliniam važiavimui pasakojo 2007–2008 m. Europos automobilių kroso čempionas Nerijus Naujokaitis, šiemet tapęs N.Kondrachino treneriu. – Juolab kad per visus bandomuosius važiavimus ir Nikita, ir Paulius patekdavo į pirmąjį greičiausiųjų trejetą. Tačiau etapo finale abu Lietuvos atstovai gerokai nukentėjo ir prarado daug laiko patekę į didelę grūstį ties pirmuoju posūkiu iškart po lenktynių starto". N.Kondrachinas, šiemet persėdęs į N.Naujokaičio *Volkswagen Polo,* finišo liniją kirto šeštas ir pelnė pirmuosius 11 įskaitinių taškų. Iškart po jo su *Ford Fiesta* finišavo ir P.Pleskovas, už septintą vietą į savo taupyklę įsirašęs 10 įskaitinių taškų. Pirmojo etapo lenktynes Portugalijoje laimėjo čekas Vaclavas Feiferas, vairuojantis *Škoda Fabia* (20 tšk.). Antras tokiu pat automobiliu finišavo Rusijos atstovas Vadimas Makarovas (17 tšk.), o trečią vietą užėmė vengras Tomašas Karajus, vairuojantis *Mitsubischi Lancer* (15 tšk.).



Japonija Paroda

Atsisako dalyvauti

■ Po GM, "Chrysler" bei "Ford" kompanijų atsisakymo dalyvauti Tokijo automobilių parodoje dabar apie savo nedalyvavimą joje pranešė ir VW, BMW bei "Mercedes". Iš viso tarp dalyvių beliko tik 122 užsiregistravusios įmonės, o 2007 m. jų buvo net 241. Todėl parodos trukmė sutrumpinta keturiomis dienomis, ji vyks nuo spalio 23 iki lapkričio 4 d.





Didmiesčių vairuotojai degalams per mėnesį išleidžia iki 300 litų

■ Daugiau nei pusė (56 proc.) Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos vairuotojų degalams per mėnesį išleidžia nuo 100 iki 300 Lt, penktadalis (20 proc.) – nuo 300 iki 500 Lt, o 5 proc. vairuotojų sumoka daugiau nei 500 Lt. Degalams išleidžiančių iki 100 Lt yra apie 19 proc. – tai parodė koncerno "PKN Orlen" šių metų pradžioje Lietuvoje inicijuota vairuotojų apklausa. Daugiausiai lėšų per mėnesį degalams skiria Vilniaus ir Kauno gyventojai: čia kas trečias vairuotojas degalams išleidžia per 300 Lt. Klaipėdoje už degalus kas mėnesį mokančių daugiau kaip 300 Lt vairuotojų yra perpus mažiau – apie 15 proc. Dauguma vairuotojų Lietuvos didmiesčiuose vienu metu pilasi iki 30 litrų degalų.





2 dalis

Ar SUV automobilis geriau?

“Sport Utility Vehicles”, sutrumpintai SUV, o liaudiškai – tiesiog “parketiniai” džipai. Dažnas pirkėjas tikrai susigundo įsigyti tokį automobilį, tačiau, kaip parodė pirma testo dalis, universalai arba vienatūriai yra ne tik pigesni, bet ir praktiškesni.

Pastaruoju metu tiek Vakarų Europos, tiek Lietuvos vairuotojai vis dažniau renkasi tokią mašiną, prie kurios vairo galėtų sėdėti aukštai. Suprantama, tokį jų pasirinkimą lemia tai, kad SUV automobiliai garantuoja geresnį matomumą ir saugumą.

Tačiau yra ir kita medalio pusė. Tai oro pasipriešinimas. Kuo jis didesnis, tuo daugiau automobilis sunaudoja degalų. Pavyzdžiui, aukštas (1,67 m) *BMW X3* per testus vidutiniškai sunaudojo 7,7 l dyzelino, o jo brolis “trečiukas” universalas (aukštis – 1,42 m) – tik 6 l dyzelino. O kuo didesnės degalų sąnaudos, tuo daugiau automobilis išmeta anglies dvideginio (CO_2) ir tuo stipriau teršia aplinką. Juk nuvažiavęs 1 km *BMW* universalas išmeta 159 g, o *X3* visureigis – net 204 g CO_2.

Todėl nuo liepos 1 d. Vokietijoje bus įvesti nauji CO_2 taršos mokesčiai. O tai reiškia, kad labiau aplinką teršiančių automobilių vairuotojai turės mokėti didesnius mokesčius. *3* serijos universalo vairuotojui kasmet Vokietijoje teks pakloti 210, o *X3* vairuotojui – 294 eurus. Skirtumas siekia 84 eurus universalo naudai.

Mums, lietuviams, tokie mokesčiai bent jau



Ford C–Max prieš **Kuga**



Renault Koleos



BMW X3 prieš 320 Touring



Ilona ir Štefanas sprendžia šeimos ginčą: SUV ar universalas?

Audi A4 Avant *prieš* Q5



Mercedes C320 T *prieš* GLK 320



VW Touran *prieš* Tiguan



Volvo V70 *prieš* XC60

1 dalis Pirmoje testo dalyje SUV automobilis laimėjo tik kartą. Tai buvo *GLK 320 CDI*

kol kas nėra aktualūs. Tačiau krizės metu važiuoti kuo taupesniais automobiliais nori kiekvienas. O kuo taupesnis, vadinasi ir mažiau teršiantis aplinką. Be to, šis SUV automobilių ir universalų bei vienatūrių testas parodė, kad "parketiniai" džipai vidutiniškai už konkurentus sunaudoja 1,5–2 l daugiau degalų. Po kelerių metų šis, atrodytų, nedidelis skirtumas prikapsės tikrai nemažą sumą pinigų.

Kita vertus, pirma testo dalis atskleidė, kad universalai arba vienatūriai yra praktiškesnis pasirinkimas nei SUV automobiliai. Vienintelis *Mercedes GLK* sugebėjo sudoroti *C* klasės universalą ir padėjo "parketiniams" džipams nepralaimėti sausu rezultatu. O kaip bus šį kartą? Jūsų dėmesiui – paskutinė keturių automobilių porų dvikova.

Mindaugas Malinauskas



prieš Grand Scenic



Kia Sportage prieš Cee'd SW



Abu automobiliai net ir žiūrint iš galo atrodo tikrai įspūdingai

Universalas įveikia "parketinį" džipą

X3 visureigis prieš *3* serijos universalą. Tai to paties koncerno, bet labai skirtingi automobiliai.

Techniniai duomenys	320d Touring	X3 xDrive 20d
Variklis	dyzelinis	dyzelinis
Variklio darbinis tūris (cm³)	1995	1995
Variklio galia (AG esant aps./min.)	177/4000	177/4000
Maks. greitis (km/h)	228	206
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8,3	9,1
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	4,9	6,5
Ilgis/plotis/aukštis (mm)	4527/1817/1418	4569/1853/1674
Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)	**6,0**	**7,7**
CO_2 tarša (g/km)	159	204
Bagaž. talpa (l) min./maks.	460–1385	480–1560
Tuščio automobilio svoris/kraulumas (kg)	1584/461	1832/433
Bazinė kaina (Lt)	**125 051**	**133 623**
Vieno kilometro kaina* (Lt)	**0,17**	**0,22**

* skaičiuota, kai 1 litras dyzelino kainavo 2,96 Lt

Tai jie

Jei ant jūsų automobilio vairo įtaisytas baltai mėlynas logotipas, jūs žinote, kad vairuojate "Premium" klasės automobilį. Iš tiesų *BMW* nepigūs, bet už išleistus pinigus mainais gauname sportišką, prestižinį automobilį.

320d Touring 0:0 X3 xDrive 20d

Tai jie turi

Abu bavarų automobiliai po variklio dangčiu turi tokį pat motorą. Kad ir kaip būtų keista, šis variklis automobiliuose dirba labai skirtingai. SUV modelyje, kuris žymimas ilgu *X3 xDrive 20d* pavadinimu, motoro keliamo garso beveik negirdėti, o *320 d Touring* universale tas pats variklis dirba burgzdamas, tarsi būtų prakiuręs duslintuvas. Kita vertus, 2.0/177 AG variklis jau esant vos 1750 aps./min. pasiekia 350 Nm sukimo momentą. Šiuos brolius skiria tai, kad universalo motoro sukurta galia perduodama tik galiniams, o visureigio – ir priekiniams, t.y. visiems keturiems ratams.

320d Touring 0:0 X3 xDrive 20d

Tai jie gali

X3 visureigis be didesnio vargo greitkelyje pasiekia 206 km/h greitį, tačiau žemesnis jo brolis – geresnis bėgikas. Jis gali važiuoti maksimaliu 228 km/h greičiu. Puiku ir tai, kad greitasis universalas sunaudoja mažiau degalų: 6 prieš 7,7 l/100 km. Taigi skirtumas – 1,7 litro "trečiuko" naudai. Kita vertus, *X3* gali tempti sunkesnę priekabą (1,8 t), jo bagažinės tūris irgi didesnis (480–1560 l). Tačiau, be šių privalumų, visureigis turi ir trūkumų. Pavyzdžiui, *X3* pakaba galėtų būti komfortiškesnė, nes juntami ir nedideli kelio nelygumai. Neperdėsime pasakę, kad *Ford Kuga* pakaba pasižymi didesniu komfortu. Taigi tolimesnėms kelionėms tinkamesnis *3* serijos universalas. Vertinant dinamiką pirmu smuiku groja vėlgi universalas, nors skirtumas nėra didelis (8,3 prieš 9,1 s).

320d Touring 0:0 X3 xDrive 20d

Jų kaina

Vertinant kainas į priekį išsiveržia *3* serijos universalas, kuris už *X3* visureigį pigesnis 8572 Lt. Be to, *320d Touring* važiuoja taupiau. Šiuo universalu įveikus kiekvieną kilometrą pavyko sutaupyti 5 ct.

320d Touring 1:0 X3 xDrive 20d


BMW 320d Touring: paprastas, bet tikrai skoningai įrengtas salonas. Apdailos medžiagos atitinka klasės lygį


BMW X3 xDrive 20d: salono apdaila labai vykusi, nors centrinėje konsolėje mygtukų daugiau

Išvada

Universalas laimi

■ Visureigis turi erdvų saloną ir keturių varančiųjų ratų pavarą, o universalas gali pasigirti komfortiška pakaba ir mažomis degalų sąnaudomis. Vis dėlto dvikovą laimi universalas.



BMW 320d 1:0 BMW X3



Kuga (kairėje) ir *C-Max* – du labai sėkmingi Kelno konstruktorių darbai



Minimaliu skirtumu laimi vienatūris

Jeigu jums reikia nedaug degalų sunaudojančio ir erdvaus automobilio, geriau rinktis *C-Max*.

Techniniai duomenys	C-Max	Kuga
Variklis	dyzelinis	dyzelinis
Variklio darbinis tūris (cm³)	1997	1997
Variklio galia (AG esant aps./min.)	136/4000	136/4000
Maks. greitis (km/h)	200	180
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	10,1	11,6
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	5,7	6,4
Ilgis/plotis/aukštis (mm)	4333/1825/1601	4443/1842/1677
Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)	**6,2**	**7,7**
CO_2 tarša (g/km)	164	204
Bagaž. talpa (l) min./maks.	460–1620	410–1405
Tuščio automobilio svoris/kraulumas (kg)	1565/425	1686/444
Bazinė kaina (Lt)	**89 400**	**84 900**
Vieno kilometro kaina* (Lt)	**0,18**	**0,22**

* skaičiuota, kai 1 litras dyzelino kainavo 2,96 Lt

Tai jie

Detroito automobilių gamintojai negaluoja. Ar "Ford" koncerno laukia panašus likimas kaip "Opel"? Garantuotai ne. Juk europietiškas "Ford" padalinys turi tikrai vykusių modelių. Pavyzdžiui, visureigį *Kuga* ir vienatūrį *C-Max*.

Kuga 0:0 C-Max

Tai jie turi

Į abu *Ford* montuojamas tas pats variklis, kuris į automobilių surinkimo cechus atkeliauja iš Prancūzijos. Tai 2.0/136 AG patikimas ir solidus "Peugeot/Citroen" motoras. Skirtumas tarp dviejų to paties gamintojų automobilių yra tas, kad *C-Max* modelio dyzelinė "širdutė" suka tik priekinius, o visureigio *Kuga* – visus keturis ratus. Beje, mūsų šalyje vienatūris su testuotu motoru parduodamas tik su šešių laipsnių automatine transmisija, o visureigis su tuo pačiu varikliu standartiškai komplektuojamas su mechanine greičių dėže. Vis dėlto šiame dvikovos raunde kol kas nė vienas automobilis neišsiveržia į priekį.

Kuga 0:0 C-Max

Tai jie gali

Sėdus prie *Kuga* vairo tikrai nereikėtų tikėtis, kad tai bus Dakaro maratonui paruoštas visureigis. Net patys gamintojai neslepia, kad *Kuga* yra ne SUV, o greičiau krosoveris, t.y. SUV ir lengvojo automobilio hibridas. Pavyzdžiui, įprastinėmis sąlygomis motoras suka tik priekinius ratus. Jeigu jie pradeda slysti, tuomet 50 proc. galios perduodama į galą. Todėl *Kuga* gali buksyruoti iki 2,1 t priekabą, o *C-Max* – tik 1,5 t. Dar vienas "parketinio" visureigio privalumas yra tas, kad jis pasižymi tikrai komfortiška pakaba bei gerai suderinta vairo sistema. Tačiau įvertinus degalų sąnaudas *Kuga* (7,7 l) nusileidžia vienatūriui *C-Max* (6,2 l). Taip pat vienatūris broliui į kaulus duoda ir žvilgtelėjus į salono erdvumą. Be to, *C-Max* tinkamesnis automobilis ilgoms kelionėms.

Kuga 0:1 C-Max

Jų kaina

Kuga už *C-Max* kainuoja 4500 Lt pigiau. Tačiau to nepakanka, kad visureigis laimėtų šią testo dalį. Juk vienatūris sunaudoja akivaizdžiai mažiau degalų, todėl yra taupesnis.

Kuga 1:1 C-Max



Kuga bagažinės maksimali talpa (1405 l) yra 200 l mažesnė negu *C-Max*. Bagažinės kraštas – 77 cm



Ford C-Max maksimalus bagažinės tūris siekia 1620 l, o bagažinės krašto aukštis – vos 59 cm

Išvada

Nugalėjo vienatūris

■ Keturių varančiųjų ratų sistemos ir didelio buksyruojamo svorio neužtenka, kad laimėtų *Kuga*. Nugalėtoju tampa taupesnis ir erdvesnis *C–Max*.



Kuga 1:2 C–Max

Nukelta į 26 p.



VW Eos taupus automobilis. Kabrioletas mieste sunaudoja apie 10, o užmiestyje – apie 7 litrus benzino



Tinkamas ir žiemą

Taip apie *VW Eos* kabrioletą sako Lietuvos ledo ritulio puolėjas Šarūnas Kuliešius, kuriam nuleistu stogu šiuo automobiliu teko važiuoti net žiemą, lauke spaudžiant nedideliam šaltukui.

Šarūnas pasakoja, kad ieškodamas naujo automobilio geriausią pasiūlymą išgirdo iš *VW* pardavėjų. Labiausiai jį domino dvi mašinos – *Touareg* ir *Eos*. Pirmąjį vyras sako atmetęs dėl to, kad kol kas dažniausiai važinėja tik dviese su gyvenimo drauge, todėl erdvaus automobilio jiems nereikia. Be to, manevringas *VW Eos* tinkamesnis važinėti po sostinės centrą bei Senamiestį, kur sportininkui tenka lankytis verslo reikalais, nei didesnis *Touareg*.

Šarūnas taip pat priduria, kad jo pasirinkimas buvęs teisingas, nes atėjus ekonominiam nuosmukiui važinėti taupesniu automobiliu labiau apsimoka nei gerokai daugiau degalų ryjančiu *Touareg*. Juk juodos spalvos kabrioletas, kurio ratus suka 2.0/150 AG benzininis motoras, mieste sunaudoja apie 10, užmiestyje – apie 7 litrus benzino.

Kita vertus, nors kabrioleto salonas nėra itin erdvus, vis dėlto, pasak Šarūno, automobiliu gali keliauti keturi žmonės. Tiesa, jei ant priekinių sėdynių įsitaisys aukštesni keleiviai, sėdintiesiems gale bus ryesta. Nebent ten suliptų žemesnio ūgio žmonės arba vaikai. Tuo tarpu *Eos* bagažinės, kurios tūris nuleidus stogą siekia 205, o jį pakėlus – 380 l, vyrui per akis. Joje be vargo telpa gana gausi ledo rituliininko apranga ir dar lieka vietos. Tiesa, ledo ritulio lazdą tenka vežtis salone.



Maloniausia kabrioletu važiuoti vasarą

Šarūnas pasakoja, kad kelis kartus nuleistu stogu kabrioletu teko važiuoti ir žiemą. Tuo metu lauke spaudė maždaug 3–4 laipsnių šaltukas, o kelionė nebuvo ilga – apie 10–15 km per Vilniaus miestą. Jis sakosi nespėjęs sušalti, o kartu važiavusi draugė irgi neperšalo. Vis dėlto, pasak sportininko, maloniausia *VW Eos* kabrioletu keliauti vasarą. Ypač jei tenka išsiruošti į ilgesnę kelionę, pavyzdžiui, prie jūros.

Per metus ir keturis mėnesius – tiek laiko sportininkas vairuoja šį kabrioletą – *VW Eos* spidometras jau pasiekė 45 tūkst. km ridą. Per šį laikotarpį automobilyje niekas nesugedo. Apsilankyti servise teko tik tam, kad būtų pakeista alyva. Beje, pasak Šarūno, kabrioletas turi vieną trūkumą: statant automobilį atbulomis ne itin gerai juntami jo gabaritai. Per metus vyras prie to jau priprato, nors "parkavimo" asistentas tikrai praverstų.

O jei šiuo metu vėl tektų rinktis naują mašiną, Šarūnas greičiausiai vėl įsigytų *VW* automobilį. Bet dabar jau rinktųsi ne *Eos* kabrioletą, o *Passat CC* kupė. Tik daugiau nei prieš metus įspūdingai atrodantis *Passat CC* dar nebuvo parduodamas, todėl Šarūnas jo ir negalėjo įsigyti.

Mindaugas Malinauskas



Martyno Ambrazo nuotr.



KAI LAIKAS VAŽIUOTI YPATINGOSIOS CASTROL MAGNATEC MOLEKULĖS BUS PASIRENGUSIOS.

Pirmosios kiekvienos kelionės minutės gali būti labai sunkios jūsų automobilio varikliui, todėl jam reikalinga papildoma Castrol Magnatec apsauga. Nuo pat variklio paleidimo momento Castrol Magnatec molekulės yra pasirengusios veikti. Jos sukuria papildomą apsauginį sluoksnį ant labiausiai pažeidžiamų variklio detalių ir prailgina variklio tarnavimo laiką. Taigi, kai jūs susiruošite keliauti, būkite ramūs - Castrol Magnatec pasiruošęs taip pat.



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



Abiejų automobilių galinės dalys tikrai nestokoja žavesio

Vienatūris laimi užtikrintai

Šiedu automobiliai dideli, elegantiški ir turi galingus variklius, bet jų charakteriai skiriasi.



Techniniai duomenys	Grand Scenic	Koleos
Variklis	dyzelinis	dyzelinis
Variklio darbinis tūris (cm³)	1995	1995
Variklio galia (AG esant aps./min.)	150/4000	150/4000
Maks. greitis (km/h)	204	182
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	10,0	10,9
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	5,9	8,1
Ilgis/plotis/aukštis (mm)	4493/1810/1636	4520/1855/1710
Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)	**6,8**	**8,1**
CO_2 tarša (g/km)	180	215
Bagaž. talpa (l) min./maks.	533–1960	450–1380
Tuščio automobilio svoris/kraulumas (kg)	1606/609	1772/528
Bazinė kaina (Lt)	**83 451**	**91 700**
Vieno kilometro kaina * (Lt)	**0,20**	**0,24**

* skaičiuota, kai 1 litras dyzelino kainavo 2,96 Lt

Tai jie

Žiūrint į vienatūrį *Grand Scenic* labiausiai dėmesį patraukia stati galinė dalis. Beje, vienatūris sukurtas ant *Megane* automobilio platformos. Tuo tarpu visureigis *Koleos* sukonstruotas ant *Nissan X-Trail* bazės.

Grand Scenic 0:0 Koleos

Tai jie turi

Abu prancūzų automobiliai panašaus ilgio, o po jų variklio dangčiais įtaisytas tas pats 2.0/150 AG dyzelinis motoras. Tačiau skirtumas tarp jų yra tas, kad vienatūrio variklis suka tik priekinius, o "parketinio" visureigio – ir galinius ratus. Taip pat reikia paminėti, kad *Koleos* sėdynės įtaisytos 6 cm aukščiau nei *Grand Scenic* automobilio. Vis dėlto kalbant apie praktiškumą tenka pripažinti, kad vienatūrio pirkėjas į automobilio bagažinę galės sudėti iki 1960 l tūrio krovinį, *Koleos* bagažo skyriaus maksimali talpa – viso labo 1380 l. Nepatogu ir tai, kad krauti daiktus į *Koleos* teks gana aukštai juos pakeliant, nes bagažinės kraštas – net 76 cm. Vienatūrio bagažinės kraštas – vos 53 cm.

Grand Scenic 1:0 Koleos

Tai jie gali

Po abiejų automobilių variklių dangčiais gamintojai montuoja tą patį 2.0/150 AG dyzelinį motorą. Tačiau vienatūris *Grand Scenic* pirmasis pasiekia 100 km/h greitį – per 10 s. Tuo tarpu visureigiui *Koleos* įveikti estafetę reikia 10,9 s. Be to, ir greitkeliu tyliau važiuoja būtent *Grand Scenic*. O vertinant abiejų prancūzų automobilių komfortą skelbiamos lygiosios. Tiek *Grand Scenic*, tiek *Koleos* turi minkštas, patogias sėdynes bei komfortiškas pakabas. Lyginant abiejų automobilių vairo sistemas tašką uždirba vienatūris, kurio vairo sistema savo darbą atlieka tiksliau. Skiriasi ir degalų sąnaudos, nes *Grand Scenic* vidutiniškai sunaudoja tik 6,8 l, o *Koleos* – 8,1 l dyzelino 100 km kelio. Tačiau prasčiausiai nuteikia šios poros stabdžiai. *Koleos* stabdymo kelias siekia 39 m, o *Grand Scenic* – net 40 m. Nekoks rezultatas.

Grand Scenic 1:0 Koleos

Jų kaina

Abiejų prancūzų automobilių kaina skiriasi 8249 Lt *Grand Scenic* naudai. Be to, įveikti 1 km vienatūriu taip pat kainuoja pigiau, todėl ir šios rungties nugalėtoju skelbiamas *Grand Scenic*.

Grand Scenic 1:0 Koleos


Maksimalus *Grand Scenic* bagažinės tūris siekia 1960 l, o bagažinės krašto aukštis – tik 53 cm


Visureigio *Renault Koleos* bagažinė mažesnė (tik 1380 l), bet jos kraštas labai aukštas (76 cm)

Išvada
Vienatūrio pergalė

■ *Grand Scenic* pademonstruoja, kaip beveik tokio pat ilgio automobilyje galima protingai išnaudoti erdvę. Juk tai labai talpus vienatūris, kuris *Koleos* visureigiui nepaliko jokių galimybių laimėti.



Grand Scenic 3:0 Koleos





Ir vėl laimi universalas

Vienas dyzelinis variklis, bet du skirtingos erdvės automobiliai. Pranašesnis vis dėlto universalas.

Techniniai duomenys	Cee'd SW 2.0 CRDi	Sportage 2.0 CRDi
Variklis	dyzelinis	dyzelinis
Variklio darbinis tūris (cm^3)	1991	1991
Variklio galia (AG esant aps./min.)	140/3800	150/3800
Maks. greitis (km/h)	205	177
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	10,7	12,9
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	5,8	7,1
Ilgis/plotis/aukštis (mm)	4470/1790/1525	4350/1840/1730
Degalų sąnaudos testuojant (l/100 km)	**6,9**	**9,0**
CO_2 tarša (g/km)	183	239
Bagaž. talpa (l) min./maks.	534–1664	332–1411
Tuščio automobilio svoris/kraulumas (kg)	1482/488	1716/544
Bazinė kaina (Lt)	**59 990**	**84 690**
Vieno kilometro kaina * (Lt)	**0,20**	**0,26**

* skaičiuota, kai 1 litras dyzelino kainavo 2,96 Lt

Tai jie

Kia Cee'd Sporty Wagon – net liežuvį galima nusilaužti tariant šio universalo pavadinimą. Kur kas lengviau ištarti visureigio vardą – *Sportage*. Beje, abu korėjiečių automobiliai atrodo iš tiesų įspūdingai.

Sportage 0:0 Cee'd SW

Tai jie turi

Į automobilius montuojamas to paties litražo dyzelinis variklis, tačiau jų galia šiek tiek skiriasi. Universalo priekinius ratus suka 140 AG "širdutė", o visureigio 150 AG motoras galią perduoda visiems keturiems ratams. Tačiau šie papildomi 10 AG nesuteikia jokio pranašumo visureigiui – 100 km/h greitį jis pasiekia tik per 12,9 s. Tuo tarpu universalui šiai estafetei įveikti prireikia tik 10,7 s. Kita vertus, būdamas už universalą sunkesnis net 234 kg visureigis *Sportage* sunaudoja ir gerokai daugiau dyzelino: net 9 prieš 6,9 l. Taigi skirtumas siekia net 2,1 l. O tai jau tikrai nemažai, todėl šią testo dalį laimi universalas.

Sportage 0:1 Cee'd SW

Tai jie gali

Važiuojant greitkeliu abiejų automobilių salone gana triukšminga. Tačiau sumažinus greitį akivaizdžiai tyliau dirba universalo *Cee'd SW* motoras. Tuo metu girdimas tik neįkyrus vėjo švilpimas. Kalbant apie vairo sistemas, *Cee'd* važiavimo trajektoriją keičia gana vangiai, nors itin tikslia nepavadinsi ir visureigio *Sportage* vairo sistemos. O štai vertinant pakabas malonią staigmeną pateikia visureigis, kuris garantuoja tikrai nemažą komfortą. Universalo *Cee'd SW* pakaba akivaizdžiai kietesnė. Ji gana jautriai reaguoja į kelio nelygumus.

Sportage 0:0 Cee'd SW

Jų kaina

Net 24 700 Lt. Tiek *Sportage* brangesnis už *Cee'd SW*. Tai jau tikrai labai milžiniška suma. Be to, įveikti 1 km universalu kainuoja pigiau, todėl jis skelbiamas šio rungties nugalėtoju.

Sportage 0:1 Cee'd SW

Išvada

Nugalėjo universalas

■ Dėl milžiniškos kainos ir gerokai didesnių degalų sąnaudų *Sportage* visureigis neturi jokių galimybių įveikti *Cee'd SW* universalo, kuris ir laimi šią dvikovą.



Sportage 0:2 Cee'd SW

Pirmosios testo dalies rezultatai



Audi A4 Avant *prieš* Audi Q5 **2:1**



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



VW Touran *prieš* VW Tiguan **2:0**



Volvo V70 *prieš* Volvo XC60 **2:0**

Antros testo dalies rezultatai



BMW 320d Touring *prieš* BMW X3 **1:0**



Ford C-Max *prieš* Ford Kuga **1:2**



Renault Grand Scenic *prieš* Renault Koleos **3:0**



Kia Cee'd SW *prieš* Kia Sportage **0:2**

Galutinė išvada

■ Šis testas parodė, kad kur kas praktiškesni ir kasdien važinėti tinkamesni automobiliai yra universalai ir vienatūriai, o ne populiarumo šlovės spinduliuose besimaudantys SUV, arba "parketiniai" visureigiai. Juk iš aštuonių teste dalyvavusių porų laimėjo vos vienas visureigis – *Mercedes GLK*. Visus kitus septynis kartus pranašesni buvo universalai ir vienatūriai.



RX 350 varomas visais keturiais ratais. Tačiau automobilis dažniausiai rieda asfaltuotais keliais, o ne bekele

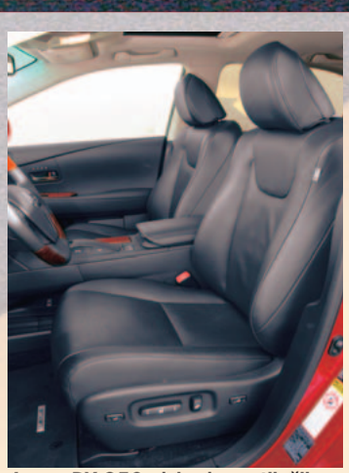
Salonas



Ant vairo įtaisytais mygtukais galima valdyti nemažai funkcijų



Štai ji, vadinamoji pelė. Tai nuotolinis daugiafunkcis valdymo įrenginys. Juo naudotis nesudėtinga



Lexus RX 350 sėdynės ne tik šildomos, apsiūtos minkšta malonia oda, bet ir valdomos elektronikos



Prabanga ir šiuolaikiškumas: medžio apdaila ant vairo, durelių ir centrinės konsolės. Beje, visureigio garso sistema tiesiog nepriekaištinga. Privalumas ir tai, kad centrinė konsolė neperkrauta mygtukų

Konkurentai



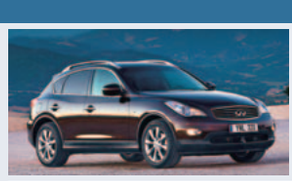
■ Gana sportiškas SUV automobilis, kuris kol kas parduodamas tik su benzininiu varikliu

Modelis	MAZDA CX-7 2.3 MZR
Kaina (Lt)	**nuo 90 840**
Variklio darbinis tūris (cm³)	2261
Variklio galia (AG esant aps./min.)	260/5500
Maksimalus greitis (km)	210
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	**13,8**
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8



■ Išraiškingas visureigis, pasižymintis kieta pakaba ir tingiu automatu

Modelis	NISSAN MURANO 3.5
Kaina (Lt)	**nuo 151 290**
Variklio darbinis tūris (cm³)	3498
Variklio galia (AG esant aps./min.)	252/6000
Maksimalus greitis (km)	210
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	**10,9**
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8



■ Kupė formų SUV automobilis skirtas JAV rinkai. *Infiniti EX37* Lietuvoje neparduodamas

Modelis	INFINITI EX37 3.7
Kaina (Lt)	**nuo 157 882**
Variklio darbinis tūris (cm³)	3696
Variklio galia (AG esant aps./min.)	320/7000
Maksimalus greitis (km)	240
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km)	**11,3**
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	6,4

"Auto Świat" nuotr.

XXI amžiaus technologijų laivas

Trečios kartos *Lexus RX 350* pasirodė pernai lapkritį JAV, Los Andžele vykusioje parodoje. Prabėgus pusmečiui naujasis visureigis atkeliauja ir į mūsų šalies prekybininkų sales.

Pirmieji *Lexus* SUV automobiliai buvo pradėti gaminti dar 1998 m. Per dešimtmetį dienos šviesą išvydo net milijonas šių "parketinių" visureigių. Apie 100 tūkst. jų įsigijo europiečiai. Kuo vairuotojų širdis pasiryžęs užkariauti jau trečios kartos japonų automobilis?



Visureigis į žemę remiasi 19 colių dydžio padangomis. Nors *Lexus RX 350* ir nemažas automobilis, jo apsisukimo spindulys – tik 5,7 m

Komfortas, prabanga ir galybė naujovių

Daugeliui vairuotojų tikrai ne naujiena, kad *Lexus RX* automobiliai yra prabangūs. Juk prabanga alsavo dar pirmieji, daugiau nei prieš dešimtmetį pradėti gaminti *RX 350* visureigiai. Tačiau naujasis japonų darbas siūlo dar daugiau įvairiausių naujovių, kurių pagrindinė užduotis – lepinti vairuotoją. Pavyzdžiui, sėdynės. Jos ne tik šildomos, apsiūtos minkšta malonia oda, bet ir valdomos elektronikos (net sėdimąją dalį už vairuotoją prailgins elektronika).

O kai vairuotojas patogiai įsitaisys ant sėdynės ir susireguliuos vairą, jį maloniai nustebins keletas naujovių. Paspaudus "Start" mygtuką, kuriuo užvedamas motoras, priekinio stiklo apačioje įsižiebs įvairūs užrašai. Tai HUD ("Head-Up-Display") sistema, kuri ant priekinio stiklo priešais vairuotoją rodo automobilio greitį, garso sistemos nustatymus ir supaprastintą navigacijos informaciją. Šis sprendimas patogus tuo, kad nereikia žiūrėti į prietaisų skydelį.

Dar viena naujovė – centrinėje konsolėje netoli pavarų svirties. Iš pirmo žvilgsnio gali toptelėti, jog tai kompiuterio pelė. Iš tiesų tai nuotolinis daugiafunkcis valdymo įrenginys. Būtent taip jį vadina gamintojas. Kita vertus, jis valdomas panašiai kaip pele: stumdant ekrane žymeklį pasirenkama reikiama funkcija. Nors nieko sudėtingo čia lyg ir nėra, vis dėlto iš pradžių keletą minučių teks pasitreniruoti. Tačiau kur kas blogiau, jei važiuojant užsimanysite pakeisti, pavyzdžiui, kondicionieriaus nustatymus ar pasirinkti kitą radijo stotį – tuomet reikės atitraukti žvilgsnį nuo kelio ir žiūrėti į ekraną. Tad kelyje to geriau nedaryti. Vis dėlto šis sprendimas geras tuo, kad centrinė konsolė neperkrauta mygtukų.

Galiausiai dar viena naujovė – tai "parkavimo" kamera. Ši sistema statant visureigį rodo ne tik vaizdą automobilio gale – dėl dešiniajame lauko veidrodėlyje įmontuotos kameros vairuotojas mato ir tai, kiek yra vietos šone. Tai tikrai puikus pagalbininkas neretai ankštose ir sausakimšose mūsų stovėjimo aikštelėse.

Po variklio dangčiu – V6 277 AG motoras

Lexus RX 350 keliais plaukia tarsi laivas. Be to, visureigis demonstruoja tikrai neblogas sprinterio savybes. Daugiau nei dvi tonas sveriantis *Lexus RX 350* 100 km/h greitį pasiekia per 8 s. Tai padaryti sunkiam automobiliui padeda V6 277 AG benzininis variklis. Tiesa, *Lexus* visureigis dideliu apetitu nepasižymi. Vidutinės automobilio benzino sąnaudos siekia 10,6 l/100 km.

Jei jau ketinate įsigyti šį visureigį, į artimiausią *Lexus* saloną turėtumėte užsukti balandžio pabaigoje arba gegužės pradžioje. Būtent tuomet pirmieji automobiliai pasirodys ir mūsų šalyje. Tiesa, tikslios automobilio kainos jie kol kas negali pasakyti. Vis dėlto už geriausios komplektacijos *Lexus RX 350* pasiruoškite pakloti apie 242 tūkst. Lt.

Mindaugas Malinauskas

Įvertinimas

Kėbulas
Vietos priekyje ir gale pakaks visiems keleiviams. Galinė sėdynė stumdoma bei sulankstoma santykiu 40/20/40.
★ ★ ★ ★ ★

Variklis
Tai šiuolaikinis V6 motoras, kurio galia – 277 AG. Vidutinės degalų sąnaudos – tik 10,6 l/100 km.
★ ★ ★ ★ ★

Komfortas
Automobilio pakaba labai komfortiška, sėdynės plačios, patogios ir valdomos elektronikos. *Lexus RX 350* pasižymi ir gera garso izoliacija.
★ ★ ★ ★ ★

Elgesys kelyje
Automobilis gana sunkus, tačiau gerai įsibėgėja. Pavarų dėžė dirba nepriekaištingai.
★ ★ ★ ★ ★

Kaina
Prabangiausios komplektacijos automobilis kainuoja tikrai daug. Tačiau tokį pirkinį sau galintis leisti pirkėjas tikrai nepasigailės.
★ ★ ★ ★ ☆

★ ★ ★ ★ ★ – puikiai, ★ ★ ★ ★ ☆ – labai gerai, ★ ★ ★ ☆ ☆ – gerai, ★ ★ ☆ ☆ ☆ – patenkinamai, ★ ☆ ☆ ☆ ☆ – nepatenkinamai

Išvada

Tai tikrai prabangus visureigis, kuris skirtas ne bekelei, o asfaltuotiems keliams. Be to, *Lexus RX 350* vairuotojui neišdildomą įspūdį paliks nepriekaištinga muzikos ir "parkavimo" sistema bei kiti techniniai pagalbininkai. Gerai savo darbą atlieka ir galingas variklis bei tiksliai veikianti automatinė pavarų dėžė. Suprantama, už prabangą reikia paruošti nemenką sumą pinigų, tačiau *Lexus RX 350* visureigis jų iš tiesų vertas.



Techniniai LEXUS RX 350 duomenys	
Variklis	V6, benzininis
Variklio darbinis tūris (cm^3)	3456
Variklio galia (AG esant aps./min.)	277/6200
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	346/4700
Maksimalus greitis (km/h)	200
Pavarų dėžė	6/autom.
Varantieji ratai	visi keturi
Padangos	235/55 R19
Automobilio masė/kraulumas (kg)	2085/460
Benzino bako talpa (l)	72
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	8
Degalų sąnaudos (l/100 km):	
mieste	**14,3**
užmiestyje	**8,4**
vidutinės	**10,6**

Įranga	
ABS/ESP	S/S
Ksenono žibintai	S
Klimato kontrolė	S
Borto kompiuteris	S
CD grotuvas	S
Sėdynių šildymas	S
Elektronikos valdomos sėdynės	S
Lengvojo lydinio diskai	S
Nuolatinio greičio palaikymo sistema	S
"Parkavimo" sistema	S
Kaina (Lt)	**apie 241 717**

KRYŽIAŽODIS



Sukryžiavo Laurynas Rimševičius

Puikus prizas -
NESTE OIL
Lubricants
5 l visiškai sintetinės "Neste City Pro 5W-40" variklių alyvos jūsų automobiliui

Prizo kaina – 137 Lt
Prizą įsteigė UAB "Neste Lietuva", tel. (8-5) 212 32 19, www.nesteoil.lt

Išsprendę kryžiažodį iki gegužės 3 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 10-ame 2009 m. ABL numeryje. Sėkmės!
8-ame ABL numeryje skelbto kryžiažodžio prizą laimėjo **Kęstutis Abunevičius iš Alytaus.** SVEIKINAME! Nugalėtoją prašome paskambinti telefonu (8–5) 262 68 13, o prizus atsiimti per du mėnesius.

Aštuntame (8/2009) "Auto Bild Lietuva" numeryje skelbto kryžiažodžio atsakymai:
V.: Zaporožė, kamera, grietinė, Ekstra, totoriai, Espero, kioskas, skua, Demio, Eclipse, Vania, Wika, non, Lordi, Santana, žirafa, Oka, anakonda.
H.: ekspertas, tankas, Beetle, kapeika, Zagato, nuoma, kalevala, plintai, Žana, ordinarai, riteris, Reno, kampanija, Žangada, Ford, Slovėnija.

Galutinis atsakymas: SAUGOKIS KRANO

Pasijuokite prie vairo

XXX

Krinta didelis lėktuvas. Vienas keleivis tuo metu garsiai samprotauja:
– Sugebėk tu man pririnkti pilną lėktuvą vienų nevykėlių...

XXX

Mergina kelių policijos pareigūnui:
– Oi, labai prašau neatimti vairuotojo pažymėjimo – jame tokia graži ir vykusi mano nuotrauka!

XXX

Vairuotojas ateina į detalių parduotuvę ir klausia:
– Ar turite rusiškų mašinų detalių?
– Taip. O kokių jums reikia?
– Norėčiau keleto 20 colių vinių.

XXX

Blondinė važiuodama visureigiu apsivertė lygioje vietoje. Po šio įvykio policijos pareigūnai jos klausia, kaip ji sugebėjo taip padaryti, kuo tuo metu buvo užsiėmusi.
– Persimoviau pėdkelnes.
– Kaip, argi tai įmanoma?
– Aišku, kad taip! Juk dukart man tai jau pavyko padaryti...

XXX

Vaikinas klausia savo draugės blondinės:
– Ar norėtum šiemet atostogas praleisti Anglijoje?
– Norėti tai norėčiau, bet tas kairės pusės judėjimas man nelabai patinka. Aš čia anądien pabandžiau taip važiuoti Savanorių prospekte ir buvau ne itin sužavėta. Žinai, tai ne man...


Kaimo tiuningas

ABL archyvo nuotr.

Saugos diržai turi būti prisegti

Nepaisant daugybės informacinio pobūdžio akcijų ir kampanijų, žmonių, nenorinčių automobilyje užsisegti saugos diržų, vis dar netrūksta. Dažniausiai tai būna keleiviai.

Net sunku įsivaizduoti, kiek per pastaruosius metus buvo organizuota reklaminių akcijų, skirtų saugos diržų naudai įrodyti. Nauda? Lietuvos keliuose saugos diržų kontrolės akcijas organizuojantys policijos pareigūnai pastebi, kad mūsų šalies vairuotojai ir keleiviai vis dažniau užsisega saugos diržus. Tokias išvadas leidžia daryti specialių akcijų rezultatai. Pastarojo tokio patikrinimo, vykusio šių metų vasarį, metu pareigūnai užfiksavo 2040 saugos diržų ir specialiųjų sėdynių naudojimo tvarkos pažeidimų. O štai 2007-ųjų vasarį organizuoto analogiško patikrinimo rezultatai buvo gerokai blogesni – tuomet išaiškinti 3628 tokio pat pobūdžio pažeidimai. Atrodo, galime daryti prielaidą, kad mūsų visuomenė, nors dar gana vangiai, vis dėlto ima skirti daugiau dėmesio savo saugumui. Tiesa, gana keistų klausimų dėl būtinybės prisisegti saugos diržus "Auto Bild Lietuva" redakcija kartais vis dar sulaukia. Štai keletas jų, į kuriuos pateikiame išsamius atsakymus.



Aš vairuoju labai saugiai ir niekada nesu sukėlęs jokio eismo įvykio. Kam man reikia segtis saugos diržą?

Pone, ar jūs važiuojate tik uždaromis trasomis? Net pats geriausias vairuotojas nesugebės apsisaugoti, jeigu į jo mašiną atsitrenks girtas kvailys. Jūsų šeimai tikrai nuo to nepalengvės, jei prokuroras pripažins, kad ne jūs esate įvykio kaltininkas.

Kaip galiu priversti gale sėdinčius ir, jų manymu, saugiai važiuojančius keleivius užsisegti saugos diržus?

Pirma, jie nėra saugūs. Pavyzdžiui, gavus smūgį į galinį buferį jie gali išlėkti pro galinį stiklą, be to, jei įvyktų susidūrimas, jie įsitikintų, kad priekinių sėdynių nugarėlės nėra itin minkštos.

Antra, jeigu jie nepaklūsta, jūs turite teisę tokių keleivių nevežti. Antraip, jei jūsų automobilis susidurs su kitu, už jūsų sėdintis keleivis pavirs kelias dešimtis kilogramų sveriančiu smogiku, kuris stipriai ir didžiuliu greičiu sudaužys sėdynę, o jus prispaus prie vairo arba išsiskleidusios saugos oro pagalvės.

Ar tiesa, kad saugos diržai gali sulaužyti šonkaulius?

Deja, taip iš tiesų gali atsitikti. Svarbu, kad saugos diržai būtų prisegti tinkamai (žr. nuotr. apačioje), tuomet tokių padarinių galimybė gerokai sumažėja. Vis dėlto derėtų atminti, kad gerokai daugiau galimybių išgyventi jūs turėsite patyrę šonkaulių lūžių, nei į priekinį stiklą arba prietaisų skydelį susimušę galvą.

Jei automobilio saugos oro pagalvės yra tokios kaip Amerikoje, ar galiu nesisegti saugos diržų?

Saugos oro pagalvės Amerikoje yra kitokios. Europoje jos apsaugo tik tada, kai užsegtas saugos diržas. Antraip jos netgi gali sužaloti. Dėl to, patvirtindamos mintį "primum non nocere" (pirmiausia nepakenk), kai kurių naujų automobilių oro pagalvės gali nesuveikti, jeigu susidūrimo metu kompiuteris nustatys, kad saugos diržai neužsegti.

Kam segtis saugos diržus važiuojant mieste, kai neviršijamas leistinas 50 km/h greitis?

Jūsų įsitikinimas, kad važiuojant tokiu greičiu joks pavojus negresia, yra apgaulingas. Važiuojant leistinu greičiu ir susidūrus su kliūtimi kūnas iš sėdynės išmetamas tokia jėga, kad galvos sužalojimai į kietus automobilio elementus (pvz., priekinio stiklo atramą ar priekinį statramstį) dažniausiai reiškia tik viena – neišvengiamą mirtį.

Loreta Žilinskaitė

Diržą svarbu sureguliuoti

Saugos diržai turi būti tinkamai užsegti tam, kad gerai funkcionuotų. Apatinis diržas turi prilaikyti kūną strėnų srityje (ties dubens kaulais). Jeigu jis bus tiesiog ant pilvo – sužalos vidaus organus. Viršutinis diržas turi priglusti kaklo srityje (tik jokiu būdu ne tiesiai ant kaklo ar šonkaulių) – tam skirtas reguliuojamas viršutinio taško tvirtinimas. Diržai turi priglusti prie kūno ir nebūti susisukę, antraip irgi galima sulaukti gyvybei pavojingų padarinių.



Kur ir kaip vežti vaikus

"Vaikas iki 12 metų, ne aukštesnis nei 150 cm, turi būti vežamas saugos kėdutėje arba kitame vaikams transportuoti skirtame įrenginyje, atitinkančiame vaiko svorį, ūgį bei technines sąlygas", – taip sakoma kelių eismo taisyklėse. Kategoriškai draudžiama vaiką iki 12 metų vežti priekinėje sėdynėje be saugos kėdutės. Vadinasi, "kitus specialius įrenginius" galima naudoti tik ant galinės automobilio sėdynės, o priekyje vaikas turi keliauti tik sėdėdamas saugos kėdutėje.



Nesisegančiųjų saugos diržų vis mažėja

Šių metų pradžioje bendrovė "If draudimas" atliko apklausą. Remiantis jos duomenimis, dauguma – 87 proc. – vairuotojų saugos diržą segasi visada, 56 proc. vairuotojų veža tik saugos diržu prisisegusius keleivius. Deja, lygiai tiek pat vairuojančiųjų mašiną, t.y. 56 proc., vis dar nepasirūpina, kad diržus prisisegtų ir ant galinių sėdynių sėdintys keleiviai. Priekyje sėdinčio keleivio saugumu pasirūpina 42 proc. vairuotojų. O vairuotojų, kurie kartais paprasčiausiai pamiršta prisisegti saugos diržą, apklausa išaiškino viso labo tik 2 proc. Regis, beveik neliko vairuojančiųjų, kurie piktybiškai nesisega diržų.

Beliko, kad tokie pat sąmoningi taptų ir keleiviai. Juk važiuodami neprisisegę jie kelia grėsmę ne tik savo, bet ir vairuotojo saugumui. Ant galinės sėdynės sėdintis 80 kg sveriantis vyras į priekyje sėdinčius asmenis avarijos metu rėžiasi dviejų tonų svoriu. Ypač rizikuoja mūsų atžalos – trys iš keturių vaikų galėjo išvengti sužalojimų, jei tėvai juos būtų vežę saugos kėdutėje.

"Auto Swiat" nuotr.



Atsargiai – duobė!

Pavasario išdaigos
2 dalis

Tokių skambučių kelininkai sulaukia kone kasdien, bet Kelių priežiūros tarnyba visuomet randa pasiaiškinimų dėl kelių kokybės mūsų šalyje. Nuo tada, kai kelių tiesimas finansuojamas iš Europos Sąjungos lėšų, dažniausiai kaltas jau nebe pinigų trūkumas, o... klimatas. Pasak kelininkų, visų bėdų priežastis yra temperatūra, artima nuliui laipsnių, kuri Lietuvoje vyrauja nuo ankstyvo rudens iki vėlyvo pavasario. Jei klimatas būtų šiek tiek švelnesnis arba, atvirkščiai – šaltesnis, asfalto danga tvertų ilgiau. O dabar vanduo įsigeria į paviršių, tai užšąla, tai vėl atitirpsta, taip ardydamas viršutinį kelio dangos sluoksnį. Todėl ir atsiranda duobių.

Kelininkams nedarbas negresia

Dukart per metus, pavasarį ir rudenį, net neseniai nutiesti arba suremontuoti keliai pradeda atrodyti kaip šveicariškas sūris. Žinoma, galima būtų keisti kelių tiesimo technologiją ir naudoti tą, kuri geriau pritaikyta tokiai temperatūrai. Tik kam to reikia? Kol yra taip, kaip yra, kelininkams negresia nedarbas, savo "derlių" renka ir automobilių servisai. Kuo naujesni automobiliai – tuo didesnė rizika, kad po smūgio į duobę bus brangesnių gedimų. Nauji automobiliai, įskaitant ir visureigius, yra kuriami važinėti gerais keliais. Šiuolaikinės žemo profilio, kietos, plačios padangos dažnai "kapituliuoja" net važiuojant per nedidelius nelygumus, o pataikius į didesnę duobę labai dažnai tenka keisti ne tik padangą, bet ir ratlankį.

Dauguma vairuotojų net nenutuokia, kokie trapūs yra jų automobiliai. Todėl rekomenduojame po kiekvieno smūgio į duobę nuodugniai patikrinti automobilio būklę. Jei pažeidimai akivaizdūs ir galite įrodyti jų priežastį (pvz., duobės nuotrauka, dar geriau – policijos protokolas), turite šansų iš kelių priežiūros tarnybos gauti piniginę kompensaciją. Laimė, oro temperatūros svyravimai neatleidžia kelininkų nuo pareigos prižiūrėti kelius.

Jurgis Bružas

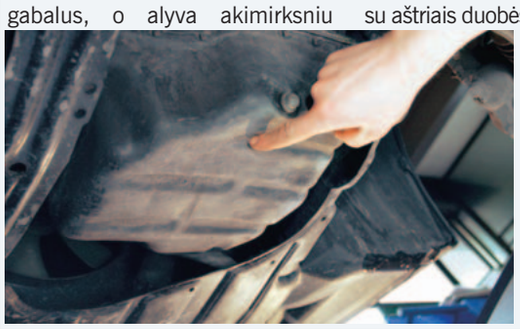
Pažeisti stebulių guoliai



Iš gerų medžiagų pagamintų guolių turėtų užtekti visam automobilio gyvavimo laikotarpiui. Vis dėlto kartais juos tenka keisti ir dažniausiai visai ne dėl natūralaus tarpusavyje besitrinančių detalių susidėvėjimo, o dėl guolio pažeidimų po smūgio. Tačiau reikia nepamiršti to, kad nuo detalės pažeidimo momento iki pasekmių paaiškėjimo paprastai praeina nemažai laiko.

Alyvos karteris

Daugelio naujesnių automobilių variklio alyvos karteris padarytas iš lengvo lydinio, tad reikia tik nestipraus smūgio – ir šis subyrės į gabalus, o alyva akimirksniu ištekės. Tokiu atveju variklį galima išgelbėti tik staigiai jį išjungus. Skardiniai alyvos karteriai taip pat nėra per daug atsparūs kontaktui su aštriais duobės kraštais. Net nuo nedidelio smūgio juose gali atsirasti nesandarumas arba alyvos rezervuaro dažų danga bus pažeista, tad karteris gali greitai surūdyti.



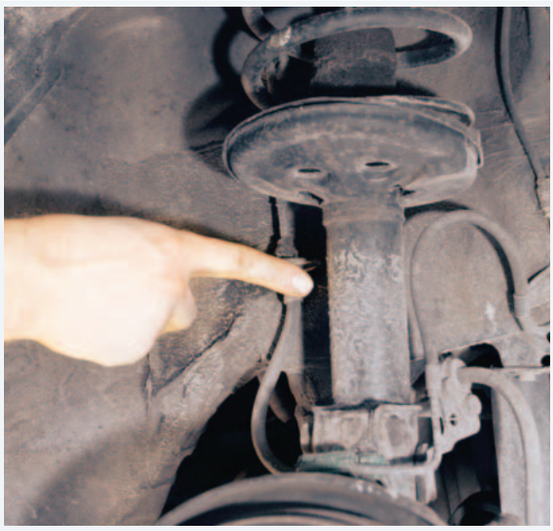
Vairo mechanizmas



Vairo traukės ir jų antgaliai paprastai kainuoja gana pigiai. Užtat vairo kolonėlės detalių kaina keliskart didesnė

Jei po smūgio į duobę mašina važiuoja nestabiliai, sunku išlaikyti važiavimo kryptį ar važiuojant per nelygumus girdimas barškėjimas, tikriausiai nukentėjo vairo sistemos elementai. Jei pažeistos tik vairo traukės ar jų antgaliai – pusė bėdos. Tiesa, tuomet reikia nedelsiant važiuoti į servisą, bet sąskaita už remontą neturėtų viršyti kelių šimtų litų. Tačiau jei bus pažeista vairo kolonėlė, išlaidos bus gerokai didesnės.

Pakaba



■ Standartinių pakabos gedimų sąrašas yra ilgas. Dažniausiai pažeidžiamos pakabos svirtys ir jų lankstai (vadinamieji šarnyrai), metalinės ir guminės įvorės (vadinamieji sailenblokai), stabilizatoriaus jungtys ir amortizatoriai. Daugelyje automobilių galima pakeisti kiekvieną elementą atskirai – tada remonto kainos nėra didelės, nes lankstai ar įvorės kainuoja apie keliasdešimt litų. Deja, vis dažniau naudojamos neišardomos svirtys, kurias keisti tenka visas.



Kuo labiau duobėtas kelias, tuo greičiau nusidėvi amortizatoriai, įvorės ir kiti pakabos elementai. Remonto kainos priklauso nuo automobilio modelio

Ratlankiai ir padangos

■ Ratlankių ir padangų pažeidimų kartais nesimato iš karto. Dažnai būna pažeistas, pvz., padangos kordas, tačiau viršutinis gumos sluoksnis atrodo nepažeistas, o padangos deformacija (gumbas ar iškilumas) atsiranda tik po tam tikro laiko. Tai rimtas perspėjimo signalas – tokiu būdu pažeista padanga gali sprogti į gabaliukus bet kuriuo momentu ir taip atsitinka dažniausiai tada, kai padanga yra labiausiai apkrauta, t.y. važiuojant dideliu greičiu arba stabdant. Negalima ignoruoti ir ratlankio pažeidimų. Plieninių ratlankių deformaciją galima pamatyti plika akimi, o štai lengvojo lydinio ratlankiuose pavojingiausi yra maži įtrūkimai, kurie silpnina konstrukciją, todėl ratlankis gali skilti į gabalus. Vienas originalus aliumininis ratlankis gali kainuoti net per tūkstantį litų.



Padangos pažeidimai ne visada pastebimi iš karto. Nuo įvažiavimo į duobę iki pirmų pažeidimo požymių dažnai praeina kelios savaitės



Išmetamųjų dujų sistemos elementai



■ Išmetamųjų dujų sistema turi būti sumontuota elastingai, kad vibravimas nepersiduotų į kėbulą. Guminių kabliukų ir laikiklių patvarumas yra ribotas, ypač jei jie nebenauji. Jei po įvažiavimo į duobę girdisi, kad duslintuvas daužosi į kėbulą, būtina sustoti – jei kuris nors išmetamųjų dujų sistemos elementas nutrūks važiavimo metu, žala bus gerokai didesnė.



Elastingi duslintuvo tvirtinimo elementai dažnai nutrūksta net ir nuo nedidelės apkrovos

Saugos oro pagalvės



■ Saugos oro pagalvės iššoka be priežasties itin retai, tačiau kartais nutinka ir taip. Lietuvos keliais važinėja daug automobilių po rimtų remontų, jų oro pagalvių valdymo blokai yra "atnaujinti", tad reakcija gali būti nenuspėjama. Jei smūgio į duobę metu apkrova kėbului bus tokia didelė, kad inercijos davikliai supras tai kaip susidūrimą, pagalvės gali iššauti. Tokiais atvejais remonto kainos bus kosminės.



Saugos oro pagalvių keitimas gali kainuoti daugiau nei naudotas automobilis



Prieš pradedant eksperimentą visas *Kia Cee'd* buvo nuodugniai apžiūrėtas, kiek jame atsiradę pirminių korozijos židinių

Ar suės naują mašiną rūdys

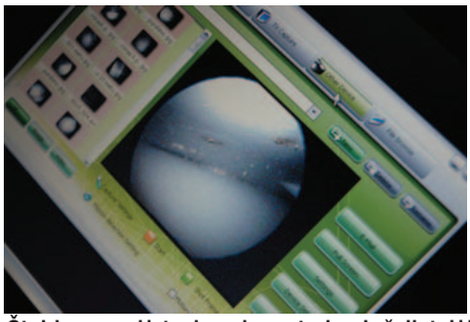
"Auto Bild" redakcija kartu su bendrove "Makvis" praėjusią savaitę pradėjo analogų Lietuvoje neturintį eksperimentą – antikorozinėmis medžiagomis buvo išpurkšta pusė dvejų metų senumo *Kia Cee'd* redakcijos automobilio, kurio uždaras ertmes jau apėmė korozija.

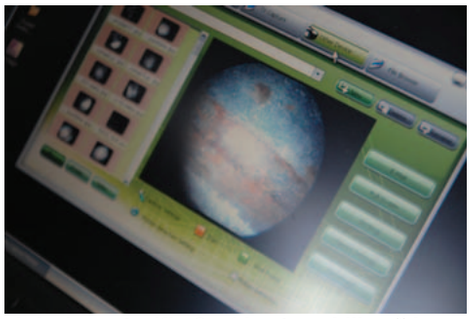
Prieš pradedant eksperimentą bandomasis *Kia Cee'd* lankėsi "Dinitrol" antikoroziniame centre. Jame specialiu technoskopu buvo nustatyta, kad nors automobiliui tik dveji metai, uždarose jo kėbulo ertmėse jau atsiradę pirmųjų korozijos požymių: pradėjo rūdyti kėbulo slenksčiai, lonžeronai, apatinės durelių vidaus ertmės, kiti uždari kėbulo profiliai. Žodžiu, pagrindinės kėbulo vietos, kurias labiausiai veikia didžiausias mašinų kėbulo priešas – korozija.

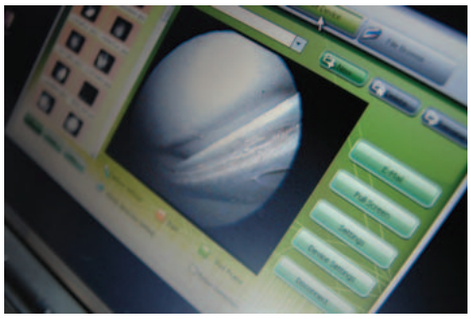
Kiekviename automobilyje yra apie 70 metrų taškinio suvirinimo siūlių, kur dažniausiai korozija ir prasideda. Ji tampa ypač pavojinga, jei nuo šių siūlių ima plisti uždarose ir sunkiai prieinamose, iš išorės nematomose kėbulo vietose – slenksčiuose, ratų arkose, durelių viduje. Ypač tam palankios sąlygos – drėgnas klimatas, dažni temperatūros svyravimai, gatvėse barstoma druska ir nepakankama priežiūra. Pasak "Makvio" specialistų, prietaisu ištyrus visas uždaras mūsų *Kia Cee'd* modelio kėbulo erdves, beveik visur rasta pirmųjų korozijos židinių.

Pramonei neapsimoka

Automobilių korozijos eksperto dr. Kęstučio Mikučionio nuomone, nerūdijančių mašinų nėra – tik vienos jų rūdija mažiau, o kitos daugiau. Priežastis palyginti banali – nė vienas naujo automobilio gamintojas nesuinteresuotas sukurti amžinos mašinos, antraip patirs keblumų siekdami parduoti kitą naują modelį,

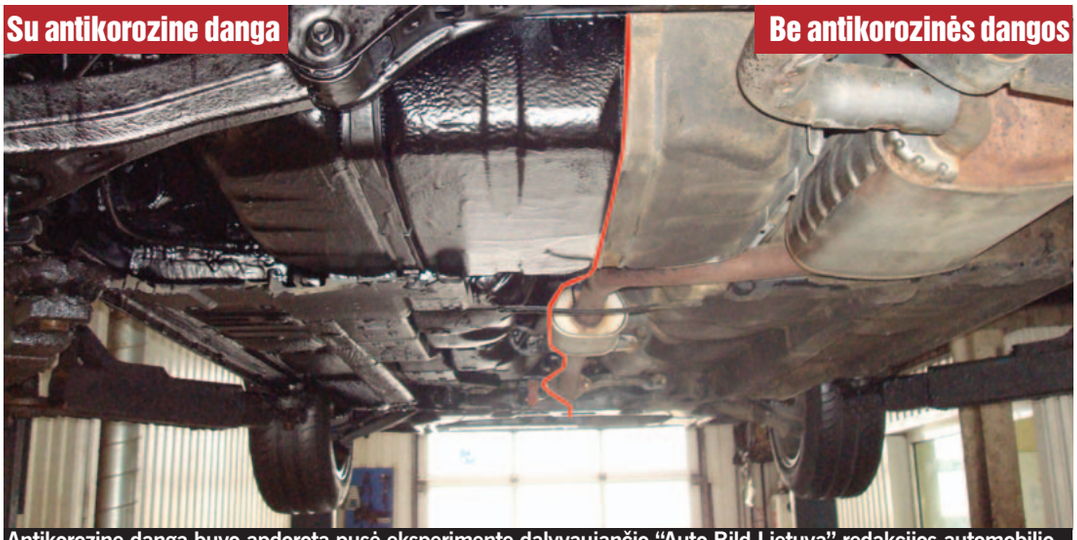






Štai ką parodė technoskopo tyrimai, žvilgtelėjus į dvejų metų *Kia Cee'd* automobilio uždaras kėbulo ertmes: vienur korozijos procesas tik prasideda, kitur jis jau žada pradėti plisti geometrine progresija. Labiausiai linkusios rūdyti uždaros ertmės, kuriose kaupiasi vanduo

Irmanto Petronio ir Tomo Alksnio nuotr.



Antikorozine danga buvo apdorota pusė eksperimente dalyvaujančio "Auto Bild Lietuva" redakcijos automobilio

kurių pasaulyje per metus "iškepama" apie 20 mln. Kita vertus, jei dar gamykloje būtų rūpinamasi nuodugnia antikorozine apsauga, sulėtėtų konvejerio darbas, kiekvienas naujas automobilis pabrangtų apie 500–1000 eurų ir jį būtų dar sunkiau parduoti. "Mitsubishi", "Ford", "General Motors" pernai įspėjo, kad gamyklinių priemonių nuo korozijos naudojama gerokai mažiau.

Prieš kelerius metus Švedijos korozijos instituto mokslininkai ištyrė 18 markių serijinius automobilius, eksploatuotus Šiaurės šalyse. Apžiūrėjus 720 mašinų, kurios nebuvo papildomai apdorotos antikoroziniais preparatais, pasirodė, jog net trečdalio šešerių metų senumo automobių slenksčiai, durų apačios, vidinės ertmės ir taškiniu būdu suvirintos siūlės buvo prarūdijusios kiaurai. Lėčiausiai rūdijantys pasirodė *Audi 100, Mercedes 124* ir *Volvo 700* modeliai, greičiausiai – *Opel Kadet, Lada Samara, Mazda 626, Fiat Uno* ir *Mitsubihi Colt*.

Rūdys išlenda per anksti

Automobilių pramonės atstovai kovodami su korozija paprastai naudoja kurią nors galvaninę dangą: gryno cinko, cinko ir geležies, cinko ir nikelio lydinių arba cinko ir nikelio su papildomu polimerinės dangos sluoksniu. "Visos šios dangos dar gali būti skirtingų storių. Visada pasitvirtina taisyklė: kuo storesnė galvaninė danga, tuo didesnis jos atsparumas korozijai. Deja, dangos storis tiesiogiai susijęs su mašinos svoriu ir su degalų sąnaudomis. Dėl šios priežasties galvaninių dangų storis automobilių pramonėje paprastai neviršija 6–9 mikronų. Natūriniai korozijos bandymai rodo, kad esant tokiam cinko ar jo lydinių galvaninių dangų storiui pirmi korozijos požymiai pasirodo jau pirmais arba antrais metais, priklausomai nuo to, kur ir kaip automobilis eksploatuojamas", – pasakojo daktaras K.Mikučionis.

Priminsime, kad pasaulio valstybės suskirstytos į septynias korozijos rizikos zonas. Dėl drėgnų klimato sąlygų (temperatūra dažnai svyruoja apie 0 laipsnių), kelininkų žiemą barstomos druskos ir kitų cheminių preparatų, naudojamų keliams prižiūrėti, Lietuva priklauso pačiai pavojingiausiai zonai. Specialistų teigimu, tokiomis sąlygomis itin greitai prasidedanti ir nestabdoma korozija per metus gali suėsti iki 1 mm neapsaugotos geležies. Kiekvienas statistinis mūsų keliais važinėjantis automobilis kasmet vien dėl korozijos nuvertėja 560–1000 Lt. Mūsų šalyje per metus vidutiniškai pakeičiama 100 tūkst. surūdijusių duslintuvų ir apie 10 tūkst. radiatorių. Pasirodo, net 95–98 proc. gyvybiškai automobiliui svarbių kompiuterizuotų sistemų pradeda streikuoti dėl to, kad rūdys paveikia kontaktus.

Mašinos su antikorozine danga – brangesnės

Visame pasaulyje automobilių pardavimas dramatiškai krinta. Europoje per tris mėnesius maždaug 511 tūkst. pirkėjų pirko naudotus automobilius, nors ne krizės metais būtų pirkę naujus. Lietuvoje naujų mašinų paklausa per pirmus šių metų mėnesius smuktelėjo bene keturis kartus, nes daugelis žmonių nusprendė turimu automobiliu važinėti tol, iki sulauks geresnių laikų. Panašia logika vadovaujasi daugelio Senojo žemyno šalių gyventojai. Antai Danijoje, kurioje transporto parkas yra palyginti senas, vidutines pajamas gaunantis žmogus asmeninį automobilį lig šiol paprastai keisdavo kas trejus–penkerius metus, o dabar žada tai daryti kas aštuonerius metus. Kadangi vienas labiausiai akis badančių prekinės išvaizdos trūkumų yra rūdžių pėdsakai ant kėbulo paviršiaus, danai masiškai traukia į korozijos naikinimo centrus (Danijoje jų yra apie 150). Apdoroti automobilį specialiais korozijos procesus stabdančiais preparatais čia vidutiniškai kainuoja apie 500 eurų. Tačiau daugeliu atvejų parduodant nenaują mašiną tai reiškia kur kas didesnę kainą, palyginti su analogišku, tik nuo rūdžių poveikio "nepaskiepytu" automobiliu. Deja, Lietuvoje tai beveik nevertinama – antikorozinėmis priemonėmis apdorotos parduodamos mašinos vertė visai nepadidėja.

Jonas Okmanas

Atsparumas korozijai

1998–1999 m. modeliai	Atsparumo korozijai balas*
Audi A4	0,11
Volvo S70/V70	0,12
SAAB 9-5	0,14
3 *serijos* BMW	0,28
Škoda Octavia	0,28
VW Golf	0,30
5 *serijos* BMW	0,31
E *klasės* Mercedes	0,33
Peugeot 206	0,35
Nissan Primera	0,36
Volvo S40/V40	0,38
Fiat Punto	0,39
Toyota Corolla	0,41
Opel Astra	0,44
Renault Megane	0,50
Mitsubishi Carisma	0,54
Citroen Xantia	0,62
Ford Focus	0,76
Mazda 626	0,88
Ford Mondeo 1,10	
Hyundai Accent	2,03

* 0 atspariaususias, 1 ir daugiau – mažiausiai atsparus

Šaltinis: Švedijos korozijos institutas

Eksperimento tikslas

■ Antikorozinėmis priemonėmis, aprobuotomis Švedijos korozijos instituto ir laikantis technologinių procedūrų reglamento, apdorojama viena eksperimente dalyvaujančio redakcijos automobilio puse. Lygiai po metų pasinaudojus endoskopu bus patikrinta, ar korozija specialiomis medžiagomis apdorotoje pusėje visiškai sustojo, "užsikonservavo", ir kokios būklės bus antikorozinės dangos nemačiusi *Cee'd* pusė – ar rūdys išplis smarkiau. Priminsime, kad *Cee'd* bus eksploatuojamas kiekvieną dieną ir per ateinančius metus nestovės garaže.

Kiltų pagrįstas klausimas – juk gamintojai suteikia nuo šešerių iki dvylikos metų garantiją nuo kiauryminio prarūdijimo? Tačiau kai reikalas prieina prie esminių aiškinimųsi, paaiškėja, kad garantija galioja tik tais atvejais, jei mašina buvo pastatyta ant pjedestalo tarsi monumentas ir ja visai nebuvo važinėjama, nes normaliai ją eksploatuojant mūsų sąlygomis visada lengva rasti veiksnių, galinčių turėti neigiamos įtakos automobilio atsparumui korozijai.



Patikimas lyg gero laikrodžio mechanizmas

Pilame degalus, važiuojame, reguliariai atliekame techninę apžiūrą – ir viskas. Kaip ir kiti keli anksčiau vokiečių kolegų testuoti *Mazda* automobiliai, šis šeimyninis vienatūris su 143 AG dyzeliniu varikliu nenuvylė net nuvažiavus 100 000 km.



Prieš 14 metų kolegos iš vokiškojo "Auto Bild" žurnalo atliko *Mazda 626* ilgalaikį testą ir automobilį įvertino kaip "į akis krintantį kuklumą". Omenyje turėta paprasta išorė ir be jokio gedimo įveiktas 100 000 km maratonas. *Mazda 5* pasižymi lygiai tokiomis pačiomis savybėmis.

Tačiau 2006 m. liepą, kada buvo pradėtas šis didysis testas, pasaulis atrodė šiek tiek kitaip. Septynvietis vienatūris (penkiavietė "Comfort" versija nebuvo tokia populiari) pirkėjams labai patiko. Tačiau buvo vienas "bet" – šis *Mazda* automobilis labai prastai pasirodė atliekant vadinamąjį briedžio testą. Kad ir turėdamas ESP ("Mazda" šią sistemą vadina DSC), japonų vienatūris, įveikdamas staigius posūkius, nors automatiškai ir sumažindavo greitį, vis tiek pavojingai slysdavo šonu. Gamintojas į rimtą trūkumą reagavo greitai ir tų pačių metų spalį visiems pirmiems parduotiems aštuoniolikai tūkstančių *Mazda 5* vienatūrių buvo nemokamai pakeista valdymo sistema. Tarp jų atsidūrė ir testuotas automobilis.

Keliautojų numylėtinis

Pradėjus eksploatuoti automobilį, *Mazda 5* tapo visų keliautojų numylėtiniu. Šiam vienatūriui neturėta jokių priekaištų. Vėjas glosto jo šiuolaikišką pleišto formą, o dėl kilstelėtos šoninės linijos ir patamsintų langų jis ir rytoj atrodys patraukliai. Tiesa, dėl savitos automobilio konstrukcijos kliūva nepakankamas matomumas važiuojant atbuline eiga, tačiau šią problemą išsprendžia praktiška galinio vaizdo kamera, kuri buvo komplektuojama kartu su navigacijos sistema už papildomą mokestį.

Daugybės pagyrų sulaukė galinės stumdomosios durelės, kurių šios klasės automobiliuose negali pasiūlyti nė vienas konkurentas. Taigi išlipti ir įlipti patogu net ir labai siaurose automobilių statymo vietose. Daugiau nei dvejus metus, kol vyko ilgalaikis testas, šių durelių mechanizmas veikė kuo puikiausiai. Tiesa, viduje tarp durelių ir sėdynės yra didelis tarpas ir keleiviai pasigenda šoninių rankų atramų.

Tačiau sėdynes galima įvairiai stumdyti. Be to, antros eilės sėdynes galima sulankstyti, o dvi trečios eilės sėdynės dažniausiai naudojamos leidžiantis tik į trumpą kelionę. Tuomet apie bagažinės talpą, savaime suprantama, nėra ko nė kalbėti.

Negalima nepagirti *Mazda 5* dyzelinio variklio: 143 AG visiškai užtenka, įspūdingas 360 Nm sukimo momentas esant 2000 aps./min. garantuoja malonų važiavimą. Tačiau sankaba veikia labai šiurkš-

nukelta į 38 p. ▶



Navigacinės sistemos valdymo svirtis yra vairuotojui patogioje vietoje – šalia pavarų perjungimo svirties. Vis dėlto surinkimo ir medžiagų kokybė neatlaikė ilgalaikio naudojimo – testo pabaigoje visas prietaisas klibėjo. Įvedant kelionės tikslą, jautria valdymo svirtimi sunku pataikyti į reikiamą vietą



Sėdynės patogios, tinkamos ilgoms kelionėms, deja, keleivio sėdynės aukščio reguliuoti negalima



Jei teks važiuoti šešiese, vaikų vežimėliai sunkiai tilps

Remontas

22 883 km

Techninio aptarnavimo metu pakoreguotas žibintų švietimo aukštis. **Garantija**

Priekyje kairėje pasimetė trys plastikiniai gnybtukai, kuriais buvo pritvirtinta ratų arkos apdaila. Servise buvo įdėti nauji. **Garantija**

44 554 km

Atliekant techninį aptarnavimą buvo pataisytas stringantis kairio galinio lango kėliklis. **Garantija**



Žibintai kokybiški, bet artimosios šviesos per daug nukreiptos žemyn

Taip sako "Mazda":

... dėl stiklo valytuvų varikliuko ir valytuvų svirčių pakeitimo:

važiuojant dideliu greičiu kartais pasitaikydavo, kad stiklo valytuvai netiksliai grįždavo į savo pradinę padėtį. Vairuotojams pradėjus skųstis, nemokamai įmontuotas stipresnis varikliukas ir patobulintos valytuvų svirtys.



... dėl žibintų sureguliavimo:

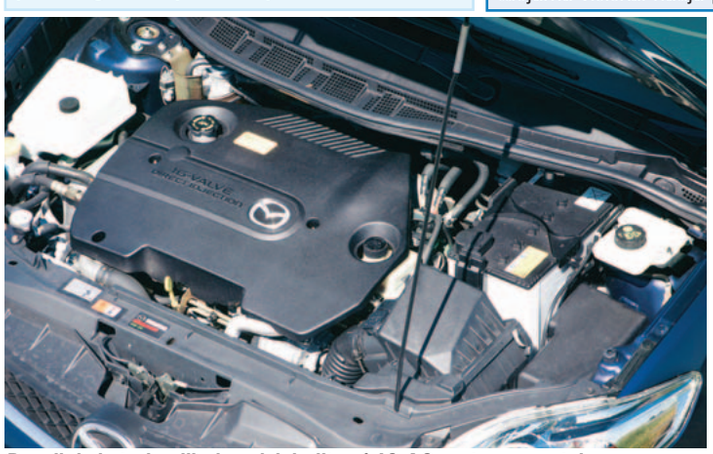
jei vairuotojai pageidauja, artimosios šviesos gali būti nukreiptos aukščiau.

... dėl prastos variklio pagalvės – imtasi atšaukimo:

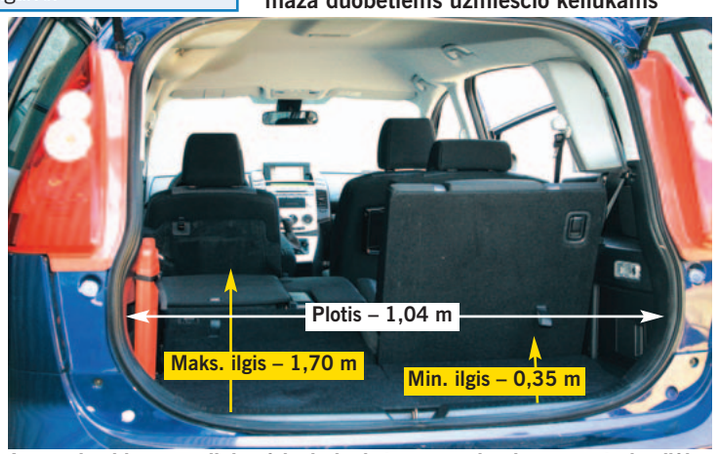
patikrintas vairuotojo pusėje esančios variklio pagalvės tvirtumas. Jei nėra jokių priekaištų, pakeičiamas tik varžtas. Jei varžtas laisvas, įmontuojama visiškai nauja pagalvė.



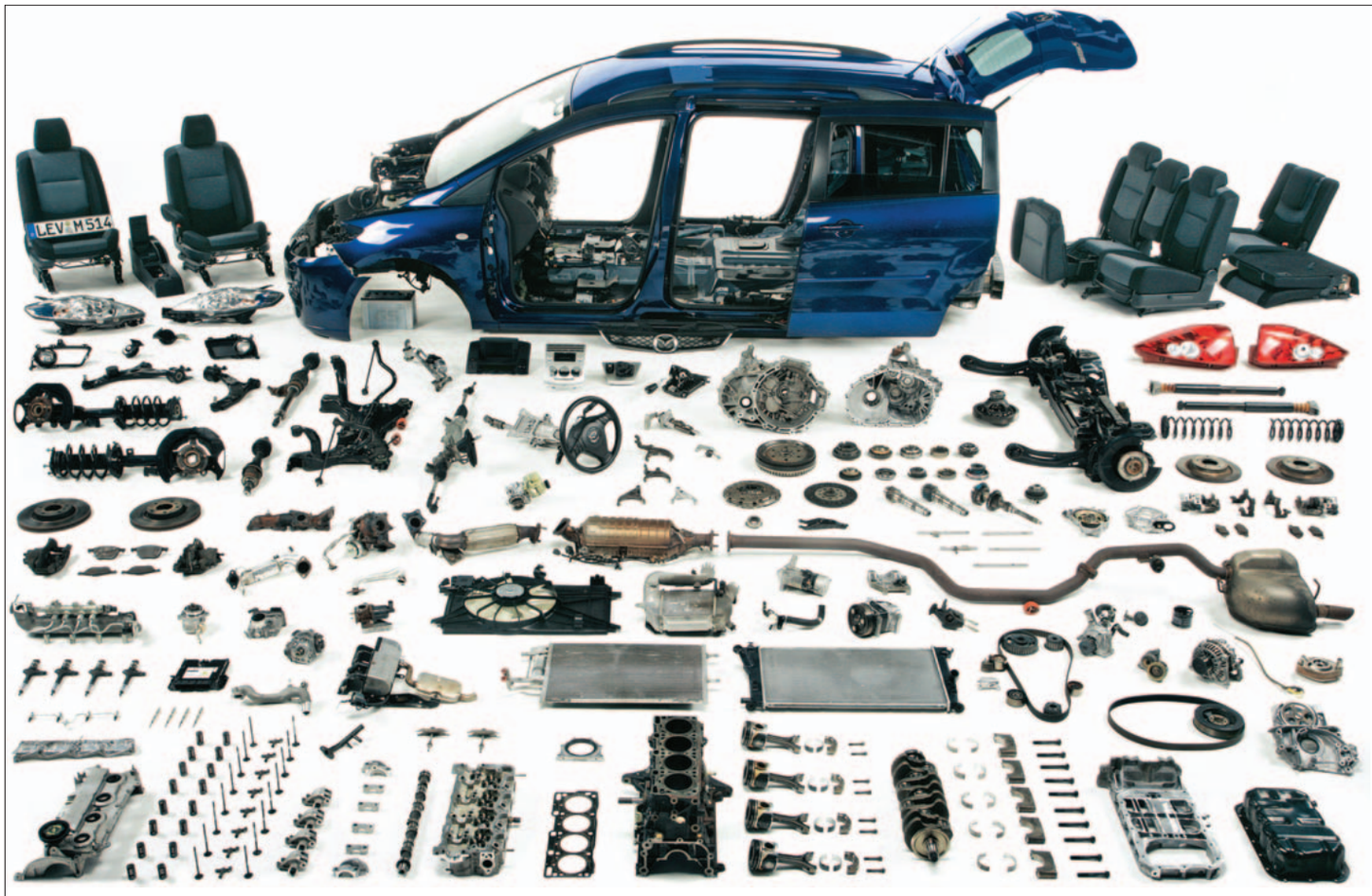
Septynvietis *Mazda 5* testo metu buvo geidžiamas ilgų distancijų tarnybinis automobilis. Tačiau važiuojant prastais keliais reikia būti atsargiems, nes jo prošvaisa per maža duobėtiems užmiesčio keliukams



Dyzelinis keturių cilindrų, dviejų litrų 143 AG motoras vos telpa po variklio dangčiu. Testo metu jį matė tik dirbtuvių darbuotojai, nes jis beveik iš viso nenaudojo alyvos. Jei būtume žinoję, būtume netikrinę...



Lengvai valdomas galinių sėdynių lankstymo mechanizmas, antroje eilėje iš trijų sėdynių galima padaryti vieną. "Mazda" šią sistemą vadina "karakuri". Tiesa, nuo grindų kilimėlių labai sunku nuvalyti pūkus



Iki 100 000 kilometrų viskas buvo gerai...

...tačiau šis rezultatas rodo tik pusę tiesos. Deja, testo vertintojai pastebėjo nemažai pirmos kartos *Mazda 5* kokybės trūkumų. Pavyzdžiui, korozija buvo pažeidusi skardą, apsaugančią nuo išmetamųjų dujų sistemos skleidžiamo karščio. Kada skarda nukris – tik laiko klausimas. Labai nešvariame variklio skyriuje pastebėjome daug rūdžių ant įvairių vamzdžių ir laikiklių. Rūdys apėmė net tvirtai sujungtus ir dėl to, atrodo, apsaugotus priekinio apsauginio gaubto laikiklius (nuotr. nr. 6). Slenksčių ir durelių apačioje per visą automobilio ilgį užtepta antikorozinė medžiaga atrodo lyg negrabiai atliktas remontas – nesmagu žiūrėti.

Bet būkime objektyvūs. Nepamirškime svarbiausio – visą testo atstumą *Mazda 5* įveikė be didelių gedimų. Pakabos svirtys, pusašiai ir vairo sistema liko geros būklės. Transmisija ir sankaba visus vargus įveikė be gedimų. Variklis taip pat nesiskundžia sveikata. Bandant ant stendo jis pasiekė net 151 AG – aštuoniomis daugiau, negu nurodo gamintojas. Alyvos šis dyzelinis motoras beveik nenaudoja (tik 0,8 litro 100 000 km). Tai pirmasis "Auto Bild" ilgalaikis testas, kurio pabaigoje variklio alyvos kiekis beveik nesumažėjo.

Automobilis pakankamai galingas, dėl to smagu važinėti ir kalnuose – *Mazda 5* per kelionę pietinėje Tirolio dalyje



čiai, o šešių bėgių mechaninės pavarų dėžės šeštasis ir atbulinis bėgiai reikalauja itin tikslaus perjungimo.

Automobilio dinamika patiko visiems bandytojams. Nepaisant didelio greičio vidutinės degalų sąnaudos tebuvo aštuoni litrai, o alyvos – prilygo nuliui.

Kurioziška – virš alyvos lygio matuoklyje pažymėtos raidės F, kuri reiškia maksimalų kiekį, dar yra raidė X. Instrukcijoje perspėjama: jeigu alyvos lygis yra netoli X, tuomet variklio alyvos atsargas reikia papildyti. Jeigu alyva eina į pabaigą, papildomai įpurškiama degalų. Jie šiek tiek padidina alyvos kiekį, tačiau gamintojas perspėja – reikia stengtis, kad to prireiktų kuo rečiau.

Mazda 5 savo dizainą patobulino praėjus beveik 3 metams

Tik gerai įsižiūrėjus galima pastebėti 2008 m. atliktus atnaujinimus. Radiatoriaus grotelės šypsosi piktdžiugiškiau, pakeisti priekiniai bei galiniai žibintai ir buferis. Stumdomosios durelės dabar gali būti valdomos elektra. Šiek tiek pakeista galinės ašies geometrija, sustiprinti amortizatoriai. Buvo patobulintas ir 146 AG turintis benzininis variklis. Pavarų dėžė pasipildė šeštuoju bėgiu, be to, galiausiai atsirado ir automatinė pavarų dėžė. 143 AG dyzelinio variklio sąnaudas "Mazda" sumažino trimis procentais.



To negalėjome nepastebėti

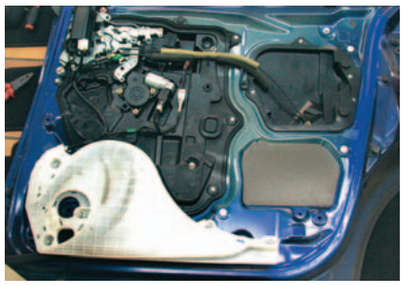
1 Taip tikrai neturėtų atrodyti dvejus metus pagal visus gamintojo nurodymus eksploatuoto automobilio akumuliatorius. *Mazda* automobilių gamintojai turėtų gerokai pasitempti, kadangi prastas antikorozinis paruošimas – silpniausia šio japonų vienatūrio vieta





2 Dėl kietųjų dalelių DPF filtro ilgalaikio testo metu nebuvo jokių problemų. Regeneracija, automatiškai sudeginanti filtre susikaupusias kietąsias daleles, veikė nepastebimai ir patikimai. Tačiau dažnai važiuojant trumpus atstumus gali atsirasti gedimų

3 "Mazdos" mechanikai buvo neatidūs. Ardydami automobilį dešinės pusės stumdomųjų durelių konstrukcijoje ieškojome bilduko ir radome veržlę, kuri barškėjo visus šiuos dvejus metus. Vis dėlto durų funkcionavimui tai neturėjo jokios įtakos





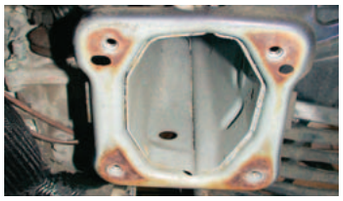


4 Dauguma variklio skyriuje esančių agregatų ir laikiklių atrodo taip pat kaip ir šie surūdiję vamzdžiai kairėje. Akivaizdu, kad japonai bandė sutaupyti. Būtinas skubus valymas ir papildomas apdorojimas antikorozinėmis medžiagomis

5 Variklio korpusas pasidengęs plonu purvo ir alyvos sluoksniu. Priežastis – nesandarus riebokšlis. "Mazda" teigia, kad tai nebūdingas gedimas



6 Rūdija apsaugų, esančių automobilio dugne, tvirtinimo vietos. Tai taip pat neapgalvoto taupumo, gaminant *Mazda 5,* padarinys



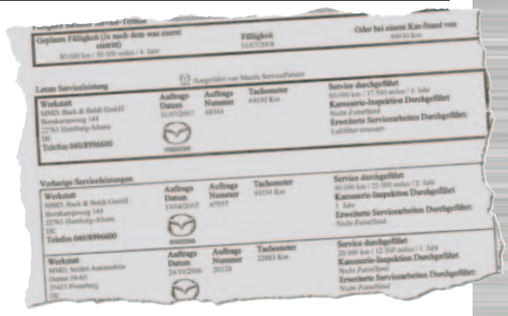
Techniniai MAZDA 5 2.0 ELEGANCE (2006 m.) duomenys	
Ilgis (mm)	4505
Plotis (mm)	1755
Aukštis (mm)	1665
Durų/vietų salone sk.	5/7
Variklis	turbodyzelinis
Variklio darbinis tūris (cm³)	1998
Variklio cilindrų sk.	4
Variklio galia (AG esant aps./min.)	143/3500
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	360/2000
Pavarų dėžė	6/mech.
Maks. greitis (km/h)	197
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	10,4
Degalų bako talpa (l)	60
Bagaž. talpa (l) min./maks.	112/1566
Automobilio masė (kg)	1610
Padangos (priek., gal.)	205/55 R16
Degalų sąnaudos (l/100 km):	
mieste	**7,3**
užmiestyje	**6,3**
vidutinės	**5,7**
Kaina (Lt)	**31 tūkst.**



MAZDA 5 2.0 ELEGANCE (2006 m.) atsarginių detalių kainos	
Detalė	**Kaina (Lt)**
Priekiniai žibintai (vnt.)	1500
Galiniai žibintai (vnt.)	850
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	160
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	140
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	140
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	120
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	290
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	250
Sankabos komplektas	1570
Priekinis sparnas	470

Testuota	Rida (km)	
	8089	101 306
Įsibėgėjimas 0–50 km/h/0–100 km/h/0–130 km/h (s)	3,9/10,8/18,6	3,6/10,4/17,6
60–100 km/h (4 pav.)/80–120 km/h (6 pav.) (s)	7,2/15,4	7,0/14,8
Stabdymo kelias (m) važiuojant 100 km/h (atvėsusiais/įkaitusiais stabdžiais)	38,1/39,3	37,0/38,3
Vidutinės degalų sąnaudos testo metu (l/100 km)	**6,4**	**6,6**
Triukšmingumas (dB) važiuojant 50/100/130 km/h greičiu	61/68/72	62/69/72

"Mazda" nebenaudoja senųjų serviso knygelių. Visos atliktos apžiūros ir remontai fiksuojami gamintojo duomenų bazėje. Vairuotojas gauna spausdintą versiją (dešinėje), kurioje išsamiai aprašyti visi duomenys. Tai privalumas ir norint automobilį parduoti



Privalumai

- Mažai genda
- Dinamiškas ir taupus dyzelinis variklis
- Praktiškas salonas
- Komfortiška važiuoklė

Trūkumai

- Netiksliai veikia pavarų dėžė
- Prastokos apdailos medžiagos
- Daug korozijos židinių (išskyrus kėbulą)
- Maža prošvaisa

Automobilių be trūkumų nebūna

Ilgojo testo važiavimo vertinimo knygoje raudonai pažymėti trys kritikos punktai. Greičio ir stabdžių pedalai yra per arti vienas kito. Vairo mechanizmas galėtų būti tikslesnis. Vasarą keleiviai pasigenda automatinės klimato kontrolės.

Taip pat galima sukritikuoti per žemai nukreiptus "Xenon" žibintus. Salone trūksta didesnių skyrelių žemėlapiui įsidėti, bagažinės apdailos medžiaga ir kojų kilimėliai sunkiai išvalomi. Deja, salono apdailos medžiagos atrodo pigiai ir matomas beveik kiekvienas įbrėžimas.

Vis dėlto paprastam vairuotojui, kuris šį dinamišką automobilį naudoja kelionėms į darbą ir šeimos išvykoms, tai nelabai rūpi. Jis džiaugiasi puikiu erdvės išnaudojimu, komfortišku važiavimu ir vertina galines stumdomąsias dureles. Greičiausiai jis išsiverčia ir be navigacinės sistemos, kuri veikia lėtokai ir kainuoja beveik 8000 litų.

Leonas Paplauskas

Išvada

■ Tarp geriausių ilgalaikio testo išbandymą patyrusių automobilių *Mazda 5* puikuojasi antroje vietoje. Nemalonu konkurentams? Taip. Labiausiai nesmagu turėtų būti VW kompanijai, nes pasirodo, kad šiame ilgalaikių testų amžiuje sukurti automobilį, galintį be gedimų nuvažiuoti 100 000 km, yra visai įmanoma.



Lecho miestelis Arlberge – žiemą automobiliai greitai išsipurvina. Laimė, *Mazda 5* yra tokios formos, kuri puikiai telpa kiekvienoje automobilių plovykloje

Kuriems senatvė nebaisi?

Vidutiniškai kas ketvirtas patikrintas dešimties arba vienuolikos metų senumo automobilis turėjo rimtą gedimą, bet ne visada tai buvo taisyklė.

Perkant dešimties arba vienuolikos metų automobilį reikia atsargiai priimti sprendimą. TUV ataskaita rodo, kad 23,3 proc. automobilių buvo rasta rimtų gedimų, dėl kurių mašiną būtina remontuoti, o po to vėl grįžti pakartotinei apžiūrai. Tai yra 5 proc. daugiau, palyginti su aštuonerių ir devynerių metų automobiliais, ir tai tikriausiai turėtų būti natūralu.

Dažnai pasitaikydavo žibintų gedimų

Dažniausiai pasikartojančios 10 ir 11 metų automobilių bėdos – elektros sistemos, visų pirma šviesų, gedimai. Vairuotojai tiesiog pripranta prie mažėjančio žibintų efektyvumo, dažnai nepasirūpina tinkamu jų sureguliavimu ir netikrina už tai atsakingų varikliukų. Deja, nepaisydami šių ir daugelio kitų su šviesomis susijusių bėdų dažniausiai važinėjame tol, kol apie tai mums pasakoma per techninę apžiūrą.

Apžiūrint naudotą dešimties metų arba senesnį automobilį ypač daug dėmesio reikia skirti kėbului, nes tokio amžiaus mašinoje rūdys gana akivaizdžios. Žinoma, tai pasakytina ne apie visus automobilius, tačiau tokia rizika yra. Be to, į šią ydą atkreipia dėmesį ir TUV ekspertai. Jų teigimu, surūdijusių automobilių akivaizdžiai padaugėjo, palyginti su 8–9 metų mašinomis. Korozija puola net svarbiausią važiavimo saugumą užtikrinantį elementą – stabdžių sistemą. Šį faktą patvirtina ir daugelio servisų mechanikų nuomonė, kad stabdžių žarnelės ir vamzdeliai turi būti keičiami kas dešimt metų. Taip pat reikėtų nuodugniai apžiūrėti amortizatorius, ypač priekinius. Nors daugelis vairuotojų į atsirandančius barškėjimus reaguoja gana greitai, deja, kaip rodo TUV atlikti tyrimai, tai gana dažnas gedimas (gerokai viršija 10 proc.). Beje, reikia pastebėti, kad Lietuvos sąlygomis (turime galvoje gana prastą kelių būklę) rezultatai būtų dar blogesni. O štai patvariausios buvo šios sistemos: pavarų perjungimo (vid. gedimų koeficientas 2,4 proc.) ir vairo (3,1 proc.).

Viršutinę ataskaitos dalį okupavo *Toyota*

Statistika rodo, kad patvariausi 10 ir 11 metų automobiliai yra kilę iš Vokietijos ir žydinčių sakūrų šalies – Japonijos. Pirmaujančias pozicijas užima prabangūs sporti-

1 vieta

Porsche 911



Ir vėl *Porsche* nugali. Kultinis *911* modelis yra patikimumo etalonas. Techninę apžiūrą jis pereina be didesnio vargo.

6 vieta



Toyota Corolla

Keturi 10 ir 11 metų *Toyota* modeliai *(RAV4, Starlet, Corolla* ir *Carina)* atsidūrė pirmame ataskaitos dešimtuke – puikus rezultatas.

15 vieta

Volkswagen Polo



***Polo* įrodo, kad ir mažius gali labai daug. Jei ne dažnai pasitaikantis vairo sistemos laisvumas ir smulkios bėdos dėl šviesų, rezultatas būtų geresnis.**

18 vieta



Nissan Almera

***Almera I* yra vienas geriausiai TUV ataskaitoje įvertintų kompaktinių automobilių. Mechanika ypač patvari. Deja, antikorozinė apsauga beviltiška.**

20 vieta

Škoda Octavia



***Octavia* užima gerą 20 vietą. Daugiausiai pastabų šiam čekiškam automobiliui skirta dėl šviesų, o mažiausiai – dėl stabdžių.**

21 vieta



Peugeot 406

Mechanikų teigimu, *406* yra geriausias tarp šios amžiaus grupės *Peugeot* modelių. Tai patvirtina ir TUV ataskaita.

Dešimties ir vienuolikos metų automobiliai

Vieta	Modelis	Automobiliai, turintys rimtų trūkumų (proc.)*	Patikimumas
1.	Porsche 911	5,6	
2.	Toyota RAV4	9	
3.	Toyota Starlet	10	
4.	Mercedes SLK	11,7	
5.	BMW Z3	15,2	
6.	Toyota Corolla	15,7	
7.	Mitsubishi Space Wagon	15,9	
8.	Toyota Carina	16	
9.	Mazda MX–5	16,6	
10.	Mitsubishi Pajero	16,7	
11.	Suzuki Vitara	17,5	
12.	Saab 9-3	17,8	
13.	Honda Civic	18,2	
14.	Opel Corsa	18,4	
15.	VW Polo	18,5	
16.	Audi A3	18,6	
	Citroen Xantia	18,6	
18.	Nissan Almera	19,4	
19.	C klasės Mercedes	19,5	
20.	Škoda Octavia	19,7	
21.	Peugeot 406	19,9	
	Mazda 323	19,9	
23.	A *klasės* Mercedes	20	
24.	Suzuki Swift	20,4	
	Daihatsu Cuore	20,4	
26.	Seat Arosa	20,6	
27.	Mitsubishi Carisma	20,7	
28.	Mazda 626	20,8	
29.	Jeep Grand Cherokee	21,4	
	Honda Accord	21,4	
31.	Opel Vectra	21,6	
32.	7 *serijos* BMW	21,7	
	Peugeot 106	21,7	
34	E *klasės* Mercedes	21,8	
35.	Seat Ibiza/Cordoba	21,9	
36.	Nissan Primera	22,1	
37.	Audi A4	22,6	
38.	Citroen Saxo	22,8	
39.	VW Sharan	22,9	
40.	VW Golf/Vento	23	
41.	Volvo 850	23,2	
42.	Opel Astra	23,3	
	Volvo S40/V40	23,3	

niai automobiliai: *Porsche 911* užėmė pirmą vietą, *Mercedes SLK* – ketvirtą. Tokios geros abiejų modelių vietos nėra atsitiktinumas. Tai puikiai pagaminti automobiliai ir jų savininkai dažnai jais rūpinasi kaip brangiausiu ir neįkainojamu savo turtu – sveikata. Tarp pirmaujančiųjų populiaresnių modelių yra ir *Toyota* automobiliai. Pirmame dešimtuke atsidūrė net keturi šios markės modeliai: *RAV4, Starlet, Corolla* ir *Carina.* Antrą dešimtuką pradeda *Suzuki Vitara,* o 12 vietą užima pirmas automobilis, neįeinantis į japonų ir vokiečių "koaliciją" – *Saab 9-3.* Iš karto po jo rikiuojasi Lietuvos rinkoje populiarūs modeliai: *Honda Civic, Opel Corsa, Volkswagen Polo, Audi A3* ir *Škoda Octavia.* Dėmesį patraukia ir *Citroen Xantia* atitekusi gera 16 vieta. Bet tai ne vienintelis prancūzas viršutinėje lentelės dalyje. *Peugeot 406* skirta 21 vieta patvirtina daugelio mechanikų gerus atsiliepimus apie šį modelį.

Vidurinę lentelės dalį sudaro įvairūs automobiliai. Čia atsidūrė ir populiarūs *Opel Astra* bei *Vectra, Nissan Primera, Audi A4* ir *Volkswagen Golf* su dvyniu *Vento,* ir ne tokie populiarūs modeliai. Geras pavyzdys yra *Jeep Grand Cherokee,* kuris su *Honda Accord* dalijasi nebloga 29 vieta. Gerokai žemiau, tik penktame dešimtuke, rasime *Volkswagen Passat.*

Paskutinį dvidešimtuką atidaro *Opel Omega* – automobilis, kurį taksistai vertina dėl puikių eksploatacinių savybių, didelio važiavimo komforto ir nebrangios eksploatacijos (ypač dėl pigių atsarginių detalių). Dar žemiau nusirito *3* serijos *BMW,* kuriame dažnai pasitaiko alyvos nutekėjimas, pakabos laisvumas ir neveikiantys žibintai.

Senesni *Ford* nėra be trūkumų

Lentelės apačioje įsitaisė *Ford* automobiliai, pasirodę XX a. dešimtąjį dešimtmetį. *Mondeo* atiteko 55, *Escort* – 59, *Fiesta* – 62 vieta, o *Ka* užima paskutinę šios amžiaus grupės automobilių ataskaitos vietą. Iš pirmo karto techninės apžiūros neperėjo ir kai kurie prancūzų bei italų automobiliai. Tarp jų lyderiai yra šie *Renault* modeliai*: Espace* (49 vieta), *Clio* (56), *Scenic* (57), *Laguna* (58) ir *Twingo* (67). Kiti neigiami ataskaitos veikėjai yra *Škoda Felicia, Alfa Romeo 145/146* ir *Seat Toledo I.*

Primename, kad patikimiausių ir nepatikimiausių automobilių sąrašą paskelbia Techninės kontrolės draugija TUV. Jis sudaromas remiantis Vokietijos TUV centrų sukauptais atliktų privalomų techninių apžiūrų duomenimis, kurie ir yra viena sudedamųjų dalių vertinant naudotų automobilių kokybę. Per TUV centruose atliekamas apžiūras tikrinama: pagrindinių pakabos elementų būklė bei jų atsparumas korozijai, važiuoklės ir variklio būklė, vairo, pavarų perjungimo ir išmetamųjų dujų sistemos, stabdžiai ir elektros įranga. Ataskaitoje pateiktas automobilių gedimo rodiklis – tai skaičius, rodantis, kiek tarp visų į TUV centrus atvykusių konkretaus modelio mašinų turėjo rimtų gedimų, dėl kurių jų nebuvo galima toliau eksploatuoti. Kitaip tariant, tai automobiliai, kurie po apžiūros pirmiausia turėjo važiuoti į servisą remonto ir tik tada grįžti pakartotinio patikrinimo. Šios ataskaitos rezultatai – vienas rodiklių, padedančių įvertinti naudoto automobilio kokybę.

Loreta Žilinskaitė

(rasta didelių gedimų – 23,3 proc.)

Vieta	Modelis	Automobiliai, turintys rimtų trūkumų (proc.)*	Patikimumas
44.	Mitsubishi Colt/Lancer	23,4	
45.	Audi A6	24,2	
46.	VW Passat	24,6	
47.	5 *serijos* BMW	24,7	
48.	Opel Omega	25,4	
49.	Peugeot 306	25,5	
	Renault Espace	25,5	
51.	Fiat Bravo/Brava	26,3	
	Nissan Micra	26,3	
53.	Ford Galaxy	26,7	
54.	3 *serijos* BMW	26,9	
55.	Ford Mondeo	27,7	
56.	Renault Clio	27,8	
57.	Renault Scenic	28,2	
58.	Renault Laguna	28,3	
59.	Ford Escort	29,1	
60.	Citroen ZX	29,2	
	Fiat Punto	29,2	
62.	Ford Fiesta	29,3	
63.	Renault Megane	30,2	
64.	Seat Toledo	30,3	
	Škoda Felicia	30,3	
66.	Alfa Romeo 145/146	31,8	
67.	Renault Twingo	32,6	
68.	Ford Ka	33,1	

* Rimtu trūkumu laikytina tokia yda, dėl kurios automobilį būtina siųsti remontuoti į servisą ir po to atvykti pakartotinės apžiūros.



45 vieta

Audi A6

■ Šeši iš aštuoniolikos tikrinamų *Audi A6* elementų buvo blogesnės būklės, negu vidutinė apskaičiuota pagal visus tikrinamus automobilius, todėl tik 45 pozicija.

48 vieta

Opel Omega

■ Ekspertų teigimu, alyvos nutekėjimo atvejai – viena didžiausių *Omega* modelio bėdų. Silpnos ir išmetamųjų dujų bei vairo sistemos.



53 vieta

Ford Galaxy

■ *Galaxy* yra patogus ir praktiškas šeimyninis vienatūris. Deja, jei kalbėtume apie patvarumą, būna įvairiai. Labiausiai ekspertams užkliuvo pakabos, vairo sistemos, šviesų ir duslintuvo būklė.



59 vieta

Ford Escort

■ Ataskaitos apačioje atsidūrė net keturi populiarūs *Ford* modeliai, tarp kurių yra ir *Escort.* Didžiausia yda – korozija, panašiai kaip ir *Ka* modelio.



68 vieta

Ford Ka

■ *Ford* miesto mažyliui būdinga didelė stabdžių sistemos korozija.



64 vieta

Seat Toledo

■ Pirmos kartos *Toledo* yra ypač rizikingas automobilis. Kartu su *Škoda Felicia* jis dalijasi nekokia 64 vieta.



"Auto Swiat" nuotr.



Lietus palankus “raudoniesiems buliams”

Iki šiol šlapių trasų ekspertais buvo vadinami “Ferrari” komandos vairuotojai. Lietingose lenktynėse Kinijoje nugalėjo raudonieji: bet ne “Ferrari”, o “Red Bull” – “raudonieji buliai”.

Po trečiojo “Formulės-1” čempionato etapo lyderių rikiuotė šiek tiek pasikeitė. Tik autsaiderių grupėje – kol kas be permainų: “Ferrari” ekipa ir toliau lieka nepelniusi nė vieno taško.

Staigmenos – prieš startą

Po to, kai FIA (Tarptautinė automobilių sporto federacija) išaiškino, jog “Brawn” komandos naudojami dvigubi difuzoriai nėra FIA reglamento pažeidimas, panašius aerodinaminius sprendimus prieš Kinijos GP realizavo ir kai kurios kitos komandos. Technikos naujoves išbandžiusių lenktynininkų įvertinimas buvo toks: “formulė” su šiais difuzoriais ir be jų – tai du skirtingi automobiliai. Tai bene geriausias įrodymas, kad net ir maži sparneliai gali turėtų milžinišką įtaką F-1 automobilių greičiui.

Bet Kinijos GP metu dalyviai turėjo atsižvelgti ne tik į techninius “formulių” patobulinimus. Lenktynių rytą Šanchajuje pradėjo lynoti, tad tapo aišku, kad sausos treniruotės bei automobilių derinimas bus mažai ko vertas: drėgna trasa pareikalaus maksimalaus vairuotojų susikaupimo, o technikams reikės pabandyti atspėti, kaip elgsis prieš pat Kinijos etapą modernizuoti automobiliai esant jau ne sausai, o šlapiai trasai. Šioje loterijoje laimingiausius bilietus ištraukė “Red Bull” ekipa.

Pirmavo nuo pat pradžių

Ankstesnių etapų komplikuotos būdavo lenktynių pabaigos, o Kinijoje dėl lietaus sportininkai įkandin saugos automobilio važiavo varžyboms prasidėjus. Kai įveikus aštuonis ratus lietus liovėsi, lyderiu tapo Sebastianas Vettelis iš “Red Bull” ekipos. Sumani komandinė strategija, pavydėtinas greitis ir nepriekaištingas vairavimas – visa tai leido vokiečiui džiaugtis antra pergale karjeroje. Jam iš paskos finišo liniją kirto komandos draugas Markas Webberis. Tik trečias šįsyk liko sezono lyderis Jensonas Buttonas, o antrasis “Brawn” komandos narys Rubensas Barrichello buvo ketvirtas. Šiai grupei įkandin finišavo du “McLaren” ekipos vairuotojai – Heiki Kovalainenas ir Lewisas Hamiltonas. Po tašką Kinijoje pelnė Timo Glockas ir Sebastienas Buemi. Visai arti istorinių pirmųjų taškų buvo “Force India” narys Adrianas Sutilas, tačiau pačioje lenktynių pabaigoje jis nesuvaldė automobilio ir pasitraukė iš kovos – tuo metu jis važiavo šeštas.

Be taškų liko ir Fernando Alonso, o “Ferrari” ekipos nesėkmės (Kimi Raikkonenas liko dešimtas, o Felipe Massa pasitraukė iš lenktynių) jau vadinamos tradicija. Kai kas net pareiškė, kad komandą šį sezoną galima paprasčiausiai “nurašyti”.

Saulenis Pociūnas



“Red Bull” komanda pirmą kartą istorijoje džiaugėsi dviem aukščiausiomis vietomis ant garbės pakylos

AFP nuotr.

Vairuotojų įskaita po 3-io etapo

Vairuotojas	Taškai
1. Jensonas Buttonas	21
2. Rubensas Barrichello	15
3. Sebastianas Vettelis	10
4. Timo Glockas	10
5. Markas Webberis	9,5
6. Jarno Trulli	8,5
7. Nickas Heidfeldas	4
8. Fernando Alonso	4
9. Heikki Kovalainenas	4
10. Lewisas Hamiltonas	4
11. Nico Rosbergas	3,5
12 Sebastienas Buemi	3
13. Sebastienas Bourdais	1

Komandų įskaita

Komanda	Taškai
1. “Brawn GP Formula One Team”	36
2. “Red Bull Racing”	19,5
3. “Panasonic Toyota Racing”	18,5
4. “Vodafone McLaren Mercedes”	8
5. “BMW Sauber F1 TeamBMW”	4
6. “ING Renault F1 Team”	4
7. “Scuderia Toro Rosso”	4
8. “AT&T Williams”	3,5

Ketvirtasis F-1 etapas – Bahreino GP – balandžio 26 d. Sakhiro trasoje.

NAUJAS ŽURNALAS !



VISŲ KLASIŲ AUTOMOBILIŲ

PALYGINIMAI

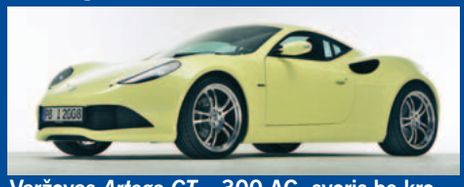
Sparnuotosios durelės pakyla aukštai ir tik keletą centimetrų į šonus – tai privalumas statant automobilį siauroje vietoje

Protėvių galerija – *Melkus RS 2000* yra *RS 1000* (dešinėje) įpėdinis. *RS 1000* sunkiomis sąlygomis buvo gaminamas 1969–1979 m. tuometėje VDR

Konkurentai su per vidurį esančiu varikliu



Gerai žinomas *Porsche Cayman* – 265 AG, svoris be krovinio 1330 kg, maksimalus greitis 265 km/h, nuo 0 iki 100 km/h įsibėgėja per 5,8 s, kaina nuo 49 831 eurų (172 tūkst. Lt)



Varžovas *Artega GT* – 300 AG, svoris be krovinio 1116 kg, maksimalus greitis 270 km/h, nuo 0 iki 100 km/h įsibėgėja per 4,8 s, kaina nuo 79 950 eurų (276 tūkst. Lt)



Lengvasis *Lotus Europa S* – 199 AG, svoris be krovinio 995 kg, maksimalus greitis 242 km/h, nuo 0 iki 100 km/h įsibėgėja per 5,8 s, kaina nuo 50 300 eurų (173,7 tūkst. Lt)



Beveik baigtas

Automobilis iš Rytų sparnuotomis durimis

Naujasis vokiečių sportinis automobilis suka finišo tiesiosios link. *Melkus*, senas tradicijas turinti automobilių dinastija iš Dresdeno, pasiryžo prisikelti antram gyvenimui su nuostabaus grožio dviviečiu automobiliu, kurio variklis montuojamas per modelio vidurį.

Trys cilindrai, 1000 kubinių centimetrų, 75 AG. Kadaise tokie galios parametrai atrodė kaip tolimos ateities svajonė. Tai buvo realiai egzistuojančių automobilių mišinys, kai Dresdeno lenktynininkas ir konstruktorius Heinzas Melkus išjudino Rytų Vokietijos rinką 1,07 m aukščio plokščiu automobiliu, turinčiu sparnuotas duris ir *Wartburg 353* platformą. Nors nuo 1969 iki 1979 metų H.Melkus pagamino tik 101 automobilį, *RS 1000* tapo legenda.

O dabar *Melkus* grįžta su *RS 2000* – variklį per vidurį turinčiu grynakrauju sportiniu automobiliu, kurio galingumas – 270 AG ir kuris turi charakteringas, į viršų atsidarančias dureles. Lapkritį Dresdene įsikūrusią gamyklą turėtų palikti pirmieji 25 rankų darbo egzemplioriai: vieneto kaina – 100 tūkst. eurų. "Auto Bild" buvo suteikta išskirtinė galimybė pažvelgti už kulisų ir stebėti, kaip atliekami paskutiniai pirmojo modelio padailinimai.

"Automobilis turi atrodyti visapusiškai patrauklus, – teigia Lutzas Fügeneris, Pforzheimo aukštosios mokyklos transporto dizaino profesorius. – Tikslių skaičiavimų prireikė net ir tam, kad iš vairuotojo pozicijos būtų matomi virš priekinių ratų esantys išgaubimai".

Nepaisant kompaktiškų matmenų – 3,90 m ilgio, 1,75 m pločio ir 1,12 m aukščio – L.Fügeneris ir jo kompanionas Jensas Timmichas sukūrė energija trykštančią ir amžinai madingą formą. Modernių papuošimų ir retro elementų buvo vengiama.

Kompanijos vadovui Peteriui Melkui ir jo sūnui Seppui svarbiausia yra ypatingas ir nepakartojamas važiavimo pojūtis, todėl jie naudojo lengvojo metalo konstrukcijas. *RS 2000* kėbulas pagamintas iš stiklo ir anglies pluošto medžiagų, važiuoklė – iš ypač kieto aliuminio. Paties automobilio svoris turėtų būti apie 950 kg.

S.Melkus pasakoja, kad lenktynių trasai numatytas ypač lengvas ir gerokai galingesnis variantas su 320 AG varikliu. Kas pagamins 1,8 l keturių cilindrų variklį, jis dar nenori atskleisti. Išduoda tik tiek – gamintojas yra iš Rytų, be to, dar ir Tolimųjų.

Loreta Žilinskaitė





Šeimos verslas – kompanijos įkūrėjo anūkas S.Melkus tęsia sportinių automobilių gamybos verslą (viršuje). Tėvas P.Melkus tikrina *RS 2000* priekinės automobilio dalies plastikinių elementų kokybę

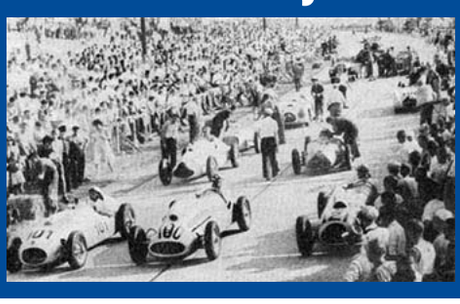


Paskutinis akcentas – dizainerių duetas L.Fügeneris ir J.Timmichas prie beveik baigto modelio

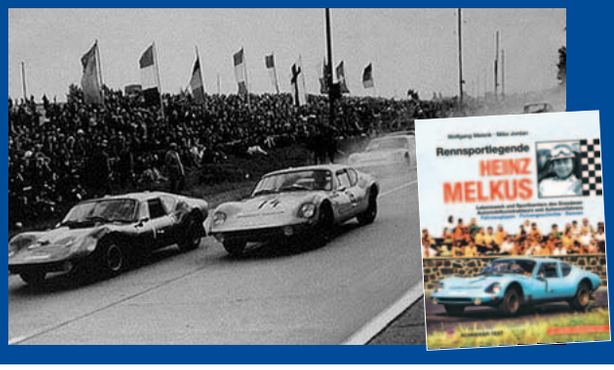
"Targa" efektas – stiklo elementai sparnuotose durelėse gali būti nuimami



Melkus lenktynėse



XX a. šeštajame ir septintajame dešimtmetyje kompanijos įkūrėjas H.Melkus konstravo "Formulės–1" sportinius automobilius (kairėje) ir buvo pripažintas visoje Europoje. Gatvių sportinio automobilio *RS 1000* (dešinėje) ant *Wartburg* platformos galia, priklausomai nuo komplektacijos, buvo nuo 75 iki 100 AG. To užtekdavo norint pasiekti 165–210 km/h greitį. Smulkmenos aprašytos naujoje lenktynininko H.Melko (1928–2005 m.) biografijoje.



Ekologiškiems automobiliams – vis daugiau dėmesio

Baladžio 15–26 dienomis Lietuvos parodų centrą LITEXPO okupavo automobilių ir laisvalaikio transporto paroda "ALT 2009".

Šios parodos akcentas – ekologiškų automobilių ekspozicija "Žalioji linija". Antroje LITEXPO salėje įrengtoje specialioje ekspozicijoje "Žalioji linija" lankytojai pamatys ir įvertins vienuolika aplinką tausojančių ekologiškų automobilių: *Toyota Yaris 1.33, Toyota Aygo, Toyota iQ, Toyota Prius. Fiat 500, Fiat Grande Punto, Fiat Bravo, "Peugeot 107, Saab 9-3/Combi 2.0 Bio Power, Citroen C1, Honda Insight,* kuriuos eksponuos bendrovė "Veho".

"Sparčiai pasaulyje populiarėjantys ekologiški automobiliai Lietuvoje dar nėra labai paplitę. Nors tokie hibridiniai ar mažalitražiai automobiliai dėl mažo išmetamų teršalų kiekio ir degalų ekonomijos vadinami ateities automobiliais, juos kol kas mūsų šalyje renkasi tik nedaugelis aplinką linkusių tausoti žmonių. Akcentuodami ekologiškų automobilių ekspoziciją ALT parodoje, norime paskatinti tikslingą požiūrį į aplinkos tausojimą ir atitinkamą vartoseną", – sako Lietuvos parodų centro LITEXPO direktoriaus pavaduotoja Kristina Pladienė.

Ekspozicijoje "Žalioji linija" lankytojai turės galimybę susipažinti su didžiausiomis ekologiškų automobilių naujovėmis Lietuvoje. Pirmą kartą čia bus pristatomas *Fiat Bravo* su 1,6 l darbinio tūrio "Multijet" technologijos varikliu, kuris pakeitė iki šiol populiarius didesnio 1,9 l tūrio dyzelinius variklius. Tarp "žaliųjų" naujovių yra ir *Toyota iQ* – mažiausias pasaulyje keturvietis automobilis, kurio ilgis nesiekia net trijų metrų. Vis dėlto šis mažylis pasižymi įspūdingu talpumu, dinamiškumu, pažangia variklio ir transmisijos technologija. Automobilio CO_2 emisija – tik 99 g/km.

Dar viena unikali naujovė – naujasis *Honda Insight* su savaime išsijungiančiu varikliu. Šis hibridinis automobilis pasižymi ne tik savo aplinkosauginėmis savybėmis, nes jo CO_2 išmetimo lygis tesudaro 101 g/km, bet ir unikalia integruoto variklio pagalbine technologija (IMA), taupančia degalus ir energiją. **ABL inf.**



Vienas unikaliausių ALT parodos eksponatų turėtų būti ekologiškas japonų *Honda Insight*

ABL archyvo nuotr.

Kitame numeryje (šeštadienį, gegužės 9 d.) skaitykite:

DIDYSIS TESTAS



Ford Fiesta, Hyundai i20, Mitsubishi Colt

Visi keliai atviri mažiems automobiliams

PASAULINIS DEBIUTAS



Audi A4 Allroad

Ne ką prastesnis nei *Audi Q5*

VISUREIGIAI



Ford Kuga

KUGA su turbininiu varikliu



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

TOYOTA



Kokybė Nr. 1 – TOYOTA

1. Toyota	4,0
2.–3. Honda	3,9
2.–3. Mazda	3,9
4. Opel	3,8
5. Hyundai	3,6
15.–16. Volkswagen	2,9

„Auto Bild“ kokybės ataskaita 2008.

0%

išperkamosios nuomos palūkanos arba stulbinamos kainos!
Daugiau informacijos **http://akcija.toyota.lt.**

Pasiūlymas galioja nurodytiems TOYOTA modeliams. Akcijos automobilių skaičius ribotas.



Corolla
~~56 850~~ Nuo 43 300 Lt



Auris
~~60 430~~ Nuo 44 400 Lt



Avensis 2008
~~75 980~~ Nuo 66 760 Lt



RAV4
~~79 290~~ Nuo 67 900 Lt



Yaris
~~37 990~~ Nuo 27 900 Lt



Corolla Verso
~~66 150~~ Nuo 50 700 Lt

- Akcijos metu automobilius galite įsigyti už ypatingą kainą arba pasinaudodami išperkamąja nuoma ir gauti 0% palūkanas. Daugiau informacijos teiraukitės savo atstovybėje.
- Automobilių, pavaizduotų reklamoje, vidutinės degalų sąnaudos – 4,5–10,6 l/100 km (priklausomai nuo modelio), vidutinis CO_2 emisijos lygis – 127–191 g/km (priklausomai nuo modelio).
- Išperkamosios nuomos sutarties kaina priklauso nuo automobilio modelio ir yra 0,48–0,75%.

3 METŲ ARBA 100 000 KM GARANTIJA

www.toyota.lt

UAB „Tokvila“
Žalgirio g. 122
09300 Vilnius
Tel. (8 5) 210 3200
www.tokvila.lt

UAB „Solorina“
Tilžės g. 62
91108 Klaipėda
Tel. (8 46) 39 71 40
www.solorina.lt

UAB „Mototoja“
Ukmergės g. 425
12107 Vilnius
Tel. (8 5) 235 6440
www.mototoja.lt

UAB „Tokvila Šiauliai“
Pramonės g. 19A
78136 Šiauliai
Tel. (8 41) 52 24 72
www.tokvilasiauliai.lt

UAB „Autotoja“
Savanorių pr. 447A
49185 Kaunas
Tel. (8 37) 40 80 34
www.autotoja.lt

Today
Tomorrow
Toyota