

Auto Bild

LIET



Pagrindinis prizas –
kelionė į Paryžių!

KONKURSAS Saugiausias Lietuvos vairuotojas PRASIDĖJO!



Tik
3⁹⁹ Lt!



Ford Kuga

JAU IR SU TURBOBENZININIU VARIKLIU

Lietuviškas debiutas

Audi A4 Allroad



Bekelės nebijantis universalas

Naudingi patarimai

**Kaip
išvengti
klaidų
degalinėje**

**AUTO BILD
TYRIMAS!**

**Kokį
pirkti:
naują
ar
naudotą**

Didysis testas



Hyundai i20 prieš Fiesta ir Colt

40 METŲ KARTU SU Z MODELIU



[vairėnybės]

Naudoti automobiliai

Volvo V40



Du švedų universalų veidai

VW Golf III GTI prieš Renault 19



Jie vis dar žadina adrenalinę

ISSN 1822-282X



SIMPLY CLEVER



NAUJAS GERIAU.

TAI KAM RINKTIS NAUDOTĄ...



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

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



Skoda Fabia 1.2 Ambiente

17 950 Lt

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



Skoda Octavia 1.6 Ambiente

25 950 Lt

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

* yra papildomų sąlygų. Daugiau teiraukitės artimiausiame ŠKODA salone arba www.skoda.lt
Skoda Fabia 1.2 Ambiente: vid. degalų sąnaudos – 5,9 l/100 km; CO₂ emisija – 140 g/km
Skoda Octavia 1.6 Ambiente: vid. degalų sąnaudos – 7,2 l/100 km; CO₂ emisija – 173 g/km

www.skoda.lt



Brangūs skaitytojai!

Naujų automobilių pardavimo rinka mūsų šalyje toliau tebesmunka. Balandį Lietuvoje įregistruotos tik 854 naujos mašinos, nors pernai per tą patį mėnesį pavyko parduoti 2906 naujus automobilius. Taigi antrą pavasario mėnesį rinka susitraukė net 71 proc. Regis, nenorėdami įlįsti į skolas žmonės tiesiog nebeperka naujų mašinų. Todėl banddami išsiaiškinti, ar tikrai naudotą kelių metų automobilį labiau apsimoka pirkti nei tokį pat naują, atlikome tyrimą. Pasirodo, kai kurie nauji automobiliai labai stipriai atpigę, o naudotų mašinų pardavėjai vis dar laikosi įsikibę tokių didelių kainų, kad naudotos mašinos pirkti tiesiog neapsimoka. Žinoma, yra ir išimčių. Plačiau apie naujo ir naudoto automobilio pirkimo subtilybes skaitykite 16 p.

Kaip visada pristatome naujas mašinas. Tai *Audi A4 Allroad* (8 p.) ir *Ford Kuga* (10 p.). Naudotų automobilių pirkėjai galės susipažinti su *VW Golf III* (36 p.), *Renault 19* (36 p.) bei *Volvo V40* (40 p.) mašinomis. Be to, laukiame laiškų su teisingais 2009 metų saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso atsakymais. Naujas užduotis rasite 12 p.

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

22 Naujasis korėjiečių *Hyundai i20* stoja į kovą su Rytų ir Vakarų atstovais. Testuojame versijas, varomas silpniausių benzininių variklių



34 Kiek automobilyje yra filtrų - iš tikrųjų žino nedaug vairuotojų? Dauguma jų išvardytų: oro, alyvos ir gal dar degalų. Iš tiesų jų yra gerokai daugiau



28 Per 4 mln. litų kainuojantis *Aston Martin one-77* yra gražiausias 2009 m. automobilis pasaulyje. Taip nusprendė "Auto Bild Lietuva" skaitytojai

i AUTOMOBILIAI MŪSŲ ŽURNALE

28	Aston Martin one-77	20	Nissan Pathfinder
29	Aston Martin Volante	44	Nissan 300 ZX
8	Audi A4 Allroad	44	Nissan 350 Z
18	Audi A4 quattro	4, 18, 44	Nissan 370Z
29	Audi A7 Sportback	39	Opel Astra I
19	BMW X5 M	39	Peugeot 306
19	BMW X6 M	28	Porsche Panamera
22	Ford Fiesta	18	Puma
16	Ford Focus	19	Range Rover Sport
39	Ford Escort RS 2000	37	Renault 19
20	Ford Ka	29	Saab 9-3X
10	Ford Kuga	18	Subaru Legacy
20	Hyundai Genesis Prada	17	Škoda Octavia
22	Hyundai i20	19	Škoda Octavia RS
29	Infiniti Essence	19	Škoda Octavia Scout
18	Jeep Cherokee	18	Terrain
19	Kia Forte LPI	16	Toyota Auris
19	Land Rover Discovery	18	Toyota Scion iQ
18	Lotus Evora	40	Volvo V40
28	Mazda 3	18	Volvo XC60
17	Mazda 6	36	VW Golf III GTI
22, 50	Mitsubishi Colt	50	VW Golf VI
39	Nissan Almera GTI	16	VW Passat
4, 44	Nissan Datsun 240 Z		

TURINYS

Nr.10 (95) 2009

Aktualijos

8 Audi A4 Allroad

Universalas, kuris nebijo bekelės

10 Ford Kuga

Sportinis visureigis su turbobenzininiu 2.5 T varikliu

12 Saugiausias Lietuvos vairuotojas

Saugiausias Lietuvos vairuotojas
Šiomet keliaus į Paryžių!



16 Rinka

Kokį automobilį – naują ar naudotą – geriau pirkti?

18 Karštos "Auto Bild" naujienos



28 2009 m. gražiausių pasaulio automobilių rinkimai

Aston Martin one-77 Lietuvoje pripažintas kaip gražiausias pasaulyje

50 Rinka

Naujų automobilių paklausa ir toliau krinta

Testai

22 Hyundai i20 prieš Ford Fiesta ir Mitsubishi Colt

Trys miesto mažyliai dalijasi įtakos zonas

Naudingi patarimai

33 Pilamės degalų

Kaip išvengti klaidų degalinėje

34 Filtrai

Kiek automobilyje yra filtrų ir kam jie skirti?



Naudoti automobiliai

36 Renault 19 1.8 16V prieš VW Golf III GTI

Dviejų sportinių kompaktų palyginimas



40 Volvo V40

Bėdų neišvengęs švedų universalas



Įvairenybės

44 Nissan 370Z

Japoniškų sportinių automobilių dinastijos tęsėjas

Kitos rubrikos

4 Kronika, 6 Laiškai, 30 Laisvalaikis,

42 Sportas, 46 Anonsai



NISSAN ekstremalai -

Datsun 240Z



■ *Nissan* modeliai, kurių vardas turi Z raidę, pasižymi karštu būdu ir tvirtu charakteriu. Tai tikrų tikriausi įvairiausiems išbandymams pasirengę ekstremalūs sportininkai, šiemet švenčiantys savo 40-meįj. Japoniška sportinių automobilių modeliavimo tradicija gimė 1969-aisiais. Tais metais JAV rinkoje debiutavo *Datsun 240Z*, kuris turėjo didžiulį pasisekimą – pardavėjams net teko sudaryti laukiančiųjų sąrašus. 40-mečio sukakčiai paminėti “Nissan” pristatė Z legendos tradicijų sekėją – įspūdingų formų 370Z modelį. Daugiau apie garbingos Z dinastijos atstovus skaitykite 44 p.

Daugės mobilių greičio matuoklių

■ Šiuo metu jau vienuolika policijos automobilių aprūpinti mobiliaisiais greičio matuokliais. Jų duomenys mobiliuoju ryšiu perduodami į Vilniuje įrengtą duomenų apdorojimo centrą, o vairuotojai apie pažeidimus bus informuoti paštu. Nuo 2008 m. Lietuvos keliuose įrengiami vokiški įmonės "Robot" stacionarūs greičio matuokliai, nustatantys iki 250 km/val. važiuojančių transporto priemonių greitį. Per ankstesni matuoklių įrengimo etapą šalies keliuose buvo sumontuota 12 stacionarių greičio matuoklių. Iki šių metų kovo mėnesio jais nustatyta daugiau kaip 10 tūkst. leistino greičio viršijimo atvejų, pažeidėjams paskirta per milijoną litų baudų.



16 proc. agresyvaus jaunimo

■ Nevyriausybinių organizacijų atliekami tyrimai rodo, kad maždaug 16 proc. viso jaunimo linkę tapti "kelių ereliais" – prie vairo elgtis agresyviai. Likusioji dalis esą nori elgtis tinkamai ir vairuoti atsakingai. Bet yra 16 proc. norinčiųjų elgtis atvirkščiai. Tie 16 proc. kaip šaukštas deguto daro įtaką visų kitų elgesiui. Pavyzdžiui, jeigu vairuoja jaunuolis ir mašinoje sėdi kiti jo draugai, kurie ragina jį važiuoti greičiau, jis ir pradės važiuoti greičiau. Daugiausiai nelaimių keliuose patiria 16–24 metų amžiaus jaunimas – pės tieji, dviratininkai, mopėdų vairuotojai bei nepatyrę automobilių vairuotojai.

Lietuvio sukurtas neįprastas automobilis

■ Šiaulių universiteto mokslininkas sukūrė automobilį, varomą ekologiškiausiu kuru – vandeniliu. Gamtos mokslų fakulteto dekanas Alfredo Lankauskas išradimas – Brauno generatoriumi ir vandenilinės plazmos reaktoriumi varoma mašina. Kūrėjas net penketą metų praleido kurdamas automobilį, maitinamą ekologiškiausiu kuru – vandeniliu, gaminamu skaidant vandenį, o į aplinką kaip šalutinis produktas išsiskiria tik vanduo.

Sąvartynai perka pusvelčiui

■ Kritus metalo supirkimo kainoms, seni automobiliai tapo tikru galvos skausmu juos utilizuojančioms įmonėms, o tuo užsiimančios verslininkai piktinasi, kad jų veikla visiškai nerūpi valdininkams. Jei automobilis apynaujis, bet po didelės avarijos, pasitaiko atvejų, kad už jį sumoka ir kelis tūkstančius litų. Tai priklauso nuo to, kokios mašinos dalys liko sveikos, ką galima išardyti.

– pažymėti Z simboliu

Nissan 370Z





REDAKCIJA

Leidžia UAB "Veido" periodikos leidykla.
Leidėjas Algimantas Šindeikis.
Direktorius Andrius Valacka.

Vyriausiasis redaktorius

Vitaldas Milius.

Vyr. redaktoriaus pavaduotoja

Loreta Žilinskaitė.

Redaktoriai:

Mindaugas Malinauskas,

Jonas Okmanas.

Bendradarbiai:

Laurynas Rimševičius,

Saulenis Pociūnas, Monika Bagužaitė,

Olė Čičinskaitė, Valerijus Keda,

Irena Klionovskienė, Erika Kosteckienė,

Lidija Tupčiauskienė, Indrė Večerskienė.

Gamybos vadovė Sonata Bajoraitė.

Dizaineris Vitalij Ponadiož.

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 žurnalių

leidėjų asociacija.



Nacionalinė žurnalių leidėjų asociacija

Prenumerata

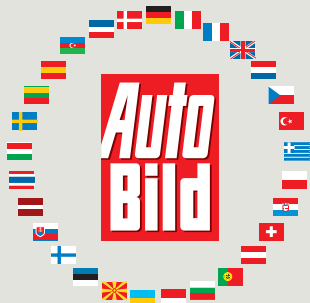
"Respublikos" platinimo tarnybose, privačiose platinimo tarnybose ir redakcijoje – kiekvieną darbo dieną. Lietuvos paštuose – iki mėnesio 20 d. Informacija prenumeratos klausimais teikiama tel. (8-5) 262 68 24 arba el. paštu mail@veidas.lt

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 kokių būdu kuria nors kalba be išankstinio raštiško leidimo.

ISSN 1822-282X



Ar tai antikvarinis senovinis automobilis?

Noriu parsigabenti iš JAV Ford Mustang. Mašina yra XX a. septintojo dešimtmečio ir iš išorės, neskaitant smulkių nereikšmingų pakeitimų, išliko originalios formos. Tačiau automobilį restauravo amerikiečių tiuningo firma – variklis, pavarų perjungimo sistema ir stabdžiai yra įdėti naujesnių modelių. Ar toks automobilis bus pripažintas senoviniu? Juk pagal dokumentus šiam Mustangui jau daugiau nei 40 metų.

Feliksas iš Vilniaus

Lietuvoje nėra įstatymo, nusakančio, kas yra antikvarinis automobilis.



Lietuvoje kol kas nėra įstatymo, nusakančio, koks automobilis yra antikvarinis

ABL

Kietųjų dalelių filtro montavimas

Pastebėjau, kad kaimyninėse Vakarų šalyse į senesnius dyzelinius variklius madinga montuoti kietųjų dalelių filtrus, kurie nebuvo įmontuoti gamykloje. Pas mus tokios paslaugos turbūt dar niekas nesiūlo. Kadangi turiu kelerių metų automobilį su dyzeliniu varikliu, galvoju, ar neužsisakius tokio filtro. Kokie yra tokio sprendimo privalumai ir trūkumai?

Giedrius iš Kauno

Daugelio Vakarų Europos šalių mada montuoti kietųjų dalelių filtrą ir kitus priedus, mažinančius toksinių junginių išmetimą į orą, dažniau-

siai kyla ne dėl rūpinimosi aplinka, bet dėl tų valstybių sprendimų užkrauti didesnius mokesčius labiau aplinką teršiančių automobilių savininkams. Mašinų be kietųjų dalelių filtro savininkams labiau kerta ma per kišenę. Jei šie filtrai yra, tokiems automobiliams taikomos kelių mokesčių lengvatos, jais galima įvažiuoti į miestų centrus, kur draudžiama važinėti neekologišioms mašinoms. Lietuvoje kietųjų dalelių filtro įmontavimas nebent tik nuramins ekologinę sąžinę, be to, jis nemažai kainuos, pablogės automobilio dinamika ir padidės degalų sąnaudos.

ABL



Negamyklinis kietųjų dalelių filtras skirtas tik ekologiškai sąžinei nuraminti

"Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

<http://www.autobild.lt>

Praėjusiame numeryje klausėme kokia ateitis laukia merdinčios pasaulio automobilių pramonės ir mašinų pardavėjų.

Buomas. Naujasis JAV prezidentas Barackas Obama smarkios krizės ištiktą Amerikos automobilių pramonę gelbėja milijardinėmis injekcijomis, užuot ėmęsis ryžtingų veiksmų ir pasakęs tiesiai šviesiai: "Kapstykitės, kaip išmanote". Juk iki šiol visa JAV automobilių pramonės trijulė gamina siaubingas mašinas, neatitinkančias šiandienos reikalavimų. Tik kvailas amerikietis gali pirkti automobilį su keturių litrų varikliu, sunaudojančiu 18–20 litrų benzino 100 km. Abejotinas ir amerikietišku modelių saugumas.

Gints. Japonai, gaminantys puikius modelius ir į technines inovacijas investuojantys milijardus, buvo labai toliaregiški ir anksčiau numatė, kad ateitis priklausys hibridiniams modeliams, o ne elektromobiliams, todėl, man regis, japonų pramonė didelių nuostolių dėl krizės neturės.

Kostia333. Mano galva, pirmiausia reikia uždaryti "Chrysler" kompaniją, kurios šiandieninė produkcija yra žemiau kritikos. Juk ne vel tui buvęs konglomeratas "DaimlerChrysler" vokiečių iniciatyva buvo išardytas: vokiečiams nusibodo už ausų tempti naujoviškai nemokančius dirbti amerikiečius.

Feliux. Europos automobilių pramonė laikosi neblogai, blogiau sekasi tik prancūzų PAS ("Peugeot-Citroen") aljansui. "Citroen" labai daug tikisi iš savo naujojo DS modelio, tačiau čia stebuklų nereikėtų laukti, nes ši nauja mašina nebus labai jau pigi. "Škoda" šiuo metu gyvena bene geriausius metus, nespėdama gaminti mažųjų Fabia, kuriuos dėl Vokietijos valdžios pažadėtos kompensacijos vokiečiai tiesiog šluote šluoja. Su gamyba nespėja ir rumunų "Dacia".

Kitas mūsų klausimas: kada, jūsų nuomone, Lietuvoje ir kitose Baltijos šalyse turėtų atsigaivinti prekyba naujais automobiliais?

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.



Kaip važinėti su siauru atsarginiu ratu?

Pradūręs padangą buvau priverstas sumontuoti savo automobilyje (Ford Mondeo) “siauruką”, kurio matmenys akivaizdžiai skiriasi nuo standartinio mano mašinos rato. Nors važiauvau labai atsargiai, kelis kartus visiškai be priežasties įsijungė ESP sistema. Ar tai normalu? Ar gal važiuojant su siauru atsarginiu ratu reikia išjungti ESP?

Povilas iš Tauragės

Visų pirma prieš montuojant siaurą atsarginį ratą reikia perskaityti automobilio instrukciją. Kai kurie gamintojai įspėja, kad važiavimo stabilumo kontrolės sistemų (ESP) reakcijos važiuojant su laikinu atsarginiu ratu, o ne standartiniu, gali būti nenuspėjamos. Ford Mondeo instrukcijoje rekomenduojama, kad važiuojant su siauru ratu patartina išjungti ESP.

ABL



Sumontuotas siauras atsarginis ratas gali trikdyti važiavimo stabilumo kontrolės sistemų darbą

Apnašos po kamštelio

Mano mašinos variklyje, atsukus alyvos bakelio dangtį, matomas tamsių apnašų sluoksnis ant metalinių detalių. Ar reikia ką nors daryti? Mašina važinėja normaliai, nepatiriu jokių problemų.

Vaidotas iš Jonavos

Apnašos ant metalinių detalių susidaro dėl prastos variklio alyvos kokybės arba dėl per retos jos keitimo. Patarimas paprastas: pirkti geresnę alyvą ir keisti ją dažniau.

ABL



Kuo prastesnė ir senesnė alyva, tuo daugiau susidaro variklio apnašų

Kodėl pavojinga atjungti akumuliatorių?

Girdėjau, kad atjungus akumuliatorių gali pradingti atmintyje esantys variklio valdymo nustatymai. Kuo tai gresia?

Gintas iš Trakų

Atjungus akumuliatorių jūsų mašinoje užsiblokuos tik radijas (jei jis apsaugotas kodu), tad reikės iš naujo užprogramuoti radijo stotis ir nustatyti laikrodį. Kartais kyla prob-

lemų dėl signalizacijos ir dujinės įrangos valdymo (grįžta gamykliniai nustatymai). Originalus variklio valdymas, net praradęs nustatymų “atmintį”, nuvažiavus pirmus kelio likus kilometrų vėl ją automatiškai atgaus. To galima išvengti, jei keičiant akumuliatorių bus prijungta speciali nedidelė baterija, palaikanti instaliacijos įtampą.

ABL



Nepaisant dažnai “auksarankių” meistrų sekamų pasakų, atjungus automobilio akumuliatorių variklio valdymo atmintis nepažeidžiama

Pavojingas MERCEDES?



Gerai prižiūrimų automobilių EHB sistema genda retai

Ketinu pirkti Mercedes W211, bet svarstau, ar tai bus geras pasirinkimas, nes servise, kuriame remontuoju savo dabartinį automobilį (Mercedes W 210), mane atkalbinėja nuo šio modelio. Sako, kad didžiausia problema yra dažnai gendantys stabdžiai, kuriuos galima remontuoti tik firminiame servise. Ar ši mašina tikrai yra tokia probleminė?

Tadas iš Raseinių

Ne per geriausią nuomonę užsitarnavo šio modelio gamybos pradžios

laikotarpio automobiliai, kurių naujoviška elektrohidraulinė stabdymo sistema (EHB) tikrai gesdavo. Pagal specialų didelės partijos automobilių atšaukimą visuose Mercedes autorizuotuose servisuose visiems šio modelio automobiliams buvo keičiamos defektingos detalės ir programinė įranga, taigi dabar tose mašinose neturėtų būti likę nieko blogo. EHB stabdžius galima remontuoti ne tik firminiame servise, bet tam reikalinga specializuota įranga.

ABL

Šiam naujam Audi universalui ir visureigio hibridui galios pakanka ir esant 170 AG dyzeliniam TDI motorui



Pagerintas universalas

A4 Allroad įvardijamas kaip *A4 Avant* ir *Audi Q5* SUV tarpinis variantas – modernus universalus automobilis mėgstantiems nuvažiuoti ir nuo asfalto, jau pasiekė ir Lietuvą.

■ *Audi Allroad* – tarpinis variantas, turintis ir puošnaus universalaus automobilio, ir, klientui pagėdaujant, vidutinio SUV savybių. Pasiekti tokį balansą vokiečių koncernui, galima sakyti, pavyko su *A6 Allroad* modeliu, todėl sekant tomis pačiomis pėdomis buvo sukurtas mažesnis *A4 Allroad*.

Iš tiesų šis naujokas, kaip ir jo didysis brolis, tėra dar vienas *Avant quattro* variantas. Vienintelis *A4 Allroad* techninis skirtumas – 37 mm, iki 180 mm, paaugštinta prošvaisa, turinti privalumų važiuojant neasfaltuota kelio danga. Visa kita – nuo kėbulo skardų iki visų keturių varomųjų ratų sistemos bei variklių – paimta nuo tos pačios *A4* detalių lentynos.

Dyzelinų variklių mėgėjai gali rinktis iš 170 AG pasiekiančio keturių cilindrų 2.0 TDI ir 240 AG turinčio 3.0 TDI V6. Vienintelis

benzininis variklio variantas yra 211 AG 2.0 TFSI komplektuojamas su septynių bėgių dvigubos sankabos DSG dėže, kuri gali būti pritaikoma ir šešių cilindrų dyzeliniam varikliui. Nuo rudens bus pradėta gaminti ir ekologiška silpnesnė 2.0 TDI 143 AG versija. Šios modifikacijos kaina bus palyginti maža – tik 37 100 eurų.

Populiariausias bus 170 AG dyzelis

Pirmajam pasivažinėjimui mes rinktumės 170 AG turintį *A4* su dyzeliniu varikliu, kuris neabejotinai bus perkamiausias tiek Vokie-

tijoje, tiek kitose Europos šalyse. Jis siūlomas tik su šešių bėgių mechanine pavarų dėže. Tiesa, specialistai rekomenduoja atidžiai ir jautriai elgtis su sankabos pedalu. Jį atleidus per staigiai, gali užgesti variklis – tačiau, laimei, dėl čia su-

montuotos “start-stop” automatikos vėl paspaudus sankabos pedalą ir mygtuką prietaisų skydelyje variklis tuoj pat užsiveda. Panašiai veikia ne vienas naujoviškas VW koncerno dyzelinis motoras.

Kelyje keturių cilindrų variklis



Esant reikalui bagažinės grindys uždengiamos specialia sulankstoma danga

TECHNINIAI DUOMENYS

Audi A4 Allroad 2.0 TDI

Variklio darbinis tūris – 1968 cm³ • Galia 170 AG, esant 4200 aps./min. • Maks. sukimo momentas 350 Nm, esant 1750 aps./min. • 0–100 km/h – per 8,9 s • Maks. greitis – 213 km/h • Degalų bakas – 64 l • Vid. degalų sąnaudos – 6,4 l/100 km.



Prabangi, kokybiška prietaisų skydelio apdaila kaip ir Avant modelyje – tačiau visureigio tai beveik neprimena

traukia gana smagiai ir maloniai stebina mažomis degalų sąnaudomis. Palyginti su Q5, turinčiu tokį patį variklį, A4 Allroad sąnaudos 100 km kelio bus 5 proc., arba 0,3 litro, mažesnės.

Tačiau automobilių stovėjimo aikštelėje Allroad pareikalaus net 9 cm ilgesnės vietos nei Q5. Kita vertus, A4 yra 16 cm žemesnis. Dėl to jis kur kas greičiau išibėgėja – per 8,9 sek. (0,6 sek. greičiau nei Q5) pasiekia 100 km/h greitį ir maksimaliai gali lėkti 9 km/h greičiau (213 km/h). Jei lygintume komplektacijas, Q5 yra prabangesnis.

A4 Allroad salone laukia jau pažįstama Audi atmosfera – prabangi ir nepriekaištinga apdaila. Jei ne tingokas važiavimas, būtų galima pamiršti, kad važiuojama Allroad. Dėl ilgesnių spyruoklių šis visureigio ir universalso mišinys ties posūkiais linkęs pasvirti ir į vairuotojo

komandas reaguoja ne taip greitai. Kadangi nei A4 Allroad, nei Q5 papildomos įrangos sąraše nėra reguliuojamų amortizatorių, spyruoklių negalima pritaikyti pagal savo skonį. A4 Allroad kainos Lietuvoje bus panašios kaip ir Vokietijoje.

Jonas Okmanas

AUDI A4 ALLROAD VARIKLIAI			
Variklis	2.0 TFSI	2.0 TDI	3.0 TDI
Galia (AG) esant aps./min.	211/4300	170/4200	240/4000
Sukimo momentas (Nm) esant aps./min.	350/1500	350/1750	500/1500
Išibėgėjimas 0–100 km/h, s	6,9	8,9	6,4
Maksimalus greitis, km/h	230	213	236
Vid. degalų sąnaudos, l/100 km	8,1	6,4	7,1
Kaina Vokietijoje (eurais)	42 550	38 950	47 700



180 mm prošvaisos Audi A4 Allroad automobiliui užtenka norint įveikti palyginti aukštus kelio nelygumus

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



Jei nepatinka serijiniai apmušalai, galima rinktis iš septynių odos variantų



Radiatoriaus grotelės kaip ir Q rai-
de žymimuose modeliuose, dugno
apsauga iš nerūdijančio plieno

Tai mums patinka
Komfortas. Visureigio ir universalso mišinys amortizuoja maloniai ir visuomet išlieka stabilus.

To mums trūksta
Amortizatorių reguliavimas. Be važiuoklės sureguliuojamo režimo “drive select” A4 Allroad neparodo visų savo galimybių, ypač prastesniame kelyje.

Tai mus nustebino
Kaip visuomet A4 salonas yra puikus. Bekelės nuotykių ieškotojo įvaizdis salone nebuvo pagrindinis akcentas.

Išvada
★★★★☆
A4 Allroad nėra visiškai naujas modelis, tai tik 2000 eurų brangesnė A4 Avant quattro versija. Bet čia prabangesnė apdaila ir kur kas daugiau galimybių pasireikšti bekelėje. Tačiau dėl didesnės prošvaisos Allroad sunkiau valdomas, įveikdamas posūkius linkęs svyruoti.



Ištroškęs žvėris

Kai 2008 metais pasirodė *Ford Kuga*, rinkoje jau buvo įsitvirtinę jo konkurentai. Vis dėlto šis kompaktiškas visureigis rado savo gerbėjų būrį, dabar besidžiaugiantį naujuoju topmodeliu.

■ Taupūs dyzeliniai varikliai – svarbus *VW Tiguan*, *BMW X3*, *Nissan Qashqai* ir kitų kompaktiškų visureigių įrangos elementas. Todėl *Ford* gamintojai griebėsi ištis netikėto manevro, pristatydami *Kuga* tik su vienu vieninteliu 136 AG dyzeliniu varikliu.

Kita vertus, yra pirkėjų, kurie nepatikliai žiūri į savaiminio degimo variklius ir mieliau perka automobilius, varomus nepretenzingų benzininių motorų. Nenorėdamas prarasti savo pirkėjų, kuriuos, tikėtina, galėtų suvilioti Lietuvoje populiarių *Nissan Qashqai* ar *VW Tiguan* modelių pardavėjai, “Ford” ilgai nesnaudė ir savo pirkėjams siūlo *Kuga* su galingu turbobenzininio varikliu.

Tiesa, iš naujo išrasti dviračio niekas nesiruošė – po *Kuga* variklio

dangčiu įdėtas *Focus ST* 2,5 litro darbinio tūrio penkių cilindrų motoras, kuris jau nuo 2006 m. šio modelio gerbėjams užtikrina važavimo malonumą ir pagarbos vertą įsibėgėjimą. Šis 200 AG žvėriukas

gerokai paspartino ir kresnąjį (4,44 metrų ilgio, 1,6 tonos svorio) *Kuga*.

Nemenką įspūdį daro tai, kad *Kuga 2.5 T* greitėja minkštai ir tolygiai. Variklis – penkių cilindrų su turbina. Pastovus ir galingas 320

Nm sukimo momentas išlieka tarp 1600 ir 4000 aps./min. O vadinamosios turboduobės visai neįstai. Todėl nėra jokio šiurkštaus truktelėjimo, kuris greitėjant tiesiog prispaudžia prie sėdynės.

Sportinis visa savo esybe

Net ir pasižymėdamas tokiomis charakteristikomis *Kuga* išlieka sportiškas. Tereikia 8,2 sekundės, kad kompaktiškas *Ford SUV* automobilis su 2.5 T varikliu įsibėgėtų iki 100 km/h. Maksimalus jo greitis tik... 208 km/h. Juk aukštasis visureigis nėra toks aptakus kaip kompaktiškas *Focus ST*, kurio maksimalus greitis – 241 km/h.

Bet nesvarbu – 200 km/h greitis yra pakankamas. Sportinių *Kuga* savybių tai nė kiek nesumenkina. Važioklė labai dinamiška, lanksti



Gerai žinomas: šis įvairaus galingumo 2,5 litro “Ford” penkių cilindrų variklis montuojamas į *Focus*, *Mondeo* ir *S-Max* modelius



Ford Kuga rado savo gerbėjų. Naujas 200 AG pasiekiantis kompaktiškas visureigis rinkoje turėtų užimti dar tvirtesnes pozicijas



Kompaktiško Kuga visureigio prietaisų skydelis – modernus ir aiškus. Mygtukais bei rankenėlėmis naudotis labai patogiu ir paprastu



Prabangesnė “Titanium” komplektacija siūlo iš dalies odinį saloną. Sėdynių kraštai aptraukti oda, visa kita – medžiaga



Pažįstama išvaizda, bet nauja dinamika – benzininį Kuga išduoda tik 2.5 T emblema



Atidarius bagažinės dureles randame nedidelę bagažinę. 410–1405 litrų talpa būdinga kompaktiškiems universaliniams automobiliams

ir gana komfortiška, ją tikrai įvertinsite leidęsi į ilgą kelionę. Taip pat be jokių papildomų pastangų ji susidoroja ir su dideliu greičiu. Kelyje Kuga laikosi tvirtai ir mikliai įveikia bet kokio sudėtingumo posūkius.

Kuga keleiviai jaučiasi beveik kaip sportiniame kupė automobilyje, tik kompaktiškojo visureigio sėdynės pakeltos aukščiau, todėl aplinkiniai vaizdai geriau matyti. Jungti šešių greičių mechaninės dėžės pavaras taip lengva, kad galima drąsiai ryžtis sutaupyti 1500 eurų, kuriuos reikia pakloti už

automatinę penkių pakopų pavarų dėžę su “durashift-5-tronic” perjungimo funkcija.

Vienintelis tikras ir iš tiesų nemažas benzininio Kuga trūkumas – degalų sąnaudos. Kompaktiškas Ford SUV visureigis 100 km kelio sunaudoja 9,9 l benzino (CO₂ – 234 g/km). Tačiau tokio rezultato galima tikėtis tik važiuojant laaabai atsargiai. Iš tiesų jei greitkelyje kils noras šiek tiek stipriau spustelėti akceleratoriaus pedalą, sąnaudos šoktelės iki 11–12 l/100 km. Taigi taupumo komisarams šis kultūringasis Ku-



TECHINIAI DUOMENYS Ford Kuga 2.5 T

Variklis – 5 cilindry, turbobenzinis. • Darbinis tūris – 2521 cm³. • Maks. galia – 147 kW (200 AG) esant 6000 aps./min. • Maks. sukimo momentas – 320 Nm esant 1600 aps./min. • Pavarų dėžė – 6 bėgių mechaninė • Padangos – 235/60 R16 • Variantieji ratai – visi keturi • Bagažinės talpa – 410–1405 l • Degalų bako talpa – 58 l • Vid. degalų sąnaudos – 9,9 l/100 km • CO₂ – 234 g/km • Ilgis/plotis/aukštis – 4443/1842/1710 mm • Maks. greitis – 208 km/h • 0–100 km/h – per 8,2 s.

ga dėl savo didoko apetito nebus labai tinkamas pasirinkimas.

Tačiau jo kaina sąžininga – nuo 81 900 Lt. Į serijinę komplektaciją įeina kondicionierius, odinis vairas ir sportinės sėdynės. Benzininio Kuga pirkėjai, norintys pasilepinti komfortu, turėtų atkreipti dėmesį į “Titanium” komplektacijos variantą (88 900 Lt), siūlančią automatinę kondicionierių, nuolatinio greičio palaikymo sistemą, iš dalies odinį saloną, 17 colių aliumininis ratlankius ir fotochrominį automatiškai tamsėjantį veidrodėlį.

Loreta Žilinskaitė

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



Tai mums patinka

Vienas malonumas. Šis 200 AG pasiekiantis penkių cilindry turbobenzinis variklis įsibėgėja švelniai ir kartu ryžtingai – tiesiog tuo negalima nesidžiaugti.



To mums trūksta

Neišspręstas itin didelių degalų sąnaudų klausimas. Galbūt šiam modeliui visai tiktų, pavyzdžiui, automatinė “start-stop” sistema?



Tai mus nustebino

Neįtikėtina, kaip sportiškai ir dinamiškai važiuoja šis kompaktiškas visureigis.

Išvada



Tie, kurie klausė, kokią nišą “Ford” galėtų užimti su savuoju Kuga, dabar jau turėtų žinoti atsakymą – sportinio visureigio. Kuga 2.5 T važiuoja taip pat dinamiškai, kaip ir BMW X3, tik neturi tokios perdėtai kietos kaip šio SUV visureigio važiuoklės. Todėl šis iš Kelno kilęs Kuga yra beveik toks pat komfortiškas, kaip ir VW Tiguan. Pagarba! Deja, tik nenumalšinamas troškulis neleidžia jam suteikti penktos žvaigždutės.

Tapk pačiu saugiausiu



**Auto
Bild**
LIETUVA

Saugiausias Lietuvos vairuotojas

neoturas
KELIONIŲ ORGANIZATORIUS

if...

MODERNA
SUKANIMO ŽEMELAI

Wynn's

SUNOCO

TERCIJA

GOODYEAR

autotrade

Avitela
ELEKTRONIKA BUIČIAI

NIVEA

REG I TRA

VILBRA FOTO

VILNAUS VARTAI

BOSCH
Technologija gyvenimui



Eligijus Masiulis, susisiekimo ministras

■ Nuoširdžiai sveikinu žurnalo "Auto Bild Lietuva" redakciją, kuri jau ketvirtą kartą rengia nacionalinį konkursą "Saugiausias Lietuvos vairuotojas". Tai, ko gero, vienas svarbiausių saugaus eismo renginių Lietuvoje. Drąsi ir pilietiška brandi žurnalistų iniciatyva kasmet skelbti saugiausio, tolerantiškiausio vairuotojo konkursą ir garsinti nugalėtojo vardą pritraukė tūkstančius dalyvių, tapo iškilia tradicija, ugdančia bendrą eismo kultūrą ir skatinančia pagarbą visiems eismo dalyviams. Nors šiais metais eismo saugumas Lietuvos keliuose pagerėjo, o tragiškų avarijų sumažėjo net trečdaliu, naujausi sociologiniai tyrimai rodo, kad 16 proc. jaunų vairuotojų vis dar nori tarp bendraamžių vaidinti kelių erelius, sąmoningai pažeidinėja eismo taisykles ir viršija leistiną greitį. Be aktyvios ir principinės žiniasklaidos pozicijos sunku būtų pakeisti šių žmonių sąmonę. Išradingai organizuojamas saugiausio Lietuvos vairuotojo konkursas – puiki priemonė pritraukti jaunų žmonių dėmesį, skatinti juos atsargiai ir pagarbiai elgtis prie vairo. Noriu pažymėti, kad renginio organizatoriai visada buvo labai išradingi, kūrė įdomius kliūčių ruožus ir sudėtingas automobilių slalomo trasas, konkurse juntamas azartas ir puiki nuotaika. Tikiuosi, ir šiais metais žurnalo "Auto Bild Lietuva" redakcija nestokos fantazijos ir kūrybingumo, kad nesumažės žmonių, laikančių save saugiais vairuotojais, o 2009 metų konkurso "Saugiausias Lietuvos vairuotojas" nugalėtojų patirtis taps įprasta Lietuvos keliuose.

Praėjusiame, devintame, "Auto Bild Lietuva" žurnalo numeryje pradėjome saugiausio Lietuvos vairuotojo rinkimų konkursą, kurio nugalėtoji atiteks pagrindinis šių metų prizas – kelionė į Paryžių. Pateikiame antrą dešimtį klausimų ir laukiame laiškų su teisingais atsakymais.

■ Kaipgi tampa saugiausiu Lietuvos vairuotoju? Jūs turite būti smalsus, privalote rūpintis eismo saugumu šalies keliuose ir gatvėse. Be to, jums dar reikia trupučio kantorybės, šiek tiek sėkmės ir daug noro.

Saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso tikslas – rasti ir mūsų visuomenei pristatyti patį saugiausią ir tolerantiškiausią kitų eismo dalyvių atžvilgiu vairuotoją. Todėl sportiniai įgūdžiai prie vairo šiame konkurse nebus jokia privilegija ir nelems geresnio rezultato per paskutinį etapą – praktinį vairavimą. Svarbiausia, kad vairuotojas kultūringai elgtųsi keliuose ir nepamirštų čia esant ne vienas. Didelę reikšmę šiame konkurse turės saugaus eismo žinių bagažas, gebė-

jimas susigaudyti patekus į kritinę situaciją. Svarbiausia – ne greitis, bet geras ir saugus vairavimas, tolerancija, pakantumas ir pagalba kitam kelyje.

Laimės patys geriausi

Tik tas gali būti pats saugiausias ir geriausias, kuris ne tik moka gerai vairuoti automobilį, bet ir turi išsamių teorinių saugaus eismo žinių.

I etapas. Pirmasis konkurso etapas – teorinių žinių patikrinimas. Keturiuose žurnalo numeriuose pateiksime teorines užduotis: dešimt klausimų su keletu atsakymų variantų. Į kiekvieną klausimą gali būti tik vienas teisingas atsakymas. **Išsprendę užduotis sudėkite teisingų atsakymų taškus ir į anketą įrašy-**

nukelta į 14 p. ►

siu!



Saulius Šuminas,
VĮ "Regitra" generalinio
direktoriaus pavaduotojas

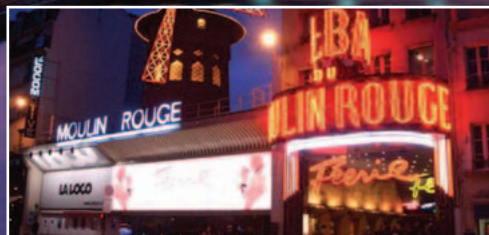
■ Nuoširdžiai džiaugiamės galėdami prisidėti prie saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso rengimo. Visuomet stengiamės palaikyti iniciatyvas, skatinančias eismo dalyvių švietimą, pozityvaus elgesio formavimą. Esame tikri, kad saugus vairuotojas – tai visų pirma tolerantiškas, atsakingas ir prognozuojamas vairuotojas, turintis žinių ir įgūdžių bei sugebantis priimti teisingus sprendimus įvairiose, kartais itin sudėtingose eismo situacijose. Tikime, kad dalyviai yra būtent tokie vairuotojai. Kelyje padarytos klaidos neretai mums labai brangiai kainuoja ir yra skaudžios. Taigi norisi tikėti, kad konkurso dalyviai pademonstruos tinkamas žinias ir nuovokumą visuose konkurso etapuose. Manau, pastebėsite, jog teorijos klausimai šiek tiek neįprasti. Dalis jų suformuluoti taip, kad norėdami į juos atsakyti teisingai būsite priversti pademonstruoti nepriekaištingą kelių eismo taisyklių suvokimą.

Kelionė į Paryžių

1 vieta

Joks kitas Europos miestas nėra toks žavintis, toks nepakartojamas, toks nenusipėjamas 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 piniginiu ekvivalentu. Nugalėtojas laimėjimu gali pasinaudoti iki 2009 m. gruodžio 31 d.



neoturas
KELIONIŲ ORGANIZATORIUS

Kelionės prizo 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 šalną bei specialią šviesą
atspindinčią liemenę.

Sėkmingo ir
saugaus kelio linki



Prizo steigėjas AB "If draudimas", www.if.lt

4 padangų komplektas "Goodyear OptiGrip"

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

3 vieta



1

Ketinate palikti stovėti automobilį neapšviestame kelio ruože. Pastatysite jį:



Taip, kad mažiausiai pusė automobilio stovėtų ant šaligatvio ☐ 1 tšk.

Taip, kad automobilis stovėtų prieš transporto srautą ☐ 2 tšk.

Taip, kad automobilis būtų matomas mažiausiai 10 m atstumu ☐ 3 tšk.

Stovėjimo aikštelėje arba už kelio ribų ☐ 4 tšk.

2

Važiuojate paskui ilgą transporto priemonę. Ji artėja prie sankryžos ir rodo posūkio į dešinę signalą, bet traukiasi kairiau. Jūs privalote:

Privažiuoti arčiau, kad greičiau aplenkumėte ☐ 1 tšk.

Atsilikti, kad jai pakaktų vietos ☐ 2 tšk.

Lenkti, kai ji sulėtins greitį ☐ 3 tšk.

Manyti, kad signalas klaidingas – iš tikrųjų ji suks į kairę ☐ 4 tšk.

3

Važiuodami automagistrale posūkio signalą rodykite:



Prieš persirikiuodamas (-a) ☐ 1 tšk.

Tik jei paskui važiuoja kita transporto priemonė ☐ 2 tšk.

Neprivalau, nes tai automagistralė ☐ 3 tšk.

4

Važiuojate paskui kitą transporto priemonę šlapiu keliu. Pasistengsite išlaikyti iki jos mažiausiai tokį atstumą, kurį nuvažiuojate per:

Vieną sekundę ☐ 1 tšk.

Dvi sekundes ☐ 2 tšk.

Tris sekundes ☐ 3 tšk.

Keturias sekundes ☐ 4 tšk.



5

Vaiką iki trejų metų galite vežti ant priekinės sėdynės, jei:



Yra nešiojamasis lopšys su dviem rankenomis ☐ 1 tšk.

Yra speciali jo ūgiui ir svoriui pritaikyta sėdynė ☐ 2 tšk.

Jis sėdi suaugusiajam ant kelių ☐ 3 tšk.

Yra paaukštinta sėdynė ☐ 4 tšk.

► **kite galutinę taškų sumą.** Pvz., jei visų dešimties klausimų teisingi atsakymai pažymėti "1 tšk.", vadinasi, galutinis skaičius bus 10. Jei visi teisingi atsakymai pažymėti skaičiumi "2 tšk.", galutinis atsakymas bus 20 ir t.t. **Išidėmėkite, kad į kitą etapą pateks tie skaitytojai, kurie atsitys bent du galutinius teisingus atsakymus iš keturių žurnale paskelbtų užduočių.** Tuo pirmasis etapas ir baigsis.

II etapas. Rudeniop (rugšėjo pradžioje) vyks antrasis teorinių žinių patikrinimo etapas, į kurį pakviesime visus sėkmingai pirmą etapą įveikusius skaitytojus. Čia klausimai bus gerokai sudėtingesni, todėl išlaikyti antrąjį egzaminą nebus lengva. **Beje, kaip ir pernai, teorinių užduočių klausimus parėngė VĮ "Regitra" specialistai.**

III etapas. Visi, kurie teorijos etapą įveiks puikiai ir pasirodys esą verti saugiausio šalies vairuotojo titulo, pateks į praktinio vairavimo etapą. Dalyviai vairuos mūsų konkurso rėmėjų automobilius. Praktinio etapo užduo-

tys autoritetingos komisijos bus suformuluotos taip, kad pranašumą turės ne tie vairuotojai, kurie moka greitai važiuoti ir ekstremaliai stabdyti, bet tie, kurie paiso saugaus ir racionalaus vairavimo taisyklių.

Finalas rudenį

Po šio etapo ir paaiškės saugiausias Lietuvos vairuotojas, kuris bus paskelbtas per iškilmingą vakarą. Jam atiteks "Auto Bild Lietuva" redakcijos įsteigta nugalėtojo taurė ir pagrindinis bendrovės "Neoturas" prizas. Nebus užmiršti ir šiek tiek nuo nugalėtojo atsilikę dalyviai. Jie bus apdovanoti kitais vertingais prizais.

Beje, šiame konkurse negali dalyvauti nepilnamečiai ir asmenys, neturintys galiojančio vairuotojo pažymėjimo. Galios tik originalios, iš žurnalo iškirptos anketos su atsakymais. Taip pat konkurse penkerius metus neturi teisės dalyvauti buvę saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso nugalėtojai.

ABL inf.

Saugiausio Lietuvos vairuoto

Fotoaparatas PENTAX



VILBRA FOTO

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

Navigatorius "Street pilot 3.5"



Prizo steigėjas UAB "Automoderna"
www.automoderna.lt



autotrade

BLAUPUNKT
automagnetolos



Prizo steigėjas UAB "Tercija"
www.tercija.lt

6

7

8

9

10

Vairuodami turite sugebėti perskaityti valstybinio numerio ženklą iš ne mažesnio kaip ____ atstumo.

- 10 metrų ☐ 1 tšk.
 15 metrų ☐ 2 tšk.
 20 metrų ☐ 3 tšk.
 30 metrų ☐ 4 tšk.

Kada galite sustabdyti transporto priemonę pėsčiųjų perėjoje?



- Nuo 23 iki 7 valandos ☐ 1 tšk.
 Jei priešais susidarė transporto priemonių eilė ☐ 2 tšk.
 Kad išvengtumėte susidūrimo ☐ 3 tšk.
 Niekada ☐ 4 tšk.

Jūsų automobilis sugedo važiuojant ne gyvenvietėje. Avarinio sustojimo ženklas turi būti pastatytas:

- Ant automobilio stogo ☐ 1 tšk.
 Iškart už automobilio ☐ 2 tšk.
 Ne arčiau kaip 150 metrų atstumu už automobilio ☐ 3 tšk.
 Ne arčiau kaip 50 metrų atstumu už automobilio ☐ 4 tšk.



Stabdomas automobilis krypsta į šoną. Kokia tikėtiniausia to priežastis?



- Netinkamas slėgis padangose ☐ 1 tšk.
 Stovėjimo stabdys neišjungtas ☐ 2 tšk.
 Nedidelis stabdžių skysčio lygis ☐ 3 tšk.
 Blogai sureguliuoti stabdžiai ☐ 4 tšk.

Ketinate išvažiuoti iš laikino stovėjimo vietos. Kelias užimtas viena paskui kitą važiuojančių transporto priemonių. Kaip pasielgsite?

- Rodysiu posūkio signalą, kol lauksiu tarpo transporto srute ☐ 1 tšk.
 Įjungsiu posūkio signalą ir važiuosiu, kai tik kas nors man duos signalą žibintų šviesomis ☐ 2 tšk.
 Lauksiu saugaus tarpo transporto srute nerodydamas (-a) posūkio signalo ☐ 3 tšk.
 Įsisprausiu į transporto srautą, kai tik kas nors duos man kelią ☐ 4 tšk.

BFL, "Dreamstime" ir ABL archyvo nuotr.

jo konkurso kiti prizai

Grąžtai, aukšto slėgio plovykla



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



Akumulatoriai

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



Priemonės automobiliui



www.wynns.be

PREKYBOS TINKLAS
Avitela
ELEKTRONIKA BŪČIAI

"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

II 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 2009 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

Kartais geriau visiškai naujas

Dėl milžiniškų nuolaidų kai kurios naujos mašinos šiuo metu kainuoja vos keliais tūkstančiais litų brangiau nei tokios pat, tik naudotos. Todėl kartais labiau apsimoka pirkti dar gamykliniais dažais kvepiantį nei jau šeiminingą turėjusį automobilį.



Toyota Auris



Naujo kaina: 48 900 Lt Naudoto kaina: 44 000 Lt

Ford Focus



Naujo kaina: 47 900 Lt Naudoto kaina: 32 000 Lt

■ Lietuvą purtant ekonominiam sunkmečiui, nemažas būrys vairuotojų vis dažniau pagalvoja, kaip būtų galima bent keliais šimtais litų sutaupyti ir taip jau aptirpusį šeimos biudžetą. Vienas galimų taupymo variantų tampa automobilis. Juk tikrai nemažas būrys žmonių atsisakė naujesnio, didesnio ar daug degalų ryjančio automobilio ir persėdo prie kelių metų senumo, mažesnio bei ekono-

miškesnio keturračio vairo.

Pavyzdžiui, keletas šių eilučių autoriaus kaimynų ir pažįstamų jau pasikeitė didesnius automobilius į mažesnius. Kiti, taupydami degalus, įsitaisė dujinę įrangą ar benzininę mašiną išmainė į dyzelinę. Žinoma, nemažai žmonių tiesiog persėdo į visuomeninį transportą ar pradėjo minti dviračių pedalus, o automobiliu naudojasi savaitgaliais ar vykdam į tolimesnes keliones.

VW Passat



Naujo kaina: 67 500 Lt Naudoto kaina: 39 900 Lt

Išperkamosios nuomos sąlygos (5 m. laikotarpiui) įsigyjant naują ar naudotą automobilį

Modelis	NAUJAS AUTOMOBILIS						NAUDOTAS AUTOMOBILIS					
	Pagaminimo metai	Variklis (l/AG)	Rida (km)	Kaina (Lt)	Pradinis įnašas (Lt/proc.)	Mėnesinė įmoka (Lt)	Pagaminimo metai	Variklis (l/AG)	Rida (km)	Kaina (Lt)	Pradinis įnašas (Lt/proc.)	Mėnesinė įmoka (Lt)
Ford Focus	2009	1,6/90 dyz.	0	47 900	4790/10	835	2007	1,6/90 dyz.	73 845	32 000	4800/15	550
Mazda 6	2009	2,0/147 benz.	0	77 150	7715/10	1346	2008	2,0/147 benz.	30 500	58 900	8835/15	990
Škoda Octavia	2009	1,6/102 benz.	0	58 650	5865/10	1023	2006	1,6/102 benz.	55 000	22 900	6870/30	325*
Toyota Auris	2009	1,6/124 benz.	0	48 900	4890/10	853	2007	1,6/124 benz.	22 964	44 000	6600/15	750
VW Passat	2009	1,9/105 dyz.	0	67 500	6750/10	1154	2006	1,9/105 dyz.	119 000	39 900	5985/15	670

* rezervuotas automobilis.

Renkantis tarp naujo ir naudoto automobilio svarbi ne tik jo kaina, bet ir išperkamosios nuomos sąlygos. Juk perkant naują mašiną pradinis įnašas bendrovei sudarys tik 5 ar 10 proc. bendros sumos. Tuo tarpu naudoto automobilio pirkėjas turės atseikėti mažiausiai 15 proc. pradinį įnašą. Kita vertus, kuo didesnė pradinė įmoka, tuo mažiau už automobilį teks mokėti kas mėnesį.

Naudotus pirkome iš "BRC Lietuva"...

Pirkėjams, kurie artimiausiu metu ketina keisti jau turimą automobilį, bet neapsisprendžia, kokiį rinktis – visiškai naują ar tokį pat, tik kelerių metų senumo – labai pravers šis "Auto Bild Lietuva" tyrimas.

Vadovaudamiesi daugelio lietuvių mąstymu, pirmiausia nusprendėme išsirinkti naudotą automobilį. Tam mums pasitaravo bendrovės "BRC Lietuva", kuri naudotomis mašinomis prekiauja trijuose didžiausiuose Lietuvos miestuose, interneto puslapis.

Minėtoje svetainėje išsirinkome penkis ne senesnius kaip trejų metų automobilius: *Ford Focus*, *Mazda 6*, *Škoda Octavia*, *Toyota Auris* ir *VW Passat*. Du jų su dyzeliniais, likę trys – su benzininiais varikliais. Automobilių rida siekia nuo 23 iki 119 tūkst. km, o kaina – nuo 23 iki 59 tūkst. Lt.

Turime pastebėti, kad prieš išsirinkdami automobilius jų nematėme, neskambinome pardavėjams ir nesiderėjome dėl galimos nuolaidos ir kitų dalykų. Tiesiog išsirinkome penkis gana populiarius mūsų šalyje automobilius ir ėmėmės antrosios eksperimento

dalies. Paskambinę tokių pat, tik visiškai naujų automobilių pardavėjams, nusprendėme jų pasiteirauti dėl dažais dar kvepiančių mašinų kainų. Tiesa, jiems neminėjome, kad jau esame nusižiūrėję tokius pat, tik naudotus automobilius, bei neprašėme pateikti galutinės kainos su nuolaida, t.y. visiškai nesiderėjome.

...naujus – iš oficialių atstovų

Gauti duomenys mus šiek tiek nustebino. Tarkime, "BRC Lietuva" aikštelėje be išsiderėtos nuolaidos dvejų metų senumo *Toyota Auris*, kurio rida – 23 tūkst. km, pavyktų nupirkti už 44 tūkst. Lt. O "Tokvilos" salone, kuris prekiauja *Toyota* automobiliais, visiškai naują tokios pat komplektacijos ir tokį pat motorą turintį *Auris* hečbeką pavyktų įsigyti už 48 900 Lt. Taigi kainos skirtumas tarp naujo ir naudoto *Auris* nesiekia nė 5 tūkst. Lt. O kurį variantą rinktis – abejonių, matyt, niekam nekyla.

Kitas pavyzdys naujo automobilio naudai galėtų būti *Ford Focus*, nes už poros metų senumo minėtą automobilį, kurio rida beveik 74 tūkst. Lt, "BRC Lietuva" prašo 32 tūkst. Lt. "Vistos" salone toks pats visiškai naujas automobilis šiuo

metu kainuoja nuo 47 900 Lt. Beje, dar visai neseniai už jį "Vista" salone būtų tekę pakloti nuo 64 050 Lt. Šiuo atveju kainos skirtumas tarp naujo ir naudoto gerokai didesnis – 15 900 Lt, tačiau ir naudoto automobilio rida gerokai didesnė.

Dar vienas įdomus pavyzdys – *VW Passat*. Dvejų metų senumo automobilis, kuriuo buvęs šeimininkas jau numynė 119 tūkst. km, kainuoja beveik 40 tūkst. Lt. Tuo tarpu tokį naują *Passat* sedaną iš salono pavyktų nusipirkti už 67,5 tūkst. Lt. Nors dar neseniai jo kaina siekė per 85 tūkst. Lt.

Tačiau yra variantų, kai tikrai apsimoka pirkti ir naudotą automobilį. Pavyzdžiui, vos metų senumo *Mazda 6* sedanas, kuriuo buvęs savininkas nuvažiavo tik 30 tūkst.

km, kainuoja vos 58 900 Lt. Nauja tokia pat "šeškė" atsieitų daug brangiau – nuo 77 150 Lt. Kainos skirtumas – 18 250 Lt.

Dar vienas pavyzdys galėtų būti šis. "BRC Lietuva" aikštelėje stovi 55 tūkst. km nuvažiavęs trejų metų senumo *Škoda Octavia* universalas, kurio kaina – tik 22 900 Lt. Visiškai naujas toks pat automobilis kainuoja nuo 58 650 Lt. Šiuo atveju kainos skirtumas viską pasako – 35 750 Lt. Akivaizdu, kad geri daiktai ilgai neužsistovi. Minėtasis *Škoda Octavia* automobilis gegužės pradžioje, kai buvo atliekamas šis eksperimentas, jau buvo rezervuotas. Visiškai tikėtina, kad automobilis greitai turės ir naują šeimininką.

Mindaugas Malinauskas

Išvada



■ Prieš pirkdami kelerių metų senumo automobilį, būtinai pasidomėkite, kiek dabar kainuoja tokia pat, tik nauja mašina. Pasirodo, dėl milžiniškų nuolaidų kai kurie nauji automobiliai tėra vos keliais tūkstančiais litų brangesni už jau šeimininką turėjusį bei ne vieną tūkstantį kilometrų numynusį naudotą automobilį. Kita vertus, yra tikrai dėmesio vertų naudotų mašinų. Žinoma, prieš įsigyjant naudotą automobilį, būtina jį patikrinti servise – galbūt šis nevertas net ir tų palyginti nedidelių pinigų.

Mazda 6

Naujo kaina: 77 150 Lt

Naudoto kaina: 58 900 Lt

Škoda Octavia

Naujo kaina: 58 650 Lt

Naudoto kaina: 22 900 Lt

Niujorkas Paroda

Automobilių salono žvaigždės

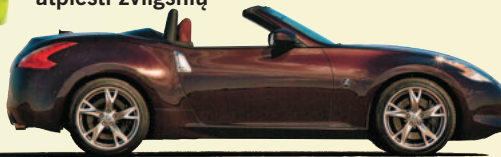
■ Gražiausiu nauju automobiliu Niujorko automobilių parodoje išrinktas *Nissan 370Z Roadster*. Jo medžiaginis stogas mygtuko paspaudimu pakyla arba nusileidžia per 20 s. 3,7 litro šešių cilindų variklis pasiekia 332 AG. Pirkėjai galės rinktis šešių arba septynių pakopų automatinę pavarų dėžę. Atviras 370Z JAV rinkoje turėtų pasirodyti vėlyvą rudenį, kitamet – ir Europoje. Kaina? Manome, kainuos per 40 tūkst. eurų (138 tūkst. Lt). Sensacingiausias premjerinis modelis Niujorko automobilių salone buvo “Toyota Motor” studijinis *Scion iQ*. Kaip rodo pats pavadinimas, mašinos bazė paimta iš mažiausios *Toyota iQ*, tik ji atrodo gerokai agresyviau: solidžios ratų nišos, dar charakteringesnės kėbulo linijos, 18 colių ratai, tamsinti žibintai ir vadinamasis stogo spoileris. Salono apdailos medžiagos šiek tiek elegantiškesnės nei įprastinės *Toyota iQ*.



Spalvingas studijinis *Scion iQ* nori būti šaunesnis už tokio pat pavadinimo *Toyota* automobilį



Klasikinis gražuolis rodsteris: atviras 370Z – automobilis, nuo kurio niujorkiečiai negali atplėšti žvilgsnių



Jei šis modelis iš tikrųjų bus pradėtas gaminti, tai tik JAV rinkai.

“Chrysler”, pristatydamas naują *Jeep Cherokee*, pademonstravo naują, bet jau vakarykštės dienos SUV: 3,6 litro V6 (pasiekia 280 AG) arba 5,7 litro V8 (360 AG), bet nieko nepadaryta, kad būtų sumažintos degalų sąnaudos ar panaudotos hibridinės technologijos.

GMC, GM koncerno antrinė markė, leidžianti tik visureigius ir pikapus, demonstravo “mažą automobilį”, kurio ilgis vis dar 4,7 metro. *Terrain* – tikras visureigis, bet ir jis be hibridinės technologijos. Keturcilindris variklis pasiekia 185 AG, šešiacylintris – 268 AG. Tačiau Europos keliuose *Terrain* nepasirodys. Galingesnius nei Europoje *Legacy*, kurie bus siūlomi su trimis skirtingos galios benzininiais varikliais (170, 256 ir 265 AG), Niujorke pristatė ir “Subaru” koncernas.

Legacy turės tris skirtingo galingumo benzininius variklius



! *Cherokee* pirmą kartą įmontuota pneumatinė pakaba



Terrain – naujas GMC modelis

Neįprasta transporto priemonė

PUMA skirtas miestui

■ Niujorko parodoje pademonstruotas *Puma* modelis – keistas GM ir riedžio elektrinis darinys. Naujoji *Puma* (“Personal Urban Mobility and Accessibility”) skirta asmeniniam susisiekimui mieste. Įsibėgėti, vairuoti ir stabdyti pavyksta naudojantis “Drive-by-Wire” sistema. Stabdymo energija regeneruojama ir maitina ličio jonų akumuliatorius. Kiekvienas dviejų ratų varomas atskiro elektros variklio, kuris leidžia *Puma* modeliui pasiekti iki 60 km/h greitį. Su įkrautu akumuliatoriumi galima nuriedėti iki 60 km. Tai linksma transporto priemonė, bet kol kas tai daugiau vienkartinis potyris. Kad šis “vežimaitis” būtų pradėtas gaminti serijiniu būdu, labai tikėtina.



EVORA kainos jau žinomos

■ “Lotus” kompanija paskelbė *Evora* kainas. 2+2 vietų vidutinio galingumo variklio sportinis automobilis kainuoja nuo 63 500 eurų (219 000 Lt). Vėliau pasirodysiantis tikras sportinis dvivietis kainuos nuo 59 990 eurų (206 960 Lt). Pirmieji *Evora* egzemplioriai su 280 AG V6 varikliu Europoje pasirodys gegužės mėnesį specialaus pristatymo metu.



Lotus Evora

4x4 modelių nugalėtojai

■ *Audi A4 quattro* modelis laimėjo 2009-ųjų lengvojo automobilio visais varomaisiais ratais, kainuojančio nuo 25 tūkst. iki 40 tūkst. eurų (nuo 86 250 iki 138 tūkst. Lt), kategorijos rinkimus. Daugiau nei 200 tūkst. žurnalo “Auto Bild Allrad” skaitytojų rinko nugalėtojus devyniolikoje kategorijose.



XC60 pigesnis

■ “Volvo” automobiliui *XC60* siūloma nauja bazinė versija. Pradinis modelis *XC60 2.4D DRiVe* su priekiniais varomaisiais ratais ir nauju 175 AG dyzeliniu varikliu kainuoja 32 900 eurų (132 505 Lt). Tai 1000 eurų mažiau, palyginti su ankstesniu baziniu modeliu *XC60 2.4D AWD*, su visais varomaisiais ratais ir 163 AG dyzeliniu varikliu.



BMW X5 ir X6 M versijos

100 km/h greitis – per 4,7 s



Nusipirkus papildomą įrangą, galima panaikinti elektroninį greičio apribojimą iki 250 km/h

■ Miunchene (Vokietija) įsikūręs BMW koncernas pagamina du SUV, pažymėtus sportinės modifikacijos raide *M*. X5 ir X6 modelių *M TwinPower Turbo* versijų kainos dar nežinomos, bet ne tai svarbiausia. Svarbiausia yra galia, kokią pasiekia 4,4 l tūrio V8 variklis. 550 AG variklis suka abiejų ašių ratus pasitelkdamas „xDrive“ sistemą, suderintą atsižvelgiant į *M* versijos sportinę prigimtį. Abiejų automobilių techninės charakteristikos tiesiog puikios: nuo 0 iki 100 km/h sportiniai monstrai įsibėgėja per 4,7 s, pasižymi dideliu elastingumu važiuojant visomis pavaromis, nes milžiniškas sukimo momentas – 680 Nm – pasiekiamas 1500–5650 aps./min. intervale. Maksimalus greitis elektronikos apribojimas iki 250 km/h, nors jis galėtų būti kur kas didesnis.



M TwinPower Turbo versijose panaudotos pačios naujausios technologijos, tarp jų ir nauja „Twin Scroll Twin Turbo“ sistema

Naudoti automobiliai

Neramina prekyvius

■ Vokietijos valdžios pasiūlyta 2500 eurų kompensacija perkantiesiems naują automobilį nuliūdino Lietuvos automobilių prekyvius, kurie į Vokietijos pusę nenori net žiūrėti. Net visiškai sutrūnijusios transporto priemonės vokiečiai dabar nesutinka parduoti pigiau nei už 2500 eurų (8632 litus), mat tokią pinigų sumą jie gautų atidavę mašiną sunaikinti ir nusipirkę naują automobilį. Didžiausią dalį į Lietuvą atgaben-

tų mašinų nuperka baltarusiai ir prekyviai iš Azijos šalių, kuriems reikia senų ir pigių automobilių. Naudotų mašinų prekyviai skaudančia širdimi stebi, kaip galingi presai Vokietijoje naikina automobilius, kuriuos būtų galima sėkmingai parduoti Azijos ir Afrikos šalyse. Įstatymas reikalauja, kad automobilio kėbulas būtų sunaikintas. Tik tuomet skiriama valstybės parama naujai transporto priemonei pirkti.



Turgavietėse vis sunkiau parduoti naudotas mašinas, nes dėl mokesčių lengvatų jos smarkiai pabrango Vokietijoje

KIA hibridas su superbaterijomis

■ Korėjos automobilių gamintojas „Kia“ pristato savo pirmąjį hibridinį modelį. *Forté LPI* (Cee'd universalas) su 114 AG benzininiu varikliu, kuriam pagelbės elektrinis variklis. Jėgą paskirstys bepakopė automatinė (CVT), elektros srovę taupys itin naujoji ličio polimerų akumuliatoriai. Korėjos rinkoje modelis turėtų pasirodyti 2009-ųjų rugpjūtį.



Škoda Octavia atnaujinimas

Nauji OCTAVIA RS bei OCTAVIA SCOUT veidai

■ „Škoda Auto“ pradeda gaminti atnaujintas *Octavia RS* bei *Octavia Scout* versijas. Neskaitant pastebimų išorės dizaino pasikeitimų, abi versijos nuo šiol siūlomos su naujoviškais techniniais sprendimais, pavz., oro kokybės davikliu, montuojamu su oro kondicionavimo sistema „Climatronic“, bei nauja salono apšvietimo koncepcija.

Sportiškoji *Octavia RS* turi naujas radiatoriaus groteles su *RS* emblema ir didesnius žibintus. Į atnaujintą *Octavia RS* montuojami 2.0 TSI/200 AG benzininis agregatas, kurio vidutinės degalų sąnaudos yra 7,5 l/100 km, taip pat 2.0 TDI CR/170 AG turbodieselinis moto-

ras, kurio sąnaudos – 5,7 l/100 km. Abu varikliai komplektuojami tik su 6 laipsnių automatizuota DSG transmisija.

Atnaujinta *Octavia Scout* turi naujas radiatoriaus groteles bei kitokios formos priekinius žibintus. *Octavia Scout* versija gaminama tik universalu kėbulu.

Turėdama 179 mm prošvaisą bei važiuoklės apsaugas, atnaujinta *Octavia Scout* yra puikiai paruošta važiuoti bekele. *Scout* modelis siūlomas su dviem varikliais – benzininiu 1.8 TSI/160 AG ir turbodieseliniu 2.0 TDI PD DPF/140 AG. Atnaujintus *Octavia RS* ir *Octavia Scout* modelius jau galima užsisakyti Lietuvoje.



Atnaujinimas Discovery ir Range Rover

■ *Land Rover Discovery* (nuotr. viršuje) suspindo naują išvaizdą. Priekio atnaujinimas – nauji žibintai su LED šviesų technika priekyje ir gale bei nauja, aptaknesnė priekinė dalis. Be to, siūlomas naujas 3,0 l turbodieselinis variklis, pasiekiantis 245 AG. *Range Rover* ir *Range Rover Sport* (nuotr. apačioje) taip pat gavo naujus variklius ir visiškai naujas radiatoriaus groteles.



Degalų taupymo kursai

■ Europos Sąjunga priėmė direktyvą, pagal kurią degalinių savininkai turėtų būti įpareigoti savo klientams bent kartą per mėnesį pasiūlyti degalų taupymo pratybas. Taip bus ne tik siekiama sumažinti naftos produktų suvartojimą, bet ir siekti, jog būtų mažiau teršiama aplinka.



Hyundai Rafinuotas modelis

■ Seule pristatytas naujas *Hyundai Genesis Prada* – pirmasis iš trijų Korėjos automobilių gamintojo kartu su Italijos mados namais “Prada” pagamintas modelis. Vienas šių trijų automobilių liks “Hyundai” bendrovėje, liudydamas ypatingą *Hyundai Genesis* kūrimo istorijos etapą, o kiti du bus paroduoti labdaros aukcione.

Hyundai Genesis Prada – unikali *Hyundai Genesis* modelio, išrinkto Šiaurės Amerikos 2009-ųjų automobiliu, versija, kurios ypatingas dizainas atspindi rafinuotas “Prada” naujoves, dėmesį detalėms, nepriekaištingą automobilio formų, medžiagų kokybę ir vertę. Prie šio projekto “Hyundai” bendrovės tyrimų ir plėtros centre Namyange (Korėja) bei “Prada” dizaino centre

Italijoje nuo 2008-ųjų lapkričio kartu dirbo “Hyundai” konstruktoriai ir “Prada” dizaineriai. “Prada” suteikė *Hyundai Genesis* kėbului sportišką išvaizdą, papuošdama jį Italijoje pagamintais lengvojo lydinio ratlankiais. Automobilis nudažytas nakties mėlynumo metalizuota spalva, metalinės apdailos pagamintos iš titano, švytintis radiatoriaus grotelių, emblemos ir durų rankenų chromas pakeistas matinio aukso sluoksniu. Kitos “Prada” pasiūlytos naujovės – 20 colių lengvojo lydinio ratlankiai ir aštriabriaunė stogo antena.

Maroko oda – nuo “Prada” prekės ženklo neatsiejama aukščiausios kokybės plona minkšta oda. Ja meistriškai aptrauktas prietaisų skydelis bei sėdynės.



Hyundai Genesis Prada skirtas labai rafinuoto skonio vairuotojams



Automobilių mados Žibintai

■ Ką mums primena akiniai tarsi katės akys? Ar daug kas juos prisimena ir ar šie akiniai kelia nostalgiją? Tokių aštrių formų stiklai, primenantys katės akis, buvo madingi prieš penkis dešimtmečius, “The Beetle” laikais. Nemažiau, kad ši keistenybė vėl madinga ir būtent šiuolaikiškų automobilių veiduose. Žibintai – ilgi ir vis ilgėja, rodos, išauga iš automobilio sparnų ir naujajame *Ford Ka* beveik įsiremia į priekinį stiklą. Tai nepriimtina ne tik todėl, kad vis daugiau naujų automobilių atrodo beveik taip pat, jog galima net susipainioti. Ar tai *Peu-*

geot, o gal *Fiesta* arba *Corsa*? Vos susidūrus su kokia nors kliūtimi ir sugadinus žibintą, draudimo kompanijos griebiasi už galvų, sužinojusios tokių žibintų kainas. Dizaineriai priekinius žibintus perdėm iškelia, kad savo automobilį padarytų itin savitą ir nesupainiojamą su jokia kitu. Tačiau kodėl dėl to atsiranda vis daugiau vienodumo? Prisiminkime kitus žibintus: mažutes *Fiat 500* akutes, ryškios pirmosios serijos *BMW* linzes arba rimtą *Range Rover* žvilgsnį. Apskritimas – tobula forma, kurios nereikia nei perlenkti, nei tobulinti.



Naujos pailgos automobilių akys: gražu ar gražiai klaiku?

Galiūnas su Nissan

Ž.Savickas vairuos NISSAN PATHFINDER

■ Automobilių centras “Fakto” ir Žydrūnas Savickas pasirašė bendradarbiavimo sutartį. “Nissan” prisidės prie stipriausio planetos žmogaus pasiruošimo galiūnų varžyboms. Galingiausias žmogus ir “Nissan”

plati 4x4 automobilių linija turi labai daug bendra. Tarp siūlomų automobilių – galingi *Patrol*, *Pathfinder*, *X-trail*, *Pavara*, *NP300 Pick up* ir “crossover” tipo modeliai – *Murano* ir *Qashqai*.



GOLF BIFUEL pasirodys gegužę

■ “Volkswagen” koncernas gegužės pradžioje pirkėjams pasiūlys pirmąjį *Golf BiFuel*. 98 AG galingumo mišrūnas bus varomas ir suskystintomis dujomis, ir benzinu, o nuvažiuojamas atstumas – net 1100 km. Kainos: “Trendline” modifikacija – nuo 21 150 eurų (72 960 Lt), o su komforto įranga (“Comfortline”) – nuo 22 650 eurų (78 140 Lt).

Suskystintų dujų bakas *Golf* modelyje įmontuotas atsarginio rato įduboje



Specialus DAIMLER ženklas

■ Vokietijos paštas, minėdamas Gottliebo Daimlerio 175-ąsias gimimo metines, išleido specialų pašto ženklą. Jame matyti *Daimler* automobilis plieno ratais, pagamintas 1889-aisiais. Pašto ženkle taip pat pažymėta ir G.Daimlerio gimimo bei mirties data – 1834–1900 m. Ženklas išleistas maždaug 7,4 mln. tiražu. Jo vertė – 1,7 euro.



Svarbiausia – žmogus!

***Gyvybę reikia branginti. Savo taip pat.
Sėkmės visuose gyvenimo keliuose!***

Jūsų kandidatas į LR Prezidentus A. Butkevičius



DUOKITE KELIĄ MAŽYLIAMS



Šalia naujutėlaičio
Ford Fiesta automobilio
stovi šiuolaikiškas
Hyundai i20 ir visai
neseniai atnaujintas
Mitsubishi Colt

Pagrindinės šių mažų dorybės – itin patraukli kaina ir mažos degalų sąnaudos. Tik ar jų salonai pakankamai erdvūs ir kuris šių automobilių yra geriausias?

■ Per pirmąjį šių metų ketvirtį Lietuvoje užregistruoti 2284 nauji lengvieji automobiliai, arba net 71 proc. mažiau nei pernai tuo pat metu. Išjudinti rinkos nepadeda ir pardavėjų siūlomos nemažos nuolaidos.

Kita vertus, nors statistika rodo, kad naujų automobilių pardavimas gerokai smuko, mūsų šalies pirkėjai po truputį keičia mąstymą. Juk per pirmąjį šių metų ketvirtį Lietuvoje daugiausiai nupirkta nedidelių automobilių. Pirmoje vietoje įsitaisė *Mitsubishi Colt* (82 vnt.), antroje – *Škoda Octavia* (78 vnt.), o trečioje – *Volkswagen Golf* (71 vnt.). Akivaizdu, kad maži automobiliai pirkėjų širdis užkariauja ne iš gero gyvenimo.

Bet pirkėjas visuomet teisis. Kam mokėti

brangiau už vos keliais centimetrais didesnį ir erdvesnį kompaktinės klasės automobilį, jei papildomus pinigus galima išleisti geriau sukomplektuotai B klasės mašinai įsigyti.

Be to, dabartiniai mažai nėra jau tokie ankšti automobiliai. Anaiptol – tai protingai sukonstruotos, funkcionalios ir nedaug degalų sunaudojančios mašinos. Kaip tik tokios, kokios per daug netuština kišenės šiuo sunkmečiu. Taigi ši kartą mūsų teste dalyvauja trys B klasės automobiliai: *Ford Fiesta*, *Hyundai i20* ir *Mitsubishi Colt*. Šių mažų priekinius ratus suka 75–82 AG benzininiai motorai. Tai penkiaduriai hečbekai, kuriais gali keliauti penki žmonės. Kuris jų geriausias?

Mindaugas Malinauskas





Ford Fiesta 1.25

Naujasis penkiaduris *Ford Fiesta* automobilis dėmesį patraukia sportiška išvaizda. Po mašinos variklio dangčiu – 82 AG motoras

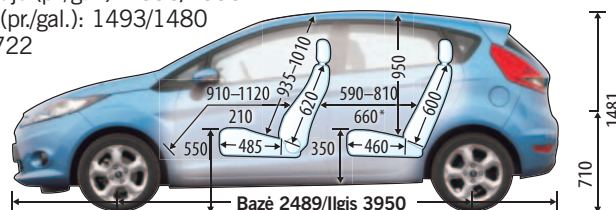
Matmenys (milimetrais)

FORD

Plotis viduje (pr./gal.): 1395/1335

Tarpratis (pr./gal.): 1493/1480

Plotis: 1722



Hyundai i20 1.2

Naujasis *Hyundai i20* pakeitė iki šiol gamintą ir mūsų šalyje pirkėjų dėmesio nestokojusį *Getz*. *Hyundai i20* ratus suka 78 AG motoras

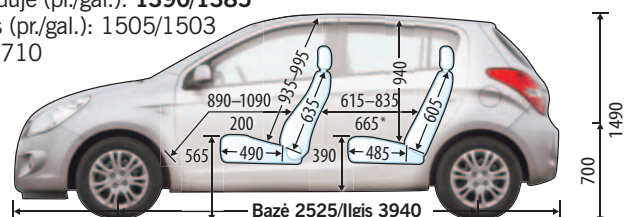
Matmenys (milimetrais)

HYUNDAI

Plotis viduje (pr./gal.): **1390/1385**

Tarpratis (pr./gal.): 1505/1503

Plotis: 1710



Mitsubishi Colt 1.1

Colt dėmesį patraukia milžiniškomis radiatoriaus grotelėmis, kurios automobiliui suteikia agresyvumo. Po variklio dangčiu slepiasi 75 AG motoras

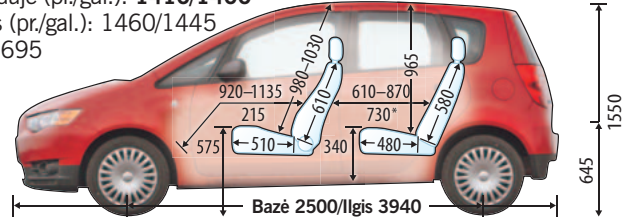
Matmenys (milimetrais)

mitsubishi

Plotis viduje (pr./gal.): 1410/1400

Tarpratis (pr./gal.): 1460/1445

Plotis: 1695



3 vieta

Mažasis praktikas

Erdvus salonas, geras matomumas ir plokščias bagažinės dugnas – tai *Mitsubishi Colt* privalumai. Automobilio trūkumas – didžiausia kaina.



MITSUBISHI COLT

303 taškai

Su plačiai iššiodytomis radiatoriaus grotelėmis *Colt* atrodo piktokai. Toks priekis tarsi byloja, kad automobilio genuose užkoduoti pasaulio ralio čempiono sugebėjimai. Kita vertus, nors *Mitsubishi Colt* – mažas automobilis, jo salono erdvę galima palyginti su šokių aikštele. Neperdėsime pasakę, kad tokio erdvės pojūčio nesuteikia netgi didesni kompaktinės klasės automobiliai. Be to, nemažai testo rungčių *Colt* pataiko tiesiai į dešimtuką. Pavyzdžiui, konkurentus jis lenkia salono funkcionalumu, puikiu matomumu ir visiškai plokščiu bagažinės dugnu. Deja, jis turi ir tokių ypa-

tybių, kurios būdingos tik mažiems automobiliams: jo pakaba per kietą. Ypač tai juntama važiuojant greitkelio, nes automobilis nuolat šokčioja ir dreba. Be to, trijų cilindrų 75 AG varikliui trūksta didesnio sukimo momento. Todėl norint važiuoti žvaliau tenka spaus-ti greičio pedalą, dėl to padidėja triukšmingumas ir degalų sąnaudos. Tiesa, pavarų dėžė savo darbą atlieka tikrai neblogai. Galiausiai į akis krinta ir tai, kad *Colt* yra brangiausias šio testo automobilis. Blogai ir tai, jog nemažai įrangos teks pirkti papildomai: pavyzdžiui, lengvojo lydinio diskus ar CD grotuvą.

Trijų cilindrų varikliui trūksta didesnio sukimo momento.



Mitsubishi salonas atrodo kukliai, bet viskas padaryta be priekaištų. Puiku ir tai, kad salone gausu daiktadėžių. Naudotis oro kondicionieriumi paprasta

Naudotis mechaniniu stiklų kėlikliu tikrai nelengva. Tam reikia nemažai jėgos. Beje, galiniai langai valdomi tik mechanškai



Lengva plokštė ne tik paslepia grindyse esančią daiktadėžę, bet ir bagažinės grindys tampa lygios. Tik bagažinės tūris mažokas – nuo 186 iki 1032 l. Beje, išėmus plokštę jos tūris padidėja nuo 186 iki 295 l

2 vieta

Kainos karalius

Pigiausias, neblogai sukomplektuotas ir siūlantis didžiausią garantiją – toks yra naujasis korėjiečių *Hyundai i20*, keičiantis senuką *Getz*.



HYUNDAI i20

309 taškai

Naujasis *Hyundai i20* atrodo labai šiuolaikiškai. Tokį įspūdį sukuria aplink visą kėbulą einančios aštrios lenktos linijos ir įsimenančios formos žibintai. Puiku ir tai, kad korėjiečių mažylis – pigiausias šio testo automobilis. Tiesa, kainos skirtumas, palyginti su konkurentais, nėra labai didelis (910–2110 Lt), tačiau jis – *Hyundai i20* naudai. Kita vertus, nors automobilis kainuoja pigiausiai, keletas dalykų bado akis. Sėdynių apmušalai siūti atmetinai, plastikinė apdaila blizga per riebiai, o pavarų perjungimo rankenėlė galėtų būti stropiau pagaminta. Keturių cilindrų 78 AG *Hyundai i20*

motoras dirba šurkščiau ir garsiau nei patrauklusis *Ford Fiesta* variklis. Be to, nuspaudus greičio pedalą motoras reaguja per jautriai, tarsi dirbtinai. O pavarų dėžės darbas galėtų būti tikslesnis. Tačiau korėjiečių automobilio salonas yra erdvesnis nei *Fiesta* modelio. Be to, *Hyundai i20* turi patogias, gerai sukonstruotas sėdynes. Taip pat reikia pabrėžti, kad korėjiečių mažylis pasižymi minkštesne pakaba nei *Mitsubishi Colt*. Tačiau kaip ir konkurentų automobiliuose, daugiausiai prastų žodžių nusipelno didokos degalų sąnaudos (6,8 l).

Variklis į greičio pedalo paspaudimus reaguoja per jautriai.



Į akis krintanti didžiulė muzikos sistema ir borto kompiuterio ekranas *Hyundai i20* salone sukuria įspūdį, tarsi sėdėtum prie aukštesnės klasės automobilio vairo

Priešais priekinį keleivį esančioje *Hyundai i20* daiktadėžėje galima atvėsinti gaiviuosius gėrimus. Juos atšaldys sistema, kurią matote nuotraukoje



Be "iPod", USB raktų ir kitų panašių dalykų šiuolaikinio jaunimo tikrai nepapirs. Beje, šios sistemos įtaisytos centrinėje konsolėje netoli pavarų perjungimo svirties

NISSAN QASHQAI L ar XL?

NISSAN *crossover* modeliai pasižymi lengvųjų automobilių komfortu, galinga bei sportiška išore, aukšta prošvaisa bei visomis 4x4 savybėmis. Jos padės Jums miesto gatvėse ir bekelėje. NISSAN *crossover* modeliai - pasiruošę iššūkiams!

NISSAN QASHQAI
KAINOS NUO:
58 600 Lt

NISSAN QASHQAI+2
KAINOS NUO:
63 000 Lt



NISSAN DRAUDIMAS
www.nissandraudimas.lt

UAB „Fakto“ autocentras
Laisvės pr. 1,
Vilnius LT-03150
tel. +370 5 235 7145

UAB „Ivuana“
Europos pr. 50,
Kaunas LT-46366
tel. +370 37 39 10 06

UAB „Raitas“
Kareivių g. 6,
Vilnius LT-09117
tel. +370 5 270 03 89

UAB „Tehrana“
Bangų g. 25,
Klaipėda LT-91250
tel. +370 46 41 03 10

www.nissan.lt



SHIFT_the way you move

Qashqai vidutinės kuro sąnaudos 5,4-8,4 l/100 km, CO₂ emisija – 145-208 g/km
Qashqai+2 vidutinės kuro sąnaudos 5,7-8,6 l/100 km, CO₂ emisija – 149-209 g/km.

Dinamiškas ir stilingas dizainas. Gamintojai visa tai vadina vienu žodžiu – kinetinis dizainas. Iš tiesų naujoji *Fiesta* tikra gražuolė. Tačiau ar tai praktiškas automobilis? Trumpai drūtai sakant – ne itin. *Ford Fiesta* salonui trūksta erdvės. Pavyzdžiui, gale įsitaisę aukštesni žmonės lies priekinių sėdynių atlošus ir turės nulenkti galvą, kad nesiektų lubų. O norėdami įlipti į automobilį turėsite gerokai paprakaituoti. Priekaištų tenka pažerti ir bagažinei, kurios maksimalus tūris, nulenkus galines sėdynes, tesiekia 979 l. Be to, bagažinės kraštas aukštokas.

Vis dėlto ne viskas naujajame *Ford Fiesta* automobilyje piešta juodomis spalvomis. Be-
***Fiesta* – ne itin taupi, bet smagi mašina.**

1
vieta

Mažasis sportininkas

Tai ne toks erdvus automobilis kaip konkurentai, bet šiuo mažiu labai smagu važiuoti. *Fiesta* – sportiškiausias testo dalyvis.

FORD FIESTA

317 taškų

pavadinti gana sportiška. Tačiau neišsigąskite – automobilis puikiai tinka ir važinėti kasdien. Puikiai prie pakabos dera ir keturių

cilindrų 82 AG motoras, kuris dirba tikrai tyliai. Bene vienintelis variklio trūkumas, kurį turi ir konkurentų automobiliai, – vidutinės *Ford Fiesta* degalų sąnaudos tikrai

nemažos. Jos siekia 6,7 l. Važiuojant didesniu greičiu teks priprasti prie to, kad *Ford Fiesta* automobilis šiek tiek nervingai reaguoja į kurso keitimą.



Keturių cilindrų 82 AG benzininis variklis dirba tyliai. Bet kaip ir konkurentų motorai ryja per daug degalų – vidutiniškai 6,7 l



Nulenkus galines sėdynes bagažinės dugnas netaps lygus. Bagažinės talpa – nuo 295 iki 979 l

Centrinės konsolės viršuje įtaisytas ratelis valdomas taip: iš pradžių jį reikia paspausti, tada galima sukti. Tai primena aukštesnės klasės automobilių vidų. Bet iš tiesų taip nėra, nes ant galinių *Fiesta* sėdynių ankšta



😊 Linksmasis skyrelis	FORD	HYUNDAI	MITSUBISHI
Dizainas	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Charakteris	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Valdymas	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Komfortas	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Įvaizdis	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Galutinis įvertinimas	★★★★★	★★★★★	★★★★★

Šiame skyrelyje aptariama tai, kas nebuvo įvertinta taškais.

■ *Ford Fiesta* tarp mažų automobilių segmento atstovų buvo ir yra svarbus modelis. Jį pirkėjai mielai perka, todėl tai teigiamai atsiliepia jo įvaizdžiui. Taigi mažylė *Fiesta* pelnytai surenka geriausią galutinį įvertinimą – penkias žvaigžduotes. Antroje vietoje, surinkęs galutinį keturių žvaigždučių įvertinimą, žengia naujokas *Hyundai i20*. Taip puikiai automobilis pasirodė dėl to, kad su-

laukė itin gerų atsiliepimų sudaryvavęs komforto rungtyje. Trečiaji vieta, surinkęs trijų žvaigždučių įvertinimą, turi tenkintis *Mitsubishi Colt*. Jam labiausiai koją pakišo pridusęs variklis ir kieta pakaba. Tiesa, vertinant įvaizdį *Mitsubishi* mūsų šalyje sekasi geriau nei *Hyundai*.

O ką jūs manote?
Rašykite mums info@autobild.lt

Išvada

Be jokios abejonės, *Ford Fiesta* – sportiškiausias šio testo automobilis. Juk mažylė puikiai valdoma, o 82 AG variklis tikrai pakankamas. Prie šių dorybių pridėjus gerą *Fiesta* kai-

Techniniai gamintojo duomenys	FORD	HYUNDAI	MITSUBISHI
Durų/vietų salone sk.	5/5	5/5	5/5
Variklis	benzininis	benzininis	benzininis
Variklio darbinis tūris (cm³)	1242	1248	1124
Galia (AG esant aps./min.)	82/5800	78/6000	75/6000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	114/4200	119/4000	100/4000
Maks. greitis (km/h)	168	165	165
Pavarų dėžė	5/mech.	5/mech.	5/mech.
Varantieji ratai	priekiniai	priekiniai	priekiniai
Padangos	195/50 R15	185/60 R15	195/50 R15
Degalų bako talpa (l)	45	45	47
Bagažinės talpa (l) min.–maks.	295–979	295–1060	186–1032
Degalų sąnaudos (l)*	7,5/4,6/5,7	6,4/4,5/5,2	7,0/4,6/5,5

* – mieste/užmiestyje/vidutinės

Testuota	FORD	HYUNDAI	MITSUBISHI
Stabdymo kelias (100 km/h, m) atvėsusiais/įkaitusiais stabdžiais	38,7/36,4	39,5/38,3	39,3/38,4
Įsibėgėjimas (s)			
0–50/0–100 km/h	4,2/13,4	4,1/13,3	4,3/14,8
60–100/80–120 km/h*	13,8/27,4	13,8/24,6	17,6/35,1
Deg. suvartojo testuojant (l/100 km)	6,7	6,8	6,7
Nuvaž. atstumas pilnu baku (km)	670	650	700
Triukšmingumas (dB)			
50/100/130 km/h	62/70/74	64/72/75	64/70/75
Automobilio masė/kraulumas (kg)	1070/425	1054/461	1014/436

* – Pirmas skaičius – 4 pavarą, antras – 5 pavarą

Kainos/įranga	FORD	HYUNDAI	MITSUBISHI
Modifikacija	Fiesta Trend	i20 Start	Colt Inform AC
Oro pagalvių skaičius	5	6	4
ABS/ESP (Lt)	S/2170	S/P	S/N
Oro kondic./klimato kontrolė (Lt)	2470/3170	S/N	S/N
Automatinis pavarų perjungimas (Lt)	P	P	N
El. langų kėlikliai priekyje/gale	S/2100	S/N	S/N
El. valdomi lauko veidrodėliai	S	P	S
CD grotuvas	S	S	1150
Lengvojo lydinio diskai (Lt)	1660	N	560
"Metalic" dažai (Lt)	1220	600	S
Bazinė kaina (Lt)	35 900	34 990	37 100

S – serijinė, N – nekomplektuojama, P – aukštesnė komplektacija

Eksplotaciniai duomenys	FORD	HYUNDAI	MITSUBISHI
Techninė priežiūra nuvažius (km)	20 000	20 000	20 000
Remonto išlaidos (Lt) nuvažius 120 000 km	2014	**	2290
Garantija (m.)/ridos apribojimas (km)	2/be aprib.	5/be aprib.	3/100 000
Prarūdimio garantija (m.)	12	10	12
Draudimo įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis*	1730/3	1489/3	1597/3

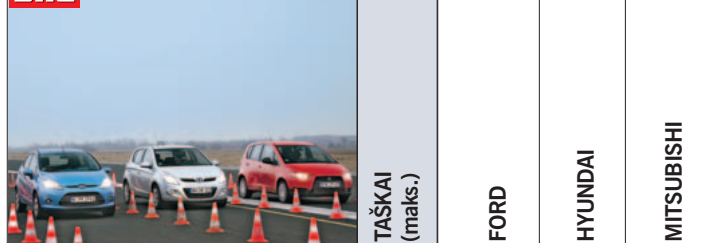
* – "Lietuvos draudimo" duomenys, – ** kol kas nėra duomenų



ną paaiškėja, kam priklauso šio testo nugalėtojo laurai. Antroje vietoje žengia naujokas Hyundai i20, kuris pasižymi gana erdviu salonu, geros formos sėdynėmis ir palankiausia kaina. Trečia vieta šį kartą

atitenka atnaujintam Mitsubishi Colt. Tai itin erdvus, gerą matomumą ir lygų bagažinės dugną siūlantis automobilis. Bet derėtų pasakyti ir tai, kad visi trys mažai tikrai verti dėmesio, ypač šiuo sunkmečiu.

Auto Bild VERTINIMAS



Salonas/bagažinė	TAŠKAI (maks.)	FORD	HYUNDAI	MITSUBISHI
Erdvė priekyje	15	12	11	14
Erdvė gale	10	4	6	9
Erdvumo pojūtis	5	2	3	5
Bagažinės tūris	15	9	10	7
Kraulumas	5	4	5	4
Funkcionalumas	5	1	1	3
Buksuojamas svoris	5	1	3	2
Matomumas	5	2	2	3
Medžiagų kokybė	15	12	10	11
Saugumo įranga	20	5	7	6
Tarpinis rezultatas	100	52	58	64

Variklis/pavarų dėžė	TAŠKAI (maks.)	FORD	HYUNDAI	MITSUBISHI
Įsibėgėjimas	10	5	5	3
Maksimalus greitis	5	3	3	3
Variklio elastingumas	15	5	6	1
Pojūtis važiuojant	10	6	6	7
Sukimo momentas	5	4	3	3
Pavarų dėžė	10	8	8	7
Degalų sąnaudos testuojant	25	14	14	14
Nuvažiuotas atstumas pilnu baku	5	3	3	3
Aplinkos tarša	15	8	7	8
Tarpinis rezultatas	100	56	55	49

Važiavimui/komfortas	TAŠKAI (maks.)	FORD	HYUNDAI	MITSUBISHI
Pakaba	20	16	14	12
Priekinės sėdynės	15	11	12	10
Galinės sėdynės	10	6	7	6
Triukšmingumas matuojant	5	3	1	2
Subjektyvus triukšmingumo vertinimas	10	8	7	6
Komforto įranga	15	7	8	5
Papildoma įranga	5	3	0	0
Valdymo įranga	10	7	7	6
Oro kondicionieriaus veikimas	10	1	3	3
Tarpinis rezultatas	100	62	59	50

Važiavimo savybės	TAŠKAI (maks.)	FORD	HYUNDAI	MITSUBISHI
Važiavimo užtikrintumas	20	18	18	18
Elektroninė pagalba vairuojant	10	8	6	8
Važiavimas tiesiaja	5	4	4	5
Važiavimas įveikiant posūkius	15	13	10	10
Vairo sistema	15	12	10	10
Stabdžiai	20	12	10	10
Trauka	10	8	7	8
Apsisukimo spindulys	5	2	1	1
Tarpinis rezultatas	100	77	66	70
Testo metu Vokietijoje gautų duomenų įvertinimas	400	247	238	233

Eksplotacinės išlaidos Lietuvoje	TAŠKAI (maks.)	FORD	HYUNDAI	MITSUBISHI
Bazinė kaina	50	31	32	30
Nuvertėjimas	20	14	13	14
Techninis aptarnavimas	10	9	7	9
Garantija	10	7	10	8
Draudimas	10	9	9	9
Tarpinis rezultatas	100	70	71	70
Galutinis įvertinimas	500	317	309	303

VIETA	1	2	3
-------	---	---	---

Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas



Aston Martin one-77



Visko gali būti – juk nemirtingasis Džeimsas Bondas ir gražūs, greitai bei galingi automobiliai yra tarsi viena nedaloma visuma. Tačiau tai filmo režisieriaus valioje. O štai lietuviškojo “Auto Bild” skaitytojams *Aston Martin one-77* yra gražiausias 2009-ųjų pasaulio automobilis.

■ Dizaino, arba gražiausio automobilio, rinkimuose “Auto Bild Lietuva” skaitytojai dalyvauja jau ketvirtą kartą. O štai britiškieji *Aston Martin* modeliai juose laimi jau antrą kartą. Pirmą kartą tai nutiko 2006 metais, kai gražiausiu pasaulio modeliu lietuviai pripažino elegantiškąją *Aston Martin Rapide*. Šiemet, prabėgus dvejiems metams, mūsų skaitytojams ir vėl į akį krito naujas britų kūrinys – *Aston Martin one-77*.

Iš tiesų tai, kas gražu, – stipriai masina, tad lietuviai, pamiršę krizę ir pasikliaudami vien tik emocijomis bei skoniu, ir vėl gražiausiu pasaulio automobiliu išrinko milžiniškus pinigus kainuojantį modelį. Išraiškingų formų naujas superautomobilis kainuoja per milijoną svarų sterlingų. Ispūdinga suma, ar ne tiesa? Nenuostabu, kad daugeliui *Aston Martin one-77* asocijuojasi su *Bugatti*. Iš viso bus pagaminta tik

77 vienetai šio britiško superautomobilio. Beje, pasklido gandas, esą, nepaisant kainos, gamintojai turi apie šimtą potencialių pirkėjų savo naujam kūrinui. Ar tik neteks didinti “tiražo”?

Tikėtina, kad elegantiškas ir dinamiškų formų modelis po variklio dangčiu slėps 7 litrų darbinio tūrio V12 variklį, kurio galia sieks 700 “arklių”, o sukimo momentas – apie 700 Nm. Be to, pa-

sak gamintojų, maksimalus greitis turbūt viršys 320 km/h. Nori nenori, bet *Aston Martin one-77* iš tiesų gana realus kandidatas į patikimą agento 007 keturratį pagalbinką.

Priminsime, kad 2007 m. gražiausiu pasaulio automobiliu ABL skaitytojai išrinko elegantiškąjį sportininką *Audi R8*, o pernai grožio etalonu tapo imponantiškasis italų *Ferrari California*.

A kategorija



A kategorija

Maži ir kompaktiniai automobiliai

Modelis	Balai
1. Mazda 3	221
2. VW Polo	199
3. VW Golf/Toyota Urban Cruiser	187

B kategorija



B kategorija

Sedanai ir universalai

Modelis	Balai
1. Porsche Panamera	337
2. 7 serijos BMW	211
3. Opel Insignia	208

- naujas agento 007 automobilis?

ABSOLIUTŲS 2009 M. KONKURSO NUGALĖTOJAI



Modelis	Balai
1. Aston Martin one-77	527
2. Porsche Panamera	496
3. Aston Martin Volante/Audi A7 Sportback	465

Balsavimas vyko taškas į tašką

Šiomet mūsų skaitytojų teismui buvo atiduoti 83 nauji modeliai, suskirstyti į penkias kategorijas. Jiems reikėjo išrinkti gražiausią kiekvienos kategorijos (A, B, C, D, E) automobilį, o iš kategorijų laimėtojų – vieną absoliutų konkurso nugalėtoją. Šių metų rinkimai išsiskyrė tuo, kad pirmą kartą jie vyko Europos mastu. Rinkimų maratone dalyvavo apie 40 mln. skaitytojų iš 27 valstybių, kuriose leidžiamas „Auto Bild“. Kuris iš 83 kandidatų tapo pasaulio gražiausiu Europoje – paskelbsime viename artimiausių ABL numerių. Taip pat sužinosite, kuriuos modelius „Auto Bild“ skaitytojai pripažino gražiausiais likusiose 26 Europos šalyse.

Per mėnesį trukusius rinkimus mūsų redakcija sulaukė apie 1500 skaitytojų laiškų su anketomis bei SMS žinučių. Renkant šių metų

gražiausią mūsų skaitytojų nuomonės ir kardinaliai skyrėsi, ir buvo labai panašios. Įdomiausia tai, kad paaiškėjus beveik visų kategorijų lyderiams, tarp jų vyko labai arši kova „taškas į tašką“, todėl skaičiuojant balsus iki paskutinės akimirkos nebuvo galima numatyti, kuris modelis taps absoliučiu 2009-ųjų nugalėtoju. Labiausiai ant kulnų šių metų pasaulio gražiausiam C kategorijoje lipo kraujo brolis *Aston Martin DBS Volante*, o absoliučioje įskaitoje – *Porsche Panamera*. Aršiausia kova vyko ir tarp kai kurių kategorijų dalyvių – karščiausiai vietas dalijosi C ir E grupių modeliai. Kitų kategorijų nugalėtojai, tapę aiškiais lyderiais, savo pozicijų jau niekam nebeužleido.

Teisingai visų kategorijų laimėtojų ir absoliutaus nugalėtojo šiemet neįspėjo nė vienas skaitytojas. Penkias iš šešių pozicijų įspėjo vienas konkurso dalyvis – tai

KONKURSO PRIZAI

1 vieta
Kvepalai „J'OSE Eisenberg“ (100 ml) – gundantis, rafinuotas, itin vyriškas aromatas, pažadinantis jausmus.
Vyriui, kuris išdrįsta...
Prizą įsteigė Prizą įsteigė UAB „J'OSE“

2 vieta
Prizą įsteigė UAB „Jungent“ www.shell.lt
 Prizą įsteigė UAB „Jungent“

3 vieta
Prizą įsteigė UAB „Beiersdorf“ www.nivea.lt
 Prizą įsteigė UAB „Beiersdorf“

Trečiosios vietos laimėtojų įteiktas NIVEA vyriškos kosmetikos rinkinys.

vilnietis **Deividas Simaška**. Sveikiname konkurso nugalėtoją, kuris apdovanojamas vyriškais kvepalais „J'OSE Eisenberg“ (prizą steigėjas – SARMA). Antrą vietą užėmė mūsų skaitytojas **Raimondas Križanauskas** iš Širvintų. Jam atitenka 8 litrai visiškai sintetinės alyvos „Shell Helix Ultra 5W-40“ (steigėjas – UAB „Jungent“). Trečią vietą laimėjo **Virgaudas Vaškevičius** iš Utenos.

Jam skiriamas dar vienas mūsų konkurso prizas – UAB „Beiersdorf“ skiriamas vyriškos kosmetikos rinkinys „Nivea“. Šie du laimėtojai išaiškėjo ištraukus burtus, kadangi šeši dalyviai įspėjo po keturis kategorijų laimėtojus.

Sveikiname visus konkurso nugalėtojus ir prašome iki gegužės 29 d. paskambinti į redakciją tel. (8-5) 264 94 26 arba 264 94 20.

Loreta Žilinskaitė

E kategorija



E kategorija Studijiniai ir konceptai

Modelis	Balai
1. Infiniti Essence	314
2. Lamborghini Estoque	313
3. Audi A7 Sportback	311

C kategorija



C kategorija Kupė ir kabrioletai

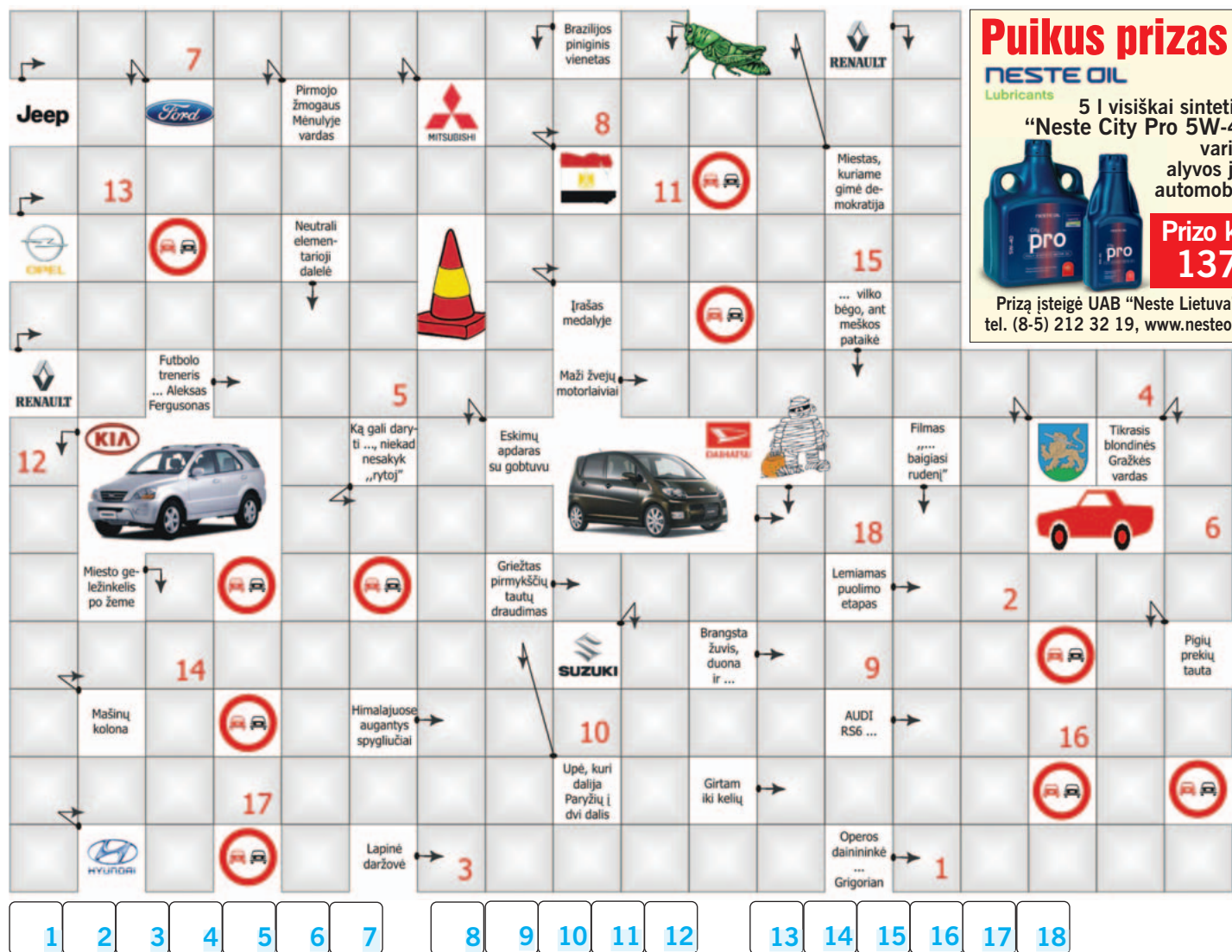
Modelis	Balai
1. Aston Martin one-77	319
2. Aston Martin DBS Volante	313
3. Lamborghini Gallardo Spider/Nissan 370Z	310

D kategorija



D kategorija SUV, vienatūriai ir 4x4

Modelis	Balai
1. Saab 9-3X	212
2. Renault Kangoo	198
3. Audi A4 Allroad	196



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 17 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 11-ame 2009 m. ABL numeryje. Sėkmės!

9-ame ABL numeryje skelbto kryžiažodžio prizą laimėjo **Tomas Maciunas-kaš iš Marijampolės. SVEIKINAME!** Nugalėtoją prašome paskambinti telefonu (8–5) 262 68 13, o prizus atsiimti per du mėnesius.

Devintame (9/2009) "Auto Bild Lietuva" numeryje skelbto kryžiažodžio atsakymai:

V: kopūstas, Grande, Fedras, Legacy, regentas, Malaga, skausmai, Punto, bistro, jurta, Picnic, rogēs, Space, ASK, Gertas, Colt, Fuego, Neon, Irina.
H: opijus, driežas, po, inerta, angaras, Touareg, kefyras, elfai, podagra, pēstieji, Upinis, sparnas, Ascona, metanas, kolbos, Scirocco.

Galutinis atsakymas: STOP KARUI KELIUOSE

Pasijuokite prie vairo



xxx

Laikraštyje išspausdintas skelbimas apie taksisto nužudymą:

“Teismo ekspertai nužudytojo kūne aptiko keturias žaizdas. Dvi iš jų buvo mirtinos, dvi kitos, laimei, – ne”.

xxx

Liaudies īšmintis byloja: “Jei kregždēs skraido žemai – bus lietaus”. O jeigu jus sustabdē kelių policijos pareigūnas – tikrai patirsite išlaidu.

xxx

Rytą gerdama kavą blondinė sako savo draugui:

- Mielasis, šandien sapnavau, kad

tu man gimtadienio proga padovano-
jai naujutėlaitį mercedesą. Ką tai
galėtų reikšti? Juk rytoj mano gimta-
dientis!

- Mieloji, rytoj ir sužinosi.

...Ir kitą dieną jis padovanojo jai sapnininką.

xxx

Automobiļu važiuoja tēvas su sūnēliu. Jiems pravažiuojant keliu policijos posta sūnus klausia tēvo:

– Tēveli, kodēl mašinos važiudamos
pro policijas postā pristabdo?

– Na, supranti, sūneli, vairuotojai tai daro dėl visa pikta... Gal kartais policininkams, pavyzdžiui, pinigų reikia!

xxx

Visiškai girtas, vos ant kojų pastovintis mentas sustabdo automobilį ir sako:

– Kodėl dviese prie vairo sėdite?

O vairotojas, vos apversdamas
liežuvį, jo klausia:

– Ir vertėjo dėl to mašiną apsupti?



Vienas kito verti kaimynai

SIDABRO TECHNOLOGIJA, NAUJOS KARTOS APSAUGA

NIVEA
FOR MEN



PIRMAS DEZODORANTAS SU
ANTIBAKTERINĖMIS SIDABRO MOLEKULĖMIS:

- veiksmingai naikina bakterijas, kartu ir prakaito kvapą;
- užtikrina intensyvią antiperspiranto apsaugą 24 valandas.



TAI, KO NORI VYRAI

Priimkite Silver Protect
iššūkį tinklalapyje
www.NIVEAFORMEN.IT

NAUJAS ŽURNALAS !



VISŲ KLASIŲ AUTOMOBILIŲ PALYGINIMAI

Naudingi **Auto Bild** patarimai

Nesuklysk degalinėje!

Nauji dyzeliniai varikliai veikia ne blogiau už benzininius ir dabar nėra tokie triukšmingi. Todėl ir kyla nemaža grėsmė suklysti pilant degalus. Kaip nuo tokios klaidos apsisaugoti?

■ Dažniausiai taip nutinka naujai “iškeptam” automobilio savininkui arba žmonėms, važiuojantiems skolinia mašina. Akimirka nedėmesingumo pilant degalus – ir vietoje benzino į baką liejasi dyzelinas.

Tuomet kyla dilema: ką daryti? Važiuoti toliau ir tikėtis, kad variklis prarys keistą miksturą, ar iškart kvietis pagalbos? Mes patariame rinktis antrąjį variantą. Visus argumentus kodėl pateikiame žemiau.

Naujųjų Ford savininkai apsaugoti nuo klaidos

Tikėtina, kad klaidų pilant degalus greitai galėsime išvengti, nes šios problemos sprendimo dabar ėmėsi automobilių gamintojai. Šios “reformos” pradininkas yra “Ford”, kuris daugelyje savo gaminamų automobilių modelių siūlo “EasyFuel” sistemą, kurios speciali konstrukcija apsaugo nuo galimybės įsipilti ne tos rūšies degalų. Ši sistema turi du privalumus. Pirmasis – automobilio degalų bakas neturi įprasto užsukamo kamštelio, todėl lieka didesnė tikimybė, kad vairuotojas liks švარიomis rankomis. Antrasis – skiriasi benzininių ir dyzelinių modelių degalų įpy-

Suklysti pilant degalus labai paprasta. Taip nutinka todėl, kad dabar (t.y. naujuose automobiliuose) itin sunku atskirti, ar mašina varoma benzinu, ar dyzelinu



**Apsauga
nuo klaidos degalinėje**

limo angų, turinčių automatinius vožtuvus, skersmuo. Todėl degalų pylimo anga atsidaro tik tuomet, kai į ją stumiamas tinkamo skersmens pistoletas. Beje, šios angos negalima atidaryti jokių kitų daiktų ar įrankių.



“Ford” sistema “EasyFuel”
Be kamštelio, bet turi automatinį vožtuvą, neleidžiantį suklysti degalinėje

Turbūt pastebėjote, kad dyzelinui pilti skirtas pistoletas daug storesnis už skirtą benzinui. Vadovaujantis elementaria logika galima daryti išvadą, kad į benzinu varomą automobilį įpilti dyzelino tikrai neįma-



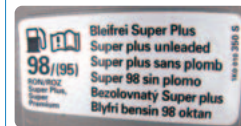
Prietaisas “OnlyDiesel”
“Ford” sistemos alternatyva. Tinka daugeliui automobilių modelių

Degalai

Per mažai oktanų, per daug biopriemaišų?

■ Jei į baką pateks gerokai didesnį oktanų skaičių turinčių degalų (pvz., 98 vietoj rekomenduojamų 95), joks pavojus negresia – tiesiog gali šiek tiek padidėti jūsų automobilio apetitas. Dauguma naujų modelių apsaugoti nuo mažesnį oktanų skaičių turinčių degalų poveikio, tik išryškėjus pirmiesiems netinkamo variklio darbo požymiams elektronika apriboja motoro galią, apsaugodama jį nuo darbo netinkamomis sąlygomis. Senesniems automobiliams tokia klaida gali kainuoti brangiau. Dėmesio: biodegalų E85 (mišinys iš bioetanolio ir benzino) negalima pilti į automobilius, kurie nėra tam pritaikyti. Naudojant dyzeliną taip pat būtina atkreipti dėmesį į gamintojų rekomendacijas – draudimas pilti šios rūšies degalus nerasomas be priežasties.

Atkreipkite dėmesį į užrašą, draudžiantį pilti biodyzeliną!



Beveik nepakenks

Kas gali nutikti įsipylus netinkamos rūšies degalų?



**Benzinai
vietoje dyzelino
Suklysti lengva, o
remonto išlaidos –
didžiulės**

Paprasta suklysti

■ Šiandien dyzelinu varomą automobilį labai sunku atskirti nuo mintančio benzino – skubėdami labai lengvai galime nepastebėti įspėjamojo užrašo, esančio ant degalų angos kamštelio. Tokios klaidos padariniai gali labai brangiai atsieiti. Kuo šiuolaikiškesnis variklis ir kuo daugiau primaišoma benzino, tuo didesnė rizika. Pirmiausia bėdos gresia įpurškimo sistemos elementams (degalų siurbliui, purkštuvui). Tiesa, senesni dyzeliniai automobiliai turi leistiną kelių procentų benzino priemaišų normą. O naujam automobiliui kiekvienas lašas netinkamų degalų tik didina rimto gedimo tikimybę. Apmaldžią klaidą pastebėjus pilant degalus, jokių būdų nereikėtų bandyti užvesti variklio, verčiau pastumti automobilį ir iškviesti techninę pagalbą.



**Dyzelinas į benziną
Jei turite naują
automobilį, tokia klaida
įmanoma tik pilant
degalus per prievartą**

Klaida – retas atvejis

■ Jeigu kalbėtume apskritai apie visus automobilių modelius, tokia klaida neįmanoma – dyzelino pistoleto vamzdis yra didesnio skersmens ir netelpa į degalų pylimo angą, skirtą benzinui be švino. Rizika suklysti tikėtina tuomet, jei degalai pilami iš specialios talpos. Tokio neapdairumo padariniai nėra itin dramatiški. Jeigu netinkamų degalų priemaišų kiekis buvo didelis, po sekundės variklis tiesiog užges, jeigu dyzelino buvo įpilta nelabai daug, automobilis neteks savo temperamento (t.y. dinaminių savybių), be to, gali įsižiiebtis kontrolinė variklio lemputė. Tokiu atveju jums teks ne tik gerai išplauti visą degalų sistemą, bet ir tikėtis gerokai trumpesnio katalizatoriaus gyvavimo – nesudegusios netinkamų degalų dalelės jį gali gerokai pažeisti.

Kiek automobilyje yra filtrų? Dauguma vairuotojų išvardytų: oro, alyvos ir gal dar degalų. Iš tiesų jų yra gerokai daugiau.

Pilnas filtrų auto

Iš tikrųjų tik serviso mechanikams turėtų rūpėti, kiek iš viso filtrų yra tam tikrame automobilyje. Deja, praktika rodo, kad gyvenime būna kitaip. Pasirodo, daugelis profesionalų (šiuo atveju galbūt labiau tiktų sakyti “vadinamųjų profesionalų”) apie filtrus žino ne ką daugiau už savo klientus. Problemos paprastai prasideda tuomet, kai mašinos techninė priežiūra nebeatliekama autorizuotame servise, kuriame techninis aptarnavimas vyksta (ar bent jau turi vykti) pagal konkrečiam modeliui nustatytas procedūras. Kai mašina patenka į nepriklausomą servisą, jos apžiūra vyksta pagal gerokai supaprastintą programą.

Daugelis vairuotojų atsimena, kad oro ir alyvos filtrus reikia keisti bent kartą per metus. Deja, apie kitus filtravimo elementus, kuriuos būtina periodiškai keisti, žinoma gerokai mažiau. Degalų filtras paprastai prisimenamas tik tada, kai variklis dirba netolygiai arba pablogėja trauka ir reikia rasti šių nesklandumų priežastį. Tokiomis pačiomis aplinkybėmis paprastai keičiami ir dujinės įrangos filtrai.

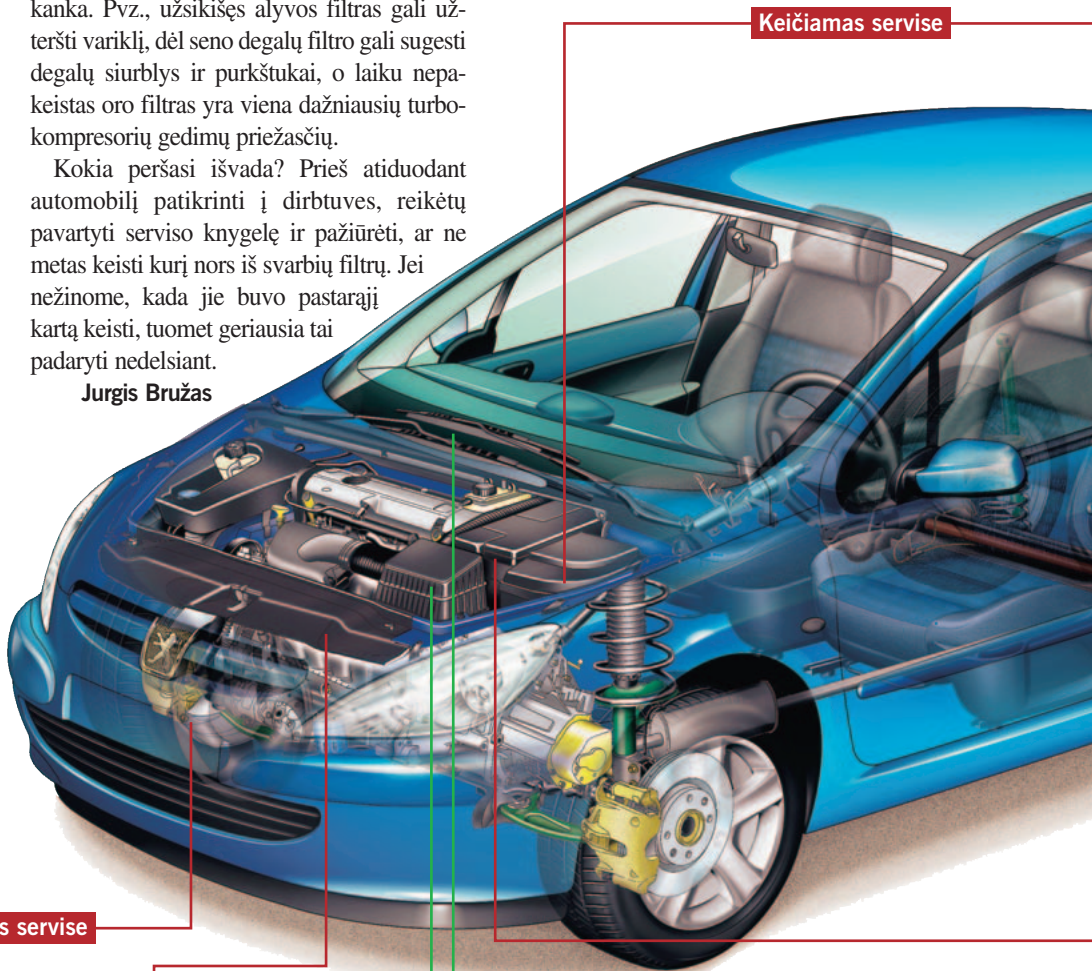
Filtrus reikia keisti profilaktiškai

Tik nedaugelis vairuotojų supranta, kad automobilio langai gali rasti dėl užsikimšusio salono filtro. Senas kondicionieriaus filtras-džiovin tuvas paprastai keičiamas tik remontuojant visą kondicionavimo sistemą. Bet

juk šiuos filtrus reikėtų keisti profilaktiškai, o ne tuomet, kai atsiranda rimtų gedimų simptomų, nes tada vien filtro keitimo jau nebepakanka. Pvz., užsikimšęs alyvos filtras gali užteršti variklį, dėl seno degalų filtro gali sugesti degalų siurblys ir purkštukai, o laiku nepakeistas oro filtras yra viena dažniausių turbokompresorių gedimų priežasčių.

Kokia peršasi išvada? Prieš atiduodant automobilį patikrinti į dirbtuves, reikėtų pavartyti serviso knygėlę ir pažiūrėti, ar ne metas keisti kurį nors iš svarbių filtrų. Jei nežinome, kada jie buvo pastarąjį kartą keisti, tuomet geriausia tai padaryti nedelsiant.

Jurgis Bružas



Keičiamas servise

Keičiamas servise

Keičiamas savarankiškai

1. Alyvos filtras

Pagal gamintojų nurodymus, kiekvieną kartą keičiant alyvą reikia keisti ir jos filtrą. Šiuo atveju nereikėtų taupyti – firminės prekės ir neoriginalaus analogo kainos skiriasi vos keliolika litų, o jei dėl netinkamo filtro suges variklis, remontas gali kainuoti tūkstančius. Atminkite: kai kurie pigūs filtrai yra pagaminti iš medžiagų, nepritaikytų šiuolaikinėms sintetinėms alyvoms.



Jei jums svarbu variklio patvarumas, alyvą reikėtų keisti bent kartą per metus arba ne rečiau kaip kas 15 tūkst. km, net jei gamintojas rekomenduoja ilgesnius intervalus tarp keitimų

2. Filtras-džiovin tuvas

Automobilio kondicionieriuje tarp kondensatoriaus ir garintuvo įmontuotas filtras-džiovin tuvas, kuris valo iš šaldomojo skysčio nešvarumus ir drėgmę. Tai labai svarbu, nes kondicionavimo sistemoje susikondensavę vandens garai sukelia koroziją, mažina kondicionieriaus darbo efektyvumą ir blogina sistemoje cirkuliuojančio šaldomojo skysčio tepamąsias savybes. Itin retais atvejais kondicionieriuje besikaupiantis vanduo gali užšalti ir sugadinti kompresorių.



Kondicionavimo sistemos filtras-džiovin tuvas turi būti keičiamas kartą per dvejus metus ir po kiekvieno sistemos išsandaravimo, t.y. įvykus šaldomojo skysčio kontaktui su oru.

3. Oro filtras

Pakeisti daugumos automobilių oro filtro įdėklą nėra sunku – jis paprastai sumontuotas taip, kad jį būtų galima išimti nenaudojant jokių įrankių, nebent gali prireikti paprasto atsuktuvo. Gamintojų numatyti keitimo intervalai paprastai apskaičiuoti eksploatuojant automobilį normaliomis sąlygomis. Tačiau važinėjimą mūsų keliais ir mūsų klimato zonoje galima laikyti eksploatavimu sunkiomis sąlygomis, nes dėl dažno purvo ir drėgmės filtras greičiau užsikemša.



Važinėjant Lietuvos keliais oro filtro įdėklą reikėtų keisti net dažniau, negu rekomenduoja mašinos gamintojas. Vien jį iškratyti arba prapūsti – nepakanka

Keičiamas servise



Keičiamas servise

Keičiamas savarankiškai

4. Salono filtras

■ Daugumos šiuolaikinių automobilių salono filtrai sumontuoti po priekiniu stiklu arba po plastikiniais elementais variklio skyriuje. Kartais juos galima pasiekti iš automobilio vidaus (pvz., išmontavus prietaisų skydelio daiktadėžę). Kad užsikūš filtras, rodo šie požymiai: nemalonas kvapas automobilio salone ir problemos dėl vėdinimo – aprasoję langai ar mažas orapūčių efektyvumas. Į pagalbą pasitelkę automobilio instrukciją, filtrą nesunkiai pakeisti galite ir patys.



Salono filtrą reikėtų keisti bent kartą per metus arba dažniau, jei pastebite, kad vėdinimo sistema veikia nepakankamai efektyviai

5. Dujų filtras

■ Paprasta automobilių dujinė įranga dažniausiai turi tik vieną filtrą, valantį dujas, kai šios dar yra skysto pavidalo. Šis filtras montuojamas tarp dujų baliono ir garintuvo. Šiuolaikinė dujų įranga su tiesioginiu įpurškimu paprastai turi dar vieną filtrą, kuris valo dujas, kai jos yra lakios būsenos. Degalinėse parduodamos suskystintos dujos nėra visai švarios – jose būna dulkių, metalo pjuvenų, vandens, šiek tiek alyvos ir daug kitų nešvarumų. Tuo galima įsitikinti, kai nuvažiavus kelis tūkstančius kilometrų apžiūrimas dujų filtras. Užsikūšęs filtras kelia rimtą pavojų varikliui, nes verčia jį dirbti su prastos kokybės degiuoju mišiniu, o dėl to motoras gali perkaisti.



Dėl prastos degalinėse parduodamų dujų kokybės filtrus reikėtų keisti kas 10–15 tūkst. km, net jei gamintojai numato ir didesnę intervalą

6. Degalų filtras

■ Kiekviename automobilyje yra bent vienas degalų filtras, tačiau dažnai jų būna ir daugiau. Tiek benzininių, tiek dyzelinių automobilių paprastas tinklinis filtras dažniausiai būna bake, o variklio skyriuje montuojamas pagrindinis filtras. Seniems automobiliams su benzininiu varikliu užsikūšęs filtras grėsė tuo, kad mašina sustodavo ir reikėdavo valyti karbiuratorių. Naujoms mašinoms pasekmės būna rimtesnės – genda sudėtinga degalų įpurškimo įranga. Jautriausi degalų kokybei yra dyzeliniai varikliai. Jų filtruose, be kitų nešvarumų, kaupiasi vanduo, dėl kurio gali tekti remontuoti variklį.



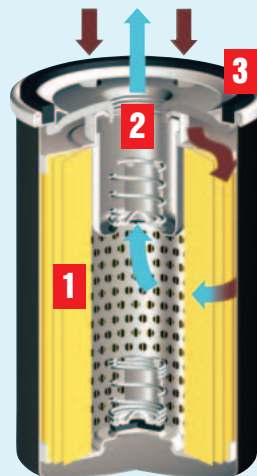
Degalų filtro keitimo intervalas priklauso nuo automobilio modelio. Paprastai jis yra 60 tūkst. km automobiliams su benzininiais varikliais ir 30 tūkst. km su dyzeliniais

TECHNIKA

KOKIA ALYVOS FILTRŲ STRUKTŪRA?

■ Dėžutėse parduodami prisukamieji lengvųjų automobilių alyvos filtrai šiuo metu populiariausi. Tačiau dėl ekologinių paskatų juos mažu išstumia keičiamieji filtravimo įdėklai, montuojami į išardomuosius korpusus. Klasikinio alyvos filtro viduje yra atitinkamai suformuota (paprastai sulankstyta “armonikėle” aplink perforuotą vamzdelį) filtravimo medžiaga (1). Ji gali būti padaryta iš impregnuotos celiuliozės lapų, sintetinių arba sudėtinių medžiagų. Svarbią funkciją atlieka vožtuvai: perpylimo (2) – jis leidžia alyvai cirkuliuoti, kai filtras būna užkimštas, ir

negrįžtamasis (3) – neleidžiantis išdžiūti filtrui išjungus variklį (taip pasiekiamas tinkamas alyvos spaudimas iš karto užvedus variklį).



KIEK FILTRAVIMO MEDŽIAGOS YRA FILTRE?



Nors korpusai panašūs, filtrai tarpusavyje skiriasi filtravimo medžiagos kiekiu

■ Automobilių detalių parduotuvėse kiekvienai mašinai paprastai galima nusipirkti mažiausiai kelis skirtingų gamintojų alyvos filtrus. Jie atrodo labai panašiai – iš pirmo žvilgsnio skiriasi nebent spalva ir kaina. Nusprendėme išsiaiškinti, ar rinkdamiesi brangesnę prekę mokame tik už vardą. Išardėme aštuonis filtrus, skirtus tiems patiems automobilių modeliams. Visi jie turėtų atitikti tuos pačius reikalavimus, jų konstrukcijos, kaip ir korpusai, turi būti panašios. Tačiau paaiškėjo, kad yra visiškai kitaip. Juose esančios filtra-

vimo medžiagos ilgio skirtumas – didžiulis. Kaip ir įtarijome, daugiausiai popieriaus radome firminiuose filtruose, skirtuose “pirmam montavimui”. Mažiausiai – pigiuose didmeninių siūlomuose prietaisuose. Teoriškai filtravimo medžiagos kiekis turėtų būti antraeilis dalykas. Kai kalbama apie filtro efektyvumą, svarbesnė yra jos kokybė. Tačiau ar pigiuose filtruose iš tikrųjų medžiagos panaudota mažiau būtent todėl, kad ji geresnė? Bet stebuklų nebūna – geresnis daiktas niekuomet nekainuos mažiau.

VW Golf III GTI 2.0 16V



Balti prietaisų ciferblatai pabrėžia sportinį stilių, bet tai buvusio savininko sumanymas – standartiniai gamykliniai buvo juodos spalvos



Odinės sėdynės atrodo efektingai, bet, palyginti su Renault, blogiau laiko iš šonų. Kaip papildoma įranga šioje versijoje gali būti montuojamos "Recaro" sėdynės

Kaina nuo	5000 LT
Gamybos metai	1991–1997
Variklis	2.0 16V
Galia	150 AG



Sportininkai tikr

Renault 19 16V ir VW Golf III GTI – autom sužadinti adrenaliną, tačiau abu modeliai ši

TECHNIKA – VOLKSWAGEN GOLF III GTI

■ | VW Golf III GTI buvo montuojamas 2.0 16V/150 AG variklis, žymimas ABF indeksu, bet kartu buvo gaminama ir 115 AG versija su aštuonių vožtuvų

daug lengviau remontuoti. Bet nepamirškime, kad, šiam varikliui reikia dažniau keisti uždegimo žvakės ir oro filtrą. Daugelyje egzempliorių galime pa-

Be fejerverkų



2.0 varikliu, kuris buvo žymimas AGG indeksu. ABF variklyje panaudotas daugiašakis sekvencinis "Bosch" firmos degalų įpurškimas ir elektroninis uždegimas. Vožtuvų tarpai reguliuojami hidrauliniiais stūmokliais, dėl to šią mašiną

matyti savininko sumontuotą kūginį filtrą, taigi reikėtų patikrinti, ar jis geros kokybės, bei atsiminti, kad jį reikia valyti bei sutepti specialia alyva (žinomų firmų produktais). 150 AG modifikacija turėjo tik mechaninę pavarų dėžę.

■ Galingas prieš dešimtmetį populiarių "kompaktų" versijas šiandien jau galima nusipirkti visai nebrangiai. Tad jei svajojate apie sportinį vairavimo stilių, bet tokiai mašinai galite išleisti ne daugiau kaip 7–10 tūkst. Lt, atkreipkite dėmesį į VW Golf III GTI ir Renault 19 16V. Šių modelių šeimininkai dažniausiai yra jauni žmonės, kurie dar tik pradeda savo vairuotojo karjerą. Tačiau tokių automobilių dažnokai ieško ir šiek tiek vyresni bei turtingesni asmenys, kurie kasdien važinėja, pavyzdžiui, šeimyniniais universalais su ekonomiškais dyzeliniais varikliais, o po sunkios darbo savaitės nori atsipūsti prie sportinio monstro vairo. Sportinės modifikacijos reikalauja nemažai išlaidų, už tokius pinigus dviem asmenims taupiu dyzeliniu universalu galima apsukti vos ne pusę Europos. Važinimas sportiniu modeliu teikia daug emocijų, bet už tai reikia mokėti. Ir ne tik už degalus. Paprastai į sportinius modelius reikia nemažai investuoti, nes dauguma keliolikos metų sportinio temperamento

modelių smarkiai "padrožti" ir yra labai toli nuo idealo. Tačiau tai nebus bergždžios investicijos bei be reikalo sugaištas laikas, nes gerai prižiūrėti reti sportiniai modeliai, nepaisant senyvo jų amžiaus, išlaiko savo kainą. Tačiau reikia sąžiningai prisipažinti, kad pardudodant sportinį modelį visų investuotų pinigų susigrąžinti nepavyks.

Paskutinę praėjusio amžiaus sportinę versiją nupirkti vis sunkiau

Išsirinkome du automobilius, kuriuos dar yra šansų nusipirkti, – Renault 19 1.8 16V ir VW Golf III 2.0 GTI. Tačiau viskas nėra taip paprasta, kaip atrodo. Jų pasiūla rinkoje gana ribota. Daugiausia tai labai apleistos mašinos, kurios atgraso vos į jas pasižiūrėjus. Taigi reikia apsišarvuoti kantrybe ir pasivažinėti po aikšteles, nuolat sekti interneto skelbimus, norint rasti dėmesio vertą automobilį. Prieš tai reikėtų apsilankyti šių modelių gerbėjų interneto forumuose – jei pasirodo koks geras egzempliorius, yra daug šansų, kad kas



Kaina nuo	4000 LT
Gamybos metai	1992–1995
Variklis	1.8 16V
Galia	137 AG

Renault 19 1.8 16V dėl agresyviai atrodančių oro patekimo grotelių mieste labai išsiskiria. VW Golf 2.0 GTI atrodytų kaip daugelis kitų Golf, jei ne didelis raudonas ženkliukas GTI

iems mėgėjams

obiliai, kurie vairuotojams vis dar sugeba andien jau reikalauja rūpestingos priežiūros.

nors žinos jo istoriją ir techninę būklę. Sportinio charakterio “kompaktus” XX a. dešimtojo dešimtmečio pabaigoje siūlė dauguma gamintojų, bet metams bėgant suprastėjo šių modelių techninė būklė.

Tačiau grįžkime prie mūsų testuojamos poros. Renault 19 išskirtinė versija su 1.8 16V varikliu, debiutavusi 1988 m., gali pasiekti net 140 AG. Kita aprašomo automobilio sportinė modifikacija jau buvo išleista po 19 modelio atnaujinimo 1992 m. – galia sumažinta iki 137 AG (dėl katalizatoriaus), bet modelis atrodo kur kas naujoviškiau. VW Golf III yra šiek tiek jaunesnė mašina, o GTI su 16 vožtuvų varikliu versija (galia 150 AG) nėra pati sportiškiausia to meto Golf modifikacija – šią vietą užėmė Golf VR6. Abu šie konkuruojantys automobiliai yra dinamiški bei temperamentingi, bet tik su sąlyga, jei važiuojant naudojamos didelės variklio apsakos. Jei šią sąlygą įvykdysime, be vargo pasieksime 200 km/h greitį, o iki 100 km/h įsibėgėsime per 8 sekundes.

Kai reikia, jie labai greiti ir nekaprizingi

2000–4000 aps./min. intervalu abiejų automobilių varikliai elgiasi vidutiniškai ir nenaudoja per daug degalų. Važiuojant ramiai 100 km atstumui įveikti jiems reikia vidutiniškai 8–9 l, bet užvaldžius sportiškai dvasiai sąnaudos greitai didėja – net iki 15 l/100 km. Jei Golf GTI ir Renault 19 16V susirungs mieste, pergale lems tiek vairuotojo gebėjimai, tiek variklio kondicija. Su pastarąja būna visai, mat dauguma parduodamų automobilių yra labai smarkiai nuvažinėti. Taip yra dėl blogos priežiūros, neprofesionalaus garažinio tuningo bei dujinės įrangos montavimo. Renault gana greitai gali perkrauti variklis – tereikia po dinamiško važiavimo jį staigiai išjungti, neleidžiant jam laipsniškai atvėsti. Kelis kartus taip padarius galima pažeisti galvutės tarpinę arba pačią variklio galvutę. Terminės sąlygos, esant maksimaliai apkrovai, šio variklio kame- roje yra tokios didelės, kad netrukus po ▶



Renault 19 1.8 16V

Standartinis prietaisų skydelio bloko komplektas, bet variklio apsakas rodanti rodyklė pakyla kur kas greičiau negu kitų versijų varikliuose



Sėdynės, nors aptrauktos lygia oda, gerai laiko iš šonų, ypač greitai įveikiant posūkius. Panašiai kaip Golf, galima keisti sėdynės aukštį



TECHNIKA – RENAULT 19 1.8 16V

1.8/16V variklis (F7P) dirželis, o vožtuvams reikia periodinio reguliavimo – esant šaltam varikliui tarpas tarp įleidimo vožtuvų turi būti 0,2 mm, o tarp išleidimo 0,4 mm.

Sukurtas sunkiam darbui



variklis siekė 140 AG galią, bet vėliau ji buvo sumažinta iki 137 AG (įdėtas katalizatorius). Už variklio maitinimą atsakingas vienataškis degalų įpurškimas (“Bosch” kūrinys) ir elektroninis uždegimas. Skirstytuvų varo

Automobilyje montuojama tik mechaninė penkių pavarų dėžė, tačiau naudojamos stipresnės detalės. Vėliau buvo modifikuota ir važiuoklė, kuri keliose vietose pakeista taip, kad galėtų atlaikyti dideles apkrovas.

► šio modelio debiuto ant variklio dangčio atsirado oro aušinimo grotelės, padedančios atvėsinti išmetamąjį kolektorių. *Golf* variklis šiuo atžvilgiu yra atsparesnis, jo privalumas taip pat yra pigesnis remontas. Pigesnės ir VW detalės, didesnis jų pasirinkimas. Be to, 2.0 16V variklis buvo montuojamas ir į populiariąjį *Passat*, taigi variklį galima ir pakeisti. *Renault* tokios galimybės nėra, nes 1.8 16V variklis buvo naudojamas tik labai retoje versijoje *Clio I*. Taigi belieka remontuoti variklį, kuriam reikia brangių detalių – į tai reikėtų atsižvelgti prieš perkant mašiną.

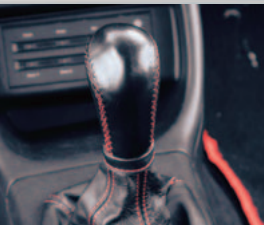
Abiejų modelių bėda – nepatvari pakaba

Taip pat atidžiai reikėtų apžiūrėti pakabą. Čia irgi pajusime retesnio modelio eksploatacines išlaidas. Daugelį *Renault 19 16V* detalių galima nusipirkti tik firminiame servise už du ar tris kartus didesnę negu populiariausių *Renault* modelių detalių kainą. Dažnai susidėvi ašių svirtys ir stabilizatoriaus gumos, taip pat atkreipkite dėmesį į amortizatorius, visų pirma į viršutinės jų atramas, kurios dažnai trūkinėja ir kainuoja apie 500 Lt. Tačiau jei vis dėlto viskas veikia gerai, mašina atsidėkoja geromis važiojimo savybėmis – pakaba kietai suderinta, todėl greitai važiuojant galima jaustis labai saugiai. *Golf GTI* pakaba taip pat buvo modifikuota taip, kad galėtų užtikrinti kuo efektyvesnį stabilumą ant kelio. Šiuo atveju už atsargines detales sumokėsime šiek tiek daugiau negu populiariesnių versijų, bet pasirinkimas yra didesnis ir detalės truputį patvaresnės. Lengviau ir pigiau galima modifikuoti *Golf* pakabą, ypač galą. Spyruokles galima pakeisti į dar kietesnes arba sumontuoti sriegius, o štai pakeisti susukamus strypus galinėje pakaboje yra su-

Volkswagen Golf III GTI 2.0 16V



Pakaba šiek tiek modifikuota – važiojimo savybės gerokai pagerina galinėje pakaboje sumontuoti stabilizatoriai, kurių nėra silpnesniuose *Golf*



Precizinė greičių dėžė ir trumpa pavarų perjungimo svirties eiga – privalumas

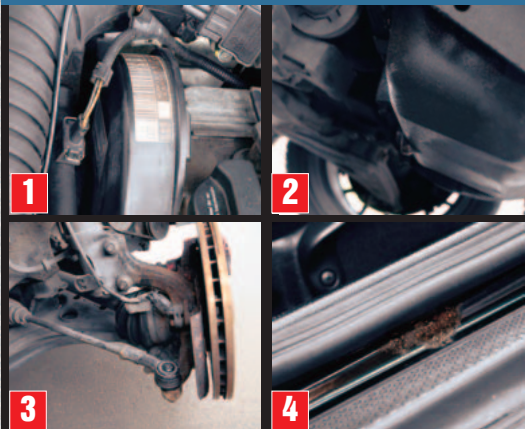


Raudoni saugos diržai į šią versiją montuojami gamykloje



Prie *Golf* vairo nesutrikis – jungikliai logiškai išdėstyti. *GTI* versijos privalumas – gausi standartinė įranga

Gedimai



Norint išvengti bėdų, skirstymo dirželį reikia keisti kas 60 tūkst. km, geriausia kartu pakeisti ir vandens siurbį, kuris po ilgesnio darbo genda (1). Pradeda nutekėti alyva iš alyvos bako ir alkūninio veleno tarpinių (2). Gali atsilaisvinti varymo pusašiai ir vairo sistema (3). Dažnai aptinkama korozija (4).

TECHNINIAI DUOMENYS

Volkswagen Golf III GTI

Variklis – benzininis, R4/16V, DOCH • Variklio darbinis tūris – 1984 cm³ • Variklio galia – 150 AG esant 6000 aps./min. • Maks. sukimo momentas – 180 Nm esant 4800 aps./min • Maks. greitis – 215 km/h • 0–100 km/h – 8,3 s • Greičių dėžė – 5/mech. • Varančioji ašis – priekinė • Padangos – 205/50 R15 • Bagažinės tūris – 320/1150 l • Vid. degalų sąn. – 8,1 l/100 km



Yra ir 2.0 8V, 115 AG *VW Golf GTI* versija – atskirti ją galima tik pagal kai kurias skirtingas detales

Atsarginių

VOLKSWAGEN GOLF III GTI

detalių kainos

Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	870
Galiniai žibintai (vnt.)	588
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	395
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	421
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	454
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	460
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	397
Priekinis sparnas	178

dėtinga ir brangu.

Renault 19 16V turi sportiškesnį išprofiluotą sėdynę – jos efektyviau laiko greitai važiuojant. *Golf GTI* oda aptrauktos sėdynės nėra tokios sportinės – jei mums rūpi geras šoninis prilaikymas, reikėtų ieškoti versijos su “Recaro” sėdynėmis. *Golf* turi ir gausesnę vidaus

įrangą – čia, pavyzdžiui, yra automatinė klimato kontrolės sistema, o *Renault* jos nepamatys.

Nepaisant sportinio charakterio, mašinos yra gana praktiškos

Abu konkurentai yra ganėtinai praktiški (nors šį kartą tai ne taip svarbu), nes jų platformos sukurtos

ant “kompaktų” pakabos. Vietos viduje panašiai, tik *Renault* yra šiek tiek didesnė bagažinė (385 l). Be to, *Renault 19 16V* buvo siūlomas ir sedano versijos.

Dauguma bėdų eksploatuojant abu automobilius kyla dėl senyvo amžiaus, pavyzdžiui, puolanti korozija, trūkinėjantys guminiai ele-

EKSPLOATAVINĖS MEDŽIAGOS IR PRIEŽIŪRA		
Ekspluatacinės medžiagos	Renault 19 1.8 16V	VW Golf III GTI
Variklio alyva	10W-40 (6,2 l)	15W-40 (4,3 l)
Greičių dėžės alyva	75W-80 (3,4 l)	75W-90(2,2 l)
Stabdžių skystis	DOT 4 (0,7 l)	DOT 4 (0,8 l)
Aušinimo skystis	glikolio pagrindu (7 l)	glikolio pagrindu (5,5 l)
Vairo stiprintuvo skystis	AFT 2200 (1,1 l)	VW G 002 000 (0,8 l)
Aptarnavimo intervalai		
Variklio alyva	kas 10 tūkst. km arba kartą per metus	kas 15 tūkst. km arba kartą per metus
Greičių dėžės alyva	nekeičiama	nekeičiama
Oro filtras	kas 30 tūkst. km	kas 30 tūkst. km
Stabdžių skystis	kas dveji metai	kas dveji metai
Variklio dirželis	iki 105 tūkst. km	kas 90 tūkst. km



Abu modeliai startuota panašiai – pergalę lems vairuotojo gebėjimai

Renault 19 1.8 16V



Tai nėra klasikinis "prancūzas" – pamirškime komfortą: 16V modifikacijos pakaba yra kieta ir labai tinkama greitam važiavimui



Renault 19 pavarų dėžė ne tokia precizinė kaip Golf GTI automobilio



Ant galinės sėdynės galima keliauti gana komfortiškai



Prietaisų skydelis beveik identiškas kaip kitose versijose, bet vairo stiprintuvas 1.8 16V modelyje yra silpnėsnis, todėl galima geriau pajusti mašiną

Gedimai



Kartais pasitaiko, kad blogai veikia elektronikos mazgai – dažnai taip būna dėl apsinešusių kontaktų (1). Apleistų egzempliorių silpnoji vieta – alyvos nutekėjimas iš variklio ir pavarų dėžės (2). Pakabos silpnosios vietos – ašių svirtys ir amortizatoriai (3). Galinė pakabos dalis nėra cinkuota, todėl gerokai rūdija (4).

TECHNINIAI DUOMENYS

Renault 19 1.8 16V
Variklis – benzininis, R4/16V, DOCH • Variklio darbinis tūris – 1768 cm³ • Variklio galia – 137 AG esant 6500 aps./min. • Maks. sukimo momentas – 162 Nm esant 4250 aps./min • Maks. greitis – 212 km/h • 0–100 km/h – 8,5 s • Greičių dėžė – 5/mech. • Varančioji ašis – priekinė • Padangos – 195/60 R15 • Bagažinės tūris – 385/1310 l • Vid. degalų sąn. – 7,6 l/100 km



137 "arklių" Renault 19 būna ne tik trejų arba penkerių durų hečbekas, bet ir sedanas

Atsarginių	
RENAULT 19 1.8 16V	
detalių kainos	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	470
Galiniai žibintai (vnt.)	388
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	31
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	121
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	254
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	360
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	15
Priekinis sparnas	107

KONKURENTAI



Peugeot 306 S16 yra rimtas mūsų testuotų modelių konkurentas. Jo privalumas – tvirtas laikymasis kelyje, kurį užtikrina kietesnė pakaba. Deja, gana sunku rasti gerai prižiūrėtą egzempliorių, nereikalaujantį didelių finansinių injekcijų.

Kaina – nuo 5800 Lt



Galingiausia Opel Astra I versija (GSI) su 150 AG motoru po truputį traukiasi iš rinkos. Gaila, nes šis automobilis suteikia vairuotojui didelį važiavimo malonumą, be to, jo eksploatacija nėra brangi. Deja, ieškantiems idealios būklės Opel Astra I automobilio teks ilgokai pavargti.

Kaina – nuo 5200 Lt



Sportinio važiavimo mėgėjai tikrai įvertins Ford Escort RS 2000, kuris buvo siūlomas ir su keturiais varančiais ratais. Deja, kaip ir konkurentų, šio modelio bėda – maža pasiūla naudotų automobilių rinkoje ir dažniausiai beviltiška techninė būklė.

Kaina – nuo 4900 Lt



Nissan Almera GTI yra truputį jaunesnė, dėl to ne taip nuvažinėta. Todėl ji gali būti įdomi gana seno Renault 19 modelio alternatyva. Ši mašina labai dinamiška ir, nepaisant 143 AG variklio, 100 km/h pasiekia per 8,2 s. Kietesnė pakaba pritaikyta greitam važiavimui, ypač įveikiant posūkius. **Kaina – nuo 8700 Lt**

mentai, apsinešę elektros kontaktai. Vairuotojai taip pat susiduria su gerokai išseikvotu pagrindinių mazgų resursu. Nors Golf laikomas mažiau gendančiu automobiliu, praktiškai patikimumas priklausys nuo konkretaus automobilio ir investuotų pinigų.

Jonas Okmanas

Modelio istorija

Volkswagen Golf III

1991 m. – gamybos pradžia.
1992 m. – sedanas Vento.
1993 m. – Golf Variant pristatymas, GTI versija.
1994 m. – 4x4 modifikacija.
1997 m. – kita Golf IV karta.

Renault 19

1988 m. – gamybos pradžia.
1990 m. – sedanas Chamade.
1992 m. – modelio atnaujinimas.
1996 m. – modelio gamybos pabaiga.

Išvada

Malonumas, bet ar pigus?

■ Jei norite pirkti keliolikos metų sportinio charakterio automobilį, turite būti pasiruošę nemažai išleisti, kitaip teks už jį palyginti brangiai sumokėti vėliau. Iš pradžių sportinis modelis gali atrodyti ir visai neblogas, tačiau greitai išlįs visas brokas, kuriam pašalinti teks pakloti vos ne pusę nupirkto auto-

mobilio vertės. Ar tai turi prasmę? Dažniausiai taip, nes jei tokią mašiną (dažnai laikomą kultine) išlaikysite idealios būklės, lengvai ją kada nors parduosite už gerą kainą. Lyginant VW III GTI ir Renault 19 16V sunku įvardyti nugalėtoją. Abu modeliai dažniausiai būna smarkiai nuvažinėti ir tai yra didžiausias jų

trūkumas. Kiekvienas tegul renkasi tą, kuris jam labiau prie širdies, mat bet kuriuo atveju nepavyks išsiversti be papildomų investicijų, norit mašinai sugrąžinti padorią techninę būklę. Tiems, kurių kišenė tuštesnė, labiau patariame rinktis Golf – jam bus lengviau rasti pigesnių detalių, o ir jų pasirinkimas didesnis.

Sunki gero automobilio pr

Volvo V40 automobiliai buvo gaminami ne Švedijoje, todėl tai atsiliepė jų kokybei. Kita vertus, daugiau rūpesčių kelia gamybos pradžios mašinos, nes bėgant laikui V40 kokybė tik gerėjo.



Kaina nuo	6000 Lt
Gamybos metai	1995–2004
Variklis	2.0
Galia	136–140 AG

Prieš daugiau nei dešimtmetį pirkėjams pasiūlė visiškai naujus S40 (sedanas) ir V40 (universalas) automobilius švedai vienu šūviu tikėjosi nušauti kelis zuikius. Pirmą, jie nusprendė atsisakyti anuomet itin būdingo “Volvo” automobiliams kampuoto dizaino, taip tikėdamiesi pritraukti jaunesnių pirkėjų dėmesį. Antra, V40 universalas gamybą švedai patikėjo Olandijos mieste Borne esančiai gamyklai, kurioje dienos šviesa išsvydavo panašios konstrukcijos Mitsubishi Carisma. Toks sprendimas turėjo padėti sutaupyti gamybos išlaidas.

Tačiau greitai paaiškėjo, kad toks bendradarbiavimas švedams nebuvo itin naudingas. Gamybos

pradžios automobiliai turėjo nemažai trūkumų. Be to, vairuotojai skundėsi ir naujai pristatytu 2.0/140 AG benziniu motoru. Anot jų, jis per lėtai reaguodavo į vairuotojo komandas bei per daug rijo degalų.

Geriau pirkti atnaujintą automobilį

Kiekvienas automobilis savo gyvavimo metu neišvengia atnaujinimo. Todėl tie pirkėjai, kurie rinkdamiesi mašiną išsitygia atnaujintą jos versiją, elgiasi labai apgalvotai. Ne išimtis ir Volvo V40, kuris patobulintas buvo net keliskart.

Pirmą kartą tai įvyko dar 1997 metais. Tuomet gamintojai pageri-

no salono garso izoliaciją, pakeitė priekinius amortizatorius bei modernizavo stabdžių sistemą. Antrą kartą tai įvyko po metų – salone buvo pradėtos montuoti naujos apdailos medžiagos. Trečią kartą, 1999-aisiais, buvo modernizuota automobilio pakaba, pakoreguota benzinių variklių programinė įranga ir pakeisti purkštukai bei posūkių jungikliai. Tačiau išgydyti visų ligų švedams vis dar nepavyko: trūkinėdavo variklio diržas bei užsikirsavo pavarų perjungimas.

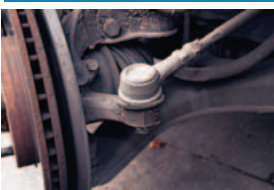
Todėl gamintojai nusprendė atlikti esminį automobilio atnaujinimą. Tai įvyko 2000-ųjų balandį. Būtent nuo šios datos pagaminti

Volvo S40 ir V40 automobiliai jau tikrai yra verti pirkėjų dėmesio. Tiesa, dar vieno atnaujinimo modelis sulaukė 2002-aisiais, todėl geriausia būtų paieškoti nuo minėtos datos iki 2004-ųjų gamintų S40 ir V40 modelių.

Beje, norime atkreipti dėmesį į tai, kad į Volvo S40 ir V40 automobilius buvo montuojami “Renault” dyzeliniai varikliai bei su kai kuriais benziniais motorais minėtos įmonės pavarų dėžės. Todėl būtent dyzeliniai varikliai, pavarų dėžės ir pakaba yra silpniausios švedų automobilio vietos.

Pirmųjų gamybos metų dyzelinių variklių trūkinėdavo motoro galvutės, pasitaikydavo alyvos nu-

Dažnesni gedimai



Silpniausia Volvo V40 vieta – priekinė pakaba



Dažnai prasitrina ir vidaus apdailos medžiagos



Genda 2.0 benzinio motoro oro srauto matuoklis



Galinė pakaba patvari, bet jos remontas – brangus



Pirmieji V40 turėjo rūpesčių ir dėl generatoriaus

adžia



TECHINIAI DUOMENYS

Variklis – benzininis, R4/16V, DOCH • Darbinis tūris – 1948 cm³ • Maks. galia – 140 AG esant 6100 aps./min. • Maks. sukimo momentas – 183 Nm esant 4500 aps./min. • Maks. greitis – 205 km/h • 0–100 km/h – 9,8 s • Degalų sąnaudos (mieste/užmiestyje/vidutinės) – 10,9/8,4/ 6,4 l/100 km • Kėbulo tipas – universalas • Durų/vietų salone sk. – 5/5 • Bagažinės talpa (min./maks.) – 413/1421 l • Varantieji ratai – priekiniai • Pavarų dėžė – 5/mech. arba autom. • Stabdžiai (priekyje/gale) – diskiniai • Padangos – 195/5 R15 • Degalų bakas talpa – 60 l • Kraulumas – 435 kg • Apsisukimo spindulys – 10,6 m • Ilgis/plotis/aukštis – 4480/1720/1410 mm • Kaina – nuo 6 tūkst. Lt

Atsarginių detalių kainos

Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	180
Galiniai žibintai (vnt.)	280
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	217
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	140
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	94
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	87
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	224
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	208
Sankabos komplektas (vnt.)	783

tekėjimo atvejų bei turbinos gedimų. Problemos kankina ir prancūziškas pavarų dėžes. Beje, jas atpažinti galima taip: jei atbulinės eigos pavara yra jungiama į viršų pakėlus šalia rankenėlės esantį ratuką, vadinasi, automobilis turi “Renault” kompanijos pavarų dėžę.

Benzininiai varikliai vertesni dėmesio

Jei kalbame apie motorus, reikia pasakyti ir tai, kad kur kas labiau apsimoka pirkti automobilį su benzinine “širdute”. Bene geriausias pasirinkimas yra 1.8/115 AG benzininis motoras. Tiesa, reikėtų vengti iš Mitsubishi Carisma atkeliavusio 1.8 GDI variklio, kurį

“Volvo” žymėjo 1.8i deriniu. Verti dėmesio ir dar keli benzininiai motorai: 2.0 (136 arba 140 AG), 2.0T (163 AG) bei sportinės versijos (T4) su turbinomis, kurių galia 200 AG. Tiesa, pastarojo variklio eksploatacinės išlaidos bus gerokai didesnės.

Gerai prižiūratam Volvo V40 su benzininiu motoru iš esmės būdingi tik smulkūs gedimai: dažnai perdega galinių žibintų lemputės, neveikia prietaisų apšvietimas, genda variklio dangčio atidarymo mechanizmas bei vandenį leidžia bagažinės spynelė. Apie pastarąjį gedimą byloja toje vietoje įsimetusios rūdys.

Mindaugas Malinauskas



Universalo Volvo V40 salono apdailos medžiagos ne itin kokybiškos. Tiesa, tai būdinga tik pirmųjų gamybos metų modeliams



Priekinės sėdynės labai patogios. Dažnai jos būna apsiutos veliūru



Ant galinių Volvo V40 sėdynių patogiai įsitaisys tik du žmonės



Bagažinės talpa nedidelė. Į ją tilps nuo 413 iki 1421 l tūrio kroviny

Privalumai

- Patraukli kaina
- Prestižinis automobilis
- Patogios priekinės sėdynės

Trūkumai

- Silpna priekinė pakaba
- Mažoka bagažinė
- Prasti dyzeliniai varikliai

Išvada

■ Universalas Volvo V40 yra tarsi dviveidis automobilis. Versijų, gamintų nuo 1995 iki 2000 metų, reikėtų vengti, o štai gaminti nuo 2000-ųjų – jau tikrai verti dėmesio. Ypač rekomenduojame nuo 2002 iki 2004 m. gamintas mašinas. Jei apsispręsite įsigyti šį švedų univer-

salą, venkite versijų su dyzeliniais varikliais. Geriau rinktis benzininį variantą. Derėtų atkreipti dėmesį ir į pakabos būklę, nes tai viena silpniausių automobilio vietų.

Mūsų įvertinimas:

★★★★☆



"Brawn" komanda ir toliau diktuoja didžiausia tempa lenktynėse

Europa sulaukė F-1

F-1 karavanui persikėlus į Europą, laukiama ne tik pačių sportininkų, bet ir naujų grėsmių. Pašlijusi komandų reputacija ar ekonominis sunkmetis gali tapti ne svarbiausiu trukdžiu.

■ Kai Bahreine komandos kovojo ketvirtajame F-1 čempionato etape, pasaulis apie vadinamąjį kiaulių gripą dar nekalbėjo. Tačiau per keletą dienų paaiškėjo, kad gresianti pandemija gali tapti vienu papildomu pagaliu ne pačius geriausius laikus išgyvenančių lenktynių ratuose. Ispanijos GP, vyksiantis gegužės 10 d., jau bus rengiamas sudėtingesėmis sąlygomis.

Bahreine – vėl Jensonso Buttono sėkmė

Po to, kai sezono pradžioje "Brawn" komandos dominavimas buvo daugiau nei akivaizdus, atrodo, sulaukėme lygesnės kovos. Tiesa, rezultatas tas pats. Ir Bahreino GP laimėjo sezono lyderis J. Buttonas iš "Brawn" komandos. Nors kvalifikacijoje greičiausius ratus "štapavo" du "Toyota" komandos nariai – Jarno Trullis ir Timo Glockas.

Tačiau lenktynėse būtent sezono lyderis sugebėjo išnaudoti ir greitį, ir taktiką: dar viena pergalė – ir užtikrinta pirmoji vieta turnyro lentelėje. Antras finišo liniją kirtė Sebastianas Vettelis iš "Red Bull" komandos. Neliko be apdovanojimų ir "Toyota" – J. Trullis buvo trečias. Pirmuosius taškus šį sezoną pagaliau uždirbo "Ferrari" – Kimi Raikkonenas užėmė šeštą vietą.

"McLaren" gresia dar rimtesnės sankcijos

Atrodo, kad "McLaren" ekipa pastaraisiais metais pagrįstai bus vadinama dažniausiai į įvairias nemalonus istorijas patenkančia komanda. Prieš porą sezonų – vadinamoji šnipinėjimo byla, dėl kurios iš ekipos buvo atimti visi čempionate pelnyti taškai.

Dabar, atrodo, nekalta situacija per Australijos GP lenktynes.

Kaip ten buvo iš tiesų, žino tik Lewisas Hamiltonas ir komandos strategai. Tačiau pasaulio automobilių sporto taryba (WMSC), išnagrinėjusi iš įvairių šaltinių gautą informaciją, nusprendė, kad "McLaren" pažeidė Tarptautinį sporto kodeksą, o ekipos elgesys buvo traktuojamas kaip nesąžiningas poelgis ar veiksmas, siekiant pakenkti varžovo ar automobilių sporto interesams.

Ekipai skirta pašalinimo iš trejų lenktynių bausmė, tiesa, reali nuobauda atidėta metams. Tačiau tai reiškia, kad nuo šiol komanda bus stebima dar atidžiau. Ir bet koks "kabliukas" gali tapti gerokai rimtesnių nemalonių priežasčių.

Degalų papildymo nebebus

Dar viena naujiena, kuri įsigalios kiek vėliau (nuo 2010 m. sezono) – draudimas pildyti degalų atsargas. Šį draudimą WMSC priėmė siekdama



Britas J. Buttonas šiemet laimėjo tris etapus iš keturių

mažinti lenktynių sąnaudas. Be to, taip bus skatinama naudoti taupesnius variklius. Ar šis draudimas pasiteisins, parodys laikas. Prieš daugiau nei du dešimtmečius (nuo 1984 iki 1994 m.) tokia tvarka jau galiojo, tačiau vėliau degalų papildymo draudimas buvo atšauktas.

Saulenis Pociūnas

Vairuotojų įskaita po 4-o etapo

Vairuotojas	Taškai
1. Jensonas Buttonas	31
2. Rubensas Barrichello	19
3. Sebastianas Vettelis	18
4. Jarno Trulli	14,5
5. Timo Glockas	12
6. Markas Webberis	9,5
7. Lewisas Hamiltonas	9
8. Fernando Alonso	4
9. Nickas Heidfeldas	4
10. Heikki Kovalainen	4
11. Nico Rosbergas	3,5
12. Kimmi Raikkonen	3
13. Sebastienas Buemi	3
14. Sebastienas Bourdais	1

Komandų įskaita

Komanda	Taškai
1. "Brawn GP Formula One Team"	50
2. "Red Bull Racing"	27,5
3. "Panasonic Toyota Racing"	26,5
4. "Vodafone McLaren Mercedes"	13
5. "ING Renault F1 Team"	5
6. "BMW Sauber F1 Team/BMW"	4
7. "Scuderia Toro Rosso"	4
8. "AT&T Williams"	3,5
9. "Scuderia Ferrari Marlboro"	3

Penktasis F-1 etapas – Ispanijos GP – gegužės 10 d. Barselonos traseje.

WRC Argentinos ralis

Dar vienas "Citroen" komandos dublis



S. Loebas pergalės, atrodo, šiemet taps įprasta kiekvieno WRC etapo pabaiga

■ Penktąjį pasaulio ralio čempionato etapą – Argentinos ralį laimėjo Sebastianas Loebas ir Danielis Elena ("Citroen"). Čempionas toliau tesi savo pažadą laimėti visus šių metų WRC etapus ir taip pasiekti, ko gero, paskutinį įmanomą pasaulio ralio čempionato rekordą.

Antras Argentinoje finišavo S. Loebos komandos draugas Danielis Sordo. Abu "Ford" komandos lenktynininkai susidūrė su techninėmis problemomis – iš pradžių dėl varik-

lio gedimo iš lenktynių pasitraukė Mikko Hirvonen, o šiek tiek vėliau dėl elektronikos gedimų daug laiko prarado ir Jari Matti Latvala. Į trečią vietą trumpam buvo pakilęs Peteris Solbergas, bet sugedo jo Citroen Xsara WRC automobilio degalų siurblys. Trečią vietą P. Solbergas užleido savo broliui Henningui ("Ford").

ABL inf.

Kitas pasaulio ralio čempionato etapas vyks gegužės 24 d. Italijoje, Sardinijos saloje.

AKCIJA!

6 MEN. ~~11,40~~ Lt 9,92 Lt



Akcija vyksta iki 2009 m. birželio 20 d. prenumeruojant internetu

<http://prenumerata.veidas.lt>



370Z – garbingas Z dinastijos tęsėjas. Po variklio dangčiu galingas 331 AG V6 motoras. Tik gaila, kad variklio “balsas” nėra toks kaip pirmtako



40 metų su modeliu Z

“Z” raidė *Nissan* automobilių pavadinime visada reiškė daugybę talentų pasižymintį ekst

■ Kabantys sunkūs, niūrus, tam-sūs debesys, tik laipsnis pagal Cel-sijų ir vėjas – tai oras, kurio galima dažniausiai tikėtis Niurburgingo Nordšleifo žiedinėje trasoje. Asfal-tas čia blizga taip, tarsi ką tik būtų aplietas vandeniu. Girdėti, kaip artėja galinga audra iš rytų, tiksliau iš Tolimųjų Rytų. Mūsų akys vos spėję šmėstelėti keturi išmetamųjų dujų vamzdžiai pradingsta už posūkio taip greitai, kad ko nors daugiau ir geriau išžiūrėti paprasčiausiai neįmanoma. Taip, vadinasi, tai Z. Ir niekas kitas daugiau.

Mįslingasis Z atspindi japonišką sportinių automobilių modeliavimo tradiciją. Viskas prasidėjo 1969 me-tais. Svarbiausi šio pasakojimo he-rojai – *Datsun 240Z* ir *Nissan 300ZX*, *350Z* bei pats naujausias *370Z*, sportinis bolidas su šešių cilindrų 331 AG varikliu. Neginčytinas sportinis talentas nėra vienin-telė išskirtinė jo charakterio savybė. Šis ypatingasis *Nissan* modelis ypač patraukliu automobiliu tampa ir dėl kainos. Palyginti su kitais tokio ly-

gio automobiliais, *Nissan* yra be ga-lo viliojanti galimybė. *Porsche 911*, kuris galingesnis tik 14 AG, kainuo-ja dvigubai brangiau. Ar jis yra ge-resnis? Ne, paprasčiausiai tik ki-toks. Kai tachometro rodyklė pasie-kia 3 tūkst. apsisukimų, visi vairuo-tojo dilbio plaukeliai pasišiaušia.

O štai šešiametis *350Z* “kalba” gerokai stipresniu ir atžagaresniu balsu. *Nissan* gamintojai, norėda-mi dar aiškiau pabrėžti dabartinio modelio brandą, pavadintų šį balsą pirmykščiu. Ga-lingesnis į *370Z* modelį mon-tuojamas naujos kartos 3,7 l darbinio tūrio V6 variklis turi vožtu-vus valdančią elektroninę sistemą, kuri didina galią esant mažoms variklio apsukoms ir sukamąjį momentą esant aukštoms apsu-koms. Truputį gaila, tačiau būtent ši sistema šiek tiek pakeitė automo-bilio variklio “balsą” – dabar jis grėsmingiau nuskamba tik keičiant pavaras arba kai pasiekama per 3 tūkst. apsisukimų per minutę.

Giminės susitikimas

Į Niurburgingo trasą naujausias *Nissan* atvyko susitikti su savo pirm-takais. 40 metų laikotarpis parodo, kiek daug ir kartu kiek mažai įvyko pokyčių. Giminytė akivaizdžiai matyti – toks pat ilgas variklio dang-



Nesėkmingiausias per visą Z serijos istoriją buvo *350Z* modelio raktelis – tokį patį turėjo... *Nissan Micra*

tis, identiška, lyg būtų nukirsta auto-mobilio galinė dalis, itin tiesi apatinė šoninių langų linija, kurią prieš 40 metų nubrėžė vokiečio projektuotojo ranka.

Kai 1969 metais *Datsun 240Z* pateko į JAV rinką, pardavėjams tek-davo sudaryti laukiančiųjų sąrašus – joks kitas gamintojas tuo metu nesiūlė automobilio su V6 cilindrų

varikliu, kainuojančio mažiau nei 4 tūkst. dolerių. Konkurentai buvo arba gerokai brangesni (*Maserati*, *Ferrari*, *Porsche*), arba ne tokie galingi (*Opel GT*, *Honda S 800*). Ko-dėl *Datsun* variklio alyvos lygio patikrinimas buvo mieliausias vai-ruotojų širdžiai darbelis, kurį jie bū-tinai atlikdavo servise? Dėl to, kad rūpinosi varikliu? Ne. Svarbiausia buvo parodyti kitiems, kokia “širdu-tė” plaka po variklio dangčiu.

240Z nė kiek nepaseno. Net šian-dien juo galima važiuoti 200 km/h greičiu, o kiekvieną lenkimą palydi nostalgiškas posūkio rodyklės tik-sėjimą pertraukiantis garsas. Iš kase-tinio “Hitachi” magnetofono “The Beatles” dainuoja “Baby, you can...” Ką-ą-ą? Nieko negirdėti.

Kampuotasis *300ZX* – tai klasiki-nis “2+2” automobilis, sklei-džiantis specifinį didesnės galios variklio garsą. Oranžinių ir raudonų lempų juosta gale panaši į tokią, kokią ant galvos dėvi bėgikai. Iš priekio automobilis į pasaulį žiūri žavingu pusiau pridengtų reflek-



Datsun 240Z
1969
150 AG



Nissan 300ZX
1987
228 AG



350Z – nepakartojamas šešių cilindrų variklio balsas. Tai tikrų tikriausias "stereo" ant ratų



300ZX – pirmasis Z modelis su V formos varikliu vietoj linijinio



240Z – japoniška Jaguar E Type versija. Paprastas, klasikinis, tiesiog gražus



remalų "sportininką". Naujausias šios šeimos atstovas – 370Z modelis – ne išimtis.

torių žvilgsniu. Po variklio dangčiu – 228 AG V6 "širdutė".

Itin sportinės Z serijos siluetą truputį sušvelnino 1978 m. gamybos 280ZX modelis. O prie tikro dviviečio kupė gamybos "Nissan" sugrįžo tik 2003-iaisiais (350Z).

Naujasis 370Z tikrai tęs Z legendos tradicijas. Palyginti su pirmtaku, automobilis yra trumpesnis, tačiau gerokai platesnis. Tai ypač paryškina įspūdinga ir išsiskirianti galinė modelio dalis. Tik ar jis ne per "storas"? "Nissan" sako, kad 370Z net 32 kilogramais lengvesnis už savo pirmtaką. Vairo mechanizmas paprastas, bet gerai suderintas su pavarų dėže. Pirmą kartą japonai nusprendė Europos rinkai pasiūlyti automobilius su sekvencine 7 laipsnių automatine greičių dėže, kuri suteikia galimybę pavaras perjunginėti ranka šalia vairo esančiomis mentelėmis.

Ką gi, beliko sužinoti lietuvišką 370Z kainą. Automobilį jau galima užsisakyti Lietuvos atstovybėse, o jo kaina – nuo 138 200 Lt.

Loreta Žilinskaitė

TECHNINIAI DUOMENYS

Nissan 370Z

Variklis – 6 cilindrų, V formos, benzininis. Variklio grandinė • Darbinis tūris – 3696 cm³ • Maks. galia – 243 kW (331 AG) esant 7000 aps./min. • Maks. sukimo momentas – 366 Nm esant 5200 aps./min. • Pavarų dėžė – 6/mech. (7 laipsnių "automatas") • Variklis montuojamas išilgai priekyje • Varantieji ratai – galiniai • Stabdžiai – diskiniai • Automobilio masė – 1465 kg • Ilgis/plovis/aukštis – 4250/1845/1315 mm • Atstumas tarp ašių – 2550 mm • Maks. greitis – 250 km/h • 0–100 km/h – per 5,9 s. • Kaina – 138 200 Lt ("automatas" – 146 200 Lt)



Net ir klasikinis "automatas" gali būti tikras sportinis galiūnas, aišku, jei jis turi sekvencinę greičių dėžę, t.y. kai "automato" pavaras galima perjunginėti ranka šalia vairo esančiomis mentelėmis. Nissan apdailos medžiagų kokybė tapo gerokai kokybiškesnė, pagaliau salone jaučiama tikra prabanga



Nissan 350Z

2003

280 AG



Nissan 370Z

2009

331 AG

Nauji automobiliai vis dar nepopuliarūs

Prasidėję 2009 metai nebuvo džiuginantys naujų automobilių pardavėjams. Sausio mėnesį Baltijos šalyse buvo užregistruota 2513 naujų lengvųjų automobilių. Tuo tarpu vasario mėnesio rezultatai dar prastesni – užregistruoti tik 2102, kovą – 2413 naujų automobilių.

■ Taigi pirmojo ketvirčio rezultatas – užregistruoti 7028 nauji lengvieji automobiliai, arba 69 proc. mažiau nei per pirmą ketvirtį (22 809). “DataCenter” duomenimis, pirmą šių metų ketvirtį daugiausiai naujų lengvųjų automobilių užregistruota Estijoje (3059), arba 63 proc. mažiau nei pernai, antroje vietoje – Lietuva (2283), kurioje pardavimas krito 71 proc. Latvijoje rezultatas prasčiausias – 1686 užregistruoti automobiliai ir atitinkamai didžiausias kritimas – 74 proc.

Pirmą ketvirtį Baltijos šalyse populiariausia markė buvo *Volkswagen*, šių automobilių užregistruota 885, antroje vietoje *Ford* (642), trečioje – *Toyota* (551).

Pirmą ketvirtį tarp asmeninės paskirties automobilių populiariausi taip pat *Volkswagen* (832 vnt.), toliau rikiuojasi *Toyota* (522) ir *Ford* (412). Tarp komercinės paskirties automobilių per pirmus šių metų mėnesius populiariausia markė Baltijos šalyse – *Ford* (230 vnt.). Antroje vietoje *Peugeot* (92), trečioje – *Mitsubishi* (90).

Baltijos šalyse pirmą ketvirtį tarp asmeninės paskirties automobilių populiariausias modelis buvo *Volkswagen Golf* (340 vnt.), į antrąją išstūmęs *Škoda Octavia* (212), trečioje – *Mazda 6* (169).

ABL inf.

Populiariausi modeliai Baltijos šalyse 2009 m. I ketvirtį

Vieta	Modelis	Parduota per 2009 m. tris mėn.	Parduota per 2008 tris mėn.
1.	Mitsubishi Colt	82	87
2.	Škoda Octavia	78	410
3.	Nissan Qashqai	77	220
4.	VW Golf/Plus	71	151
5.	Subaru Forester	57	70
6.	Toyota Avensis	53	116



Lietuva

Vieta	Modelis	Parduota per 2009 m. tris mėn.	Parduota per 2008 tris mėn.
1.	VW Golf/Plus	181	138
2.	Mazda 6	88	138
3.	Hyundai i30	51	108
4.	Mitsubishi Outlander	41	84
5.	Mitsubishi Lancer	37	137
6.	Škoda Octavia	35	268



Latvija

Vieta	Modelis	Parduota per 2009 m. tris mėn.	Parduota per 2008 tris mėn.
1.	VW Golf/Plus	105	152
2.	Škoda Octavia	99	137
3.	Hyundai Getz	96	75
4.	Honda Civic	78	272
5.	Hyundai i30	77	130
6.	Mitsubishi Lancer	71	39



Estija

Šaltinis: “AV Autotyrimai”

ABL archyvo nuotr.

Kitame numeryje (šeštadienį, gegužės 23 d.) skaitykite:

DIDYSIS TESTAS



**Ford Kuga,
Kia Sportage,
Suzuki Grand Vitara**

Maži darbiniai arkliukai

PASAULINIS DEBIUTAS



Didelis ir malonus

ŽALIEJI MODELIAI



**Taupūs
ekologiški automobiliai**



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 susidėvimui. Vidinė varža užtikrina patikimą elektronikos prietaisų bei radijo veikimą.

Bosch Super plus

Novatoriški Itrio lydinio elektrodai yra ypatingai atsparūs korozijai ir dėvimuisi. 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 pasiekama 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 sidabrinio centriniu elektrodu pritaikytos sportiniams automobiliams, motociklams bei motorinėms valtimis.

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



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



0 ct/
min.
be sujungimo
mokesčio

Nešvaistyk pinigų.

**Ateik į BITE ir kalbėk už 0 ct/min. visame
BITĖS tinkle be jokių sujungimo mokesčių.**

Abonentinis mokestis – 15,13 Lt/mėn.
Pasiūlymas galioja iki gegužės 31 d. pasirašius
12 mėn. sutartį su mokėjimo planu „Bitė tarp mūsų”.
Visos pasiūlymo sąlygos tel. 8 ~ 699 23 230 ir
www.bite.lt

