

Auto Bild



NAUJAS HIBRIDINIS TOYOTA PRIUS

NAUJA KAINA

3 Tik **50** Lt

Naudoti automobiliai



Audi A6 2.5 TDI quattro
Lietuvių numylėtinis



Mazda MX-3
Sportiška ir patikima

Renault Grand Scenic

Opel Zafira

VW Touran

Toyota Verso



Talpūs kelioniniai vienatūriai

Didysis testas

Lietuviška
premjera

Suzuki Alto
Taupus miesto
automobilis



Naudingi
patarimai



Ilgamžės padangos

Porsche Panamera S

BMW 750i



Greiti, komfortiški, solidūs



Citroen Hypnos

Dyzelinis
hibridas

TAUPLYK!
su AUTO BILD!

Kaip
sutaupyti
pilantis
degalus

?

Už tai, kad vėl iškovotume pergalę!



Pirk 0,5 l ŠVYTURIO „Ekstros“ arba „Švyturio“ ir laimėk!



Vieną iš
kelionių
į krepšinio
čempionatą
sau ir trims
draugams



Unikalius
krepšinio
sirgalių
sportbačius



2 Lt nuolaidą
„Švyturio“
Ekstros“
alui akcijos
baruose



Jei kiltų klausimų, susijusių su akcija ir prizų atsiėmimu, daugiau informacijos suteiksime telefonu 8 617 33333 arba www.meslaimesime.lt



Brangūs skaitytojai!

Ekonominės nuosmukis daugumą vairuotojų verčia keisti bent dalį įpročių. Kuo toliau, tuo didesnę reikšmę turi taupymas. Dabar visiems labai aktualu sutaupyti perkant automobilį, remontuojant jį, pilantis degalų, plaukiant, įsigyjant draudimo polisą ir t.t.

Šiame „Auto Bild Lietuva“ žurnalo numeryje pradėdame naują rubriką „Taupyk su „Auto Bild“ (12 p.). Ši kartą nagrinėjame degalų kainų skirtumus įvairiuose degalinių tinkluose, nuolaidų kortelių naudą, informacijos apie degalų kainas gavimo patogumą. Iš pirmo žvilgsnio degalų kainos visur beveik vienodos – skiriasi tik keliais centais, tačiau turint reikiamos informacijos ir naudojantis kainų analize per metus galima sutaupyti visai padorią pinigų sumą.

Kaip visuomet pristatome naujausius modelius, greitai pasirodysiančius Lietuvos automobilių salonuose. Šiame numeryje – tai naujas hibridinis *Toyota Prius* (8 p.) ir miesto mažylis *Suzuki Alto* (10 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



8 Hibridiniai automobiliai ir toliau tobulėja – naujoji *Toyota Prius* yra galingesnė ir ekonomiškesnė



12 Ekonominė krizė neatleidžiant gniaužtų, „Auto Bild Lietuva“ pataria, kaip sutaupyti pilantis degalų



36 *Audi A6 2.5 TDI quattro* suteikia daug važiavimo malonumo, tačiau jo eksploatacija brangi



44 2011 metais rinkoje turėtų pasirodyti pirmieji hibridiniai automobiliai, varomi dyzeliniu varikliu

i AUTOMOBILIAI MŪSŲ ŽURNALE

18 Alfa Romeo MiTo	14 Opel Ampera
14 Audi A5	20 Opel Zafira
36 Audi A6	17 Peugeot Oxia
45 BMW X6 Active Hybrid	17 Peugeot VLV
28 BMW 750i	15 Peugeot 5008
15 Brusa Spyder	45 Porsche Panamera Hybrid
44 Citroen Hypnos	28 Porsche Panamera S
15 Devon GTX	15 Renault Clio Campus
16 Dok-Ing XD	20 Renault Grand Scenic
14 Ford Ka	17 Renault Laguna
18 Honda Accord Type-S	14 Subaru Stella
44 Honda Insight	10 Suzuki Alto
44 Lexus RX 450h	15 Toyota iQ
40 Mazda MX-3	8 Toyota Prius III
18 Mercedes S 65	20 Toyota Verso
45 Mercedes S 400 Hybrid	16 VW Golf
14 Mitsubishi i-MiEV	20 VW Touran
46 Mitsubishi Lancer	16 VW T5

TURINYS

Nr.15 (100) 2009

Aktualijos

8 Toyota Prius III

Ką sugeba naujasis japonų hibridas?

10 Suzuki Alto

Mažas, praktiškas ir pigus

11 Rinka

Naujų automobilių pardavimas Europoje



12 Taupymas sunkmečiu

Kaip pigiau įsipilti degalų?

14 Karštos „Auto Bild“ naujienos



46 Rinka

Lietuvos lengvųjų automobilių rinka smunka toliau

Testai

20 Opel Zafira, Renault Grand Scenic, Toyota Verso, VW Touran

Kompaktiniai vienatūriai – į kurį telpa daugiau?

28 Porsche Panamera S prieš BMW 750i

Prabangių limuzinų dvikova



Naudingi patarimai

33 Baudos Europoje

Tai verta žinoti vykstantiems atostogauti į užsienį!



34 „Goodyear OptiGrip“ padangos

Naujo tipo padangų testas

Naudoti automobiliai

36 Audi A6 (1997–2004 m.)

Aukščiausios klasės vokiškas universalas

40 Mazda MX-3 (1994–1998 m.)

Dailus, bet vis retesnis rinkoje kupė



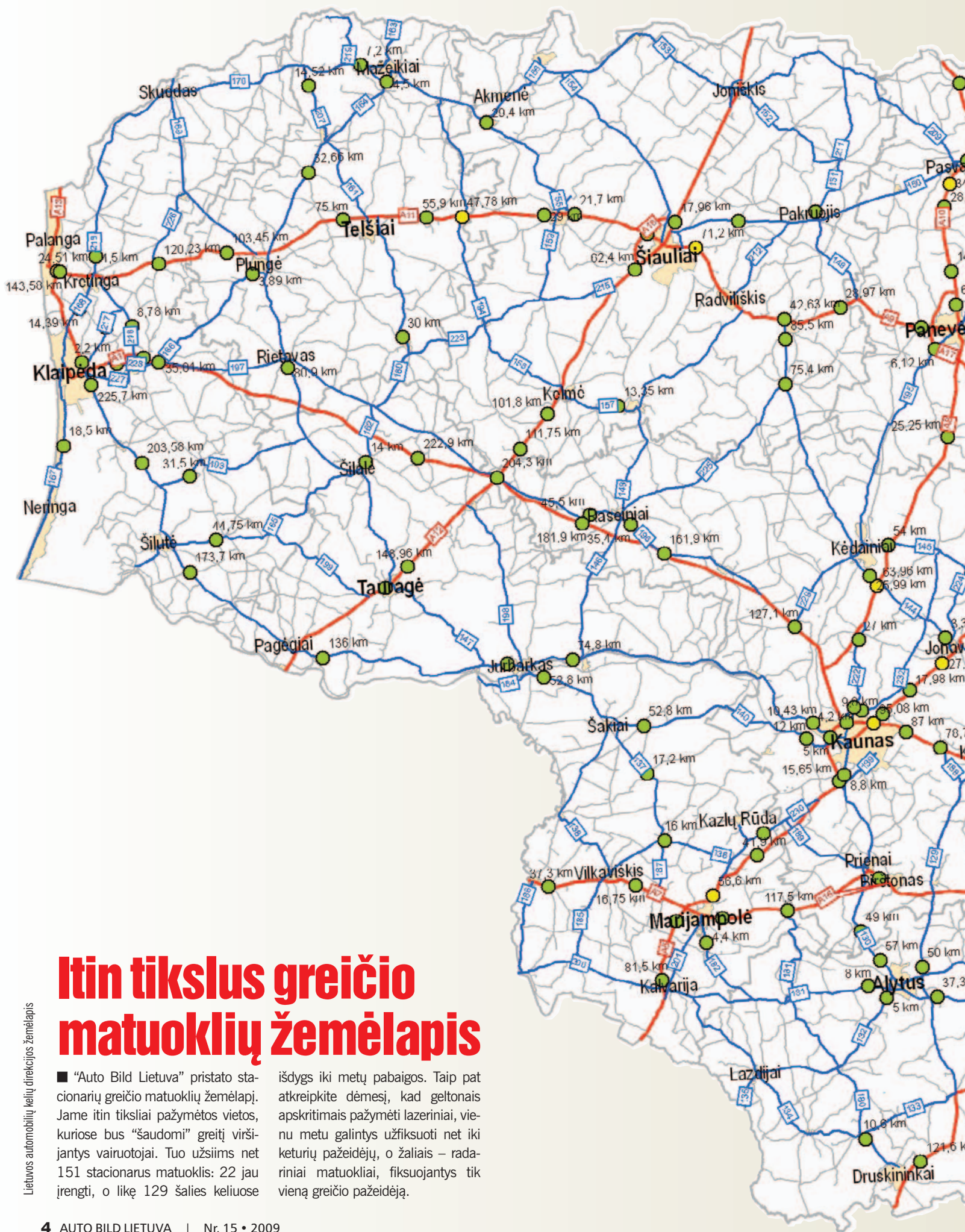
Įvairenybės

44 Hibridinių technologijų naujovės

Kokius sprendimus siūlo gamintojai artimiausioje ateityje

Kitos rubrikos

4 Kronika, 6 Laiškai, 26 Laisvalaikis, 27 Fotokursas, 42 Sportas, 46 Anonsai



Itin tikslus greičio matuoklių žemėlapis

■ “Auto Bild Lietuva” pristato stacionarių greičio matuoklių žemėlapi. Jame itin tiksliai pažymėtos vietos, kuriose bus “šaudomi” greitį viršijantys vairuotojai. Tuo užsiims net 151 stacionarus matuoklis: 22 jau įrengti, o likę 129 šalies keliuose

išdys iki metų pabaigos. Taip pat atkreipkite dėmesį, kad geltonais apskritimais pažymėti lazeriniai, vienu metu galintys užfiksuoti net iki keturių pažeidėjų, o žaliais – radariniai matuokliai, fiksuojantys tik vieną greičio pažeidėją.

Dažniau nesidraudžia

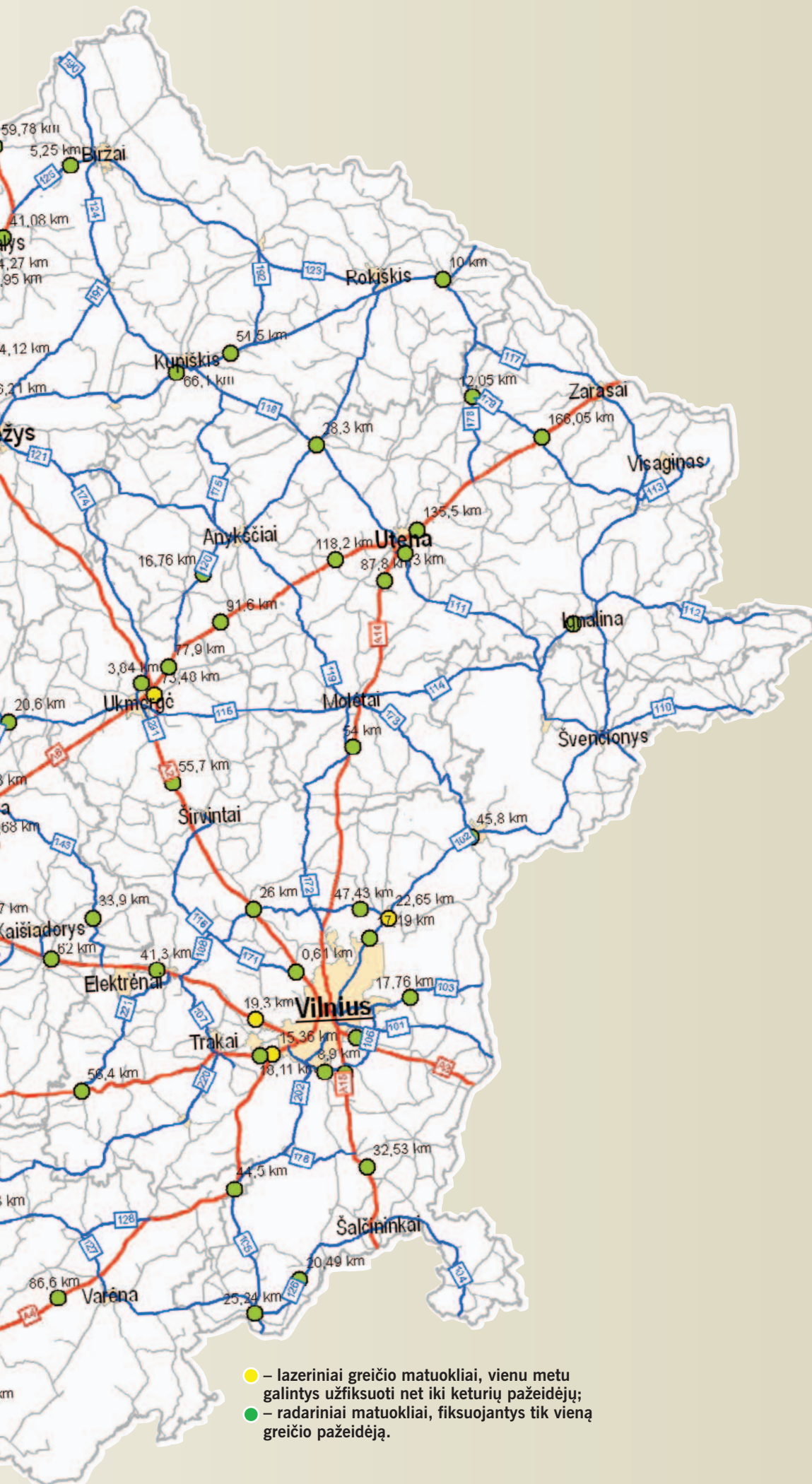
■ Pastaraisiais mėnesiais vis daugiau vairuotojų ryžtasi važinėti neturėdami privalomojo draudimo poliso, o apsidrausti skuba tik sukėlę avariją. Tai įrodo, kad registruotų automobilių daugėja, o draudimo sutarčių – ne. Draudimo paslaugų specialistų tvirtinimu, šiuo metu mažiausiai 5 proc. automobilių savininkų neturi draudimo poliso. “TNS Gallup” apklausa parodė, kad 22 proc. šalies vairuotojų ilgiau ar trumpiau važinėjo neapsidraudę. 8 proc. apklaustųjų teigė pamiršę pratęsti sutartis, o 8,5 proc. prisipažino sąmoningai nutarę nesidrausti, tikėdamiesi, kad nieko bloga nenutiks. Per pirmus šešis šių metų mėnesius nubausti 8406 neapsidraudę vairuotojai.

Panaikins privilegiją

■ Konkurencijos taryba nustatė, kad Muitinės departamento reikalavimas, jog apgadintų importuojamų automobilių defektus nustatyti gali tik atitinkamų markių automobilių gamintojų įgalioti atstovai, prieštarauja Konkurencijos įstatymui. Tarybos teigimu, tyrimo metu nustatyta, kad ši metodika suteikė privilegiją šiems ūkio subjektams kitų analogiškas paslaugas teikiančių ūkio subjektų atžvilgiu. Muitinės departamentas įgaliotas per mėnesį pakeisti šios metodikos punktą, kad jis neprieštarautų Konkurencijos įstatymui.

Baudą mokės savininkas

■ Nuobaudas už Lietuvoje stacionariais greičio matuokliais užfiksuotus pažeidimus numatoma taikyti paprasčiau. Jeigu paskolinote savo automobilį draugui, o šis viršijo greitį ir nenori prisipažinti, baudą už transporto priemonės nepriežiūrą teks sumokėti mašinos savininkui. Taip esą bus stengiamasi išvengti dabar pasitaikančių piktnaudžiavimų. Transporto priemonės savininkas turės tris galimybes: sumokėti pranešime nurodytą baudą per numatytą terminą, ginčyti pažeidimą arba nurodyti kitą asmenį, vairavusį transporto priemonę ir sutinkantį su pažeidimu. Už pirmą tokį pažeidimą numatoma bauda nuo 300 iki 1000 Lt, už pakartotinį – nuo 1500 iki 2000 Lt.





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:

Ramūnas Fetingis, Laurynas Rimševičius,

Saulenis Pociūnas, Monika Bagužaitė,

Olė Čičinskaitė, Valerijus Keda,

Irena Klionovskienė, Erika Kosteckienė,

Lidija Tupčiauskienė, Indrė Večerskienė.

Gamybos vadovė Sonata Bajoraitė.

Dizaineris Vitalij Ponadiožin.

Kalbos redaktorės:

Inga Jarmalaitė, Violeta Kundrotienė,

Sonata Liekytė, Giedrė Matikaitė,

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 3,50 Lt

Spaudė UAB "Spaudos kontūrai".

Tiražas audituojamas.

Nacionalinė žurnalistų

leidėjų asociacija.



Prenumerata

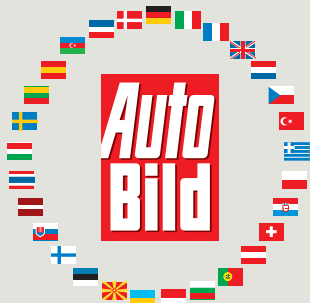
"Respublikos" platinimo tarnybose, privačiose platinimo tarnybose ir redakcijoje – kiekvieną darbo dieną. Lietuvos paštuose – iki mėnesio 20 d. Informacija prenumeratos klausimais teikiama tel. (8-5) 262 68 24 arba el. paštu mail@veidas.lt

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 koku būdu kuria nors kalba be išankstinio raštiško leidimo.

ISSN 1822-282X



Neoriginalus kuro siurblys

Mano 1989 m. Mercedes 230E nebeveikia kuro siurblys. "Bosch" firmos siurblys kainuoja apie 500 litų. Automobilių detalių parduotuvėje galima nusipirkti panašiai atrodantį naują siurblį už 120 Lt. Pardavėjas sako, kad tai firminė prekė ir suteikia šiai detalei pusės metų garantiją. Tačiau man neramu dėl to, kad ant jo nėra jokių žymėjimų. Kainos skirtumas yra labai didelis. Ar verta rizikuoti?

Gintaras iš Klaipėdos

Žinomi gamintojai niekada neslepia, kad tai yra būtent jų firmos

gaminy. Tuo tarpu detalė be žymėjimo reiškia, kad ji tikriausiai pagaminta Pietryčių Azijoje ar Kinijoje ir dar nebuvo nuodugnai ištirta pagal įvairius saugumo kriterijus. Tokio siurblio kokybę, patvarumą ir eksploatacinius parametrus sunku nuspėti. Blogas kuro siurblys blogiausiu atveju nutekėjus degalams gali sukelti gaisrą mašinoje. Taip pat gali būti, kad siurblio našumas ar darbinis slėgis bus per žemas, dėl to pablogės automobilio techninės charakteristikos ir variklis dirbs garsiau.

ABL



Šviesas reguliuoti reikia

Ar pakeitus Fiat Grande Punto modelio lemputes būtina vėl sureguliuoti žibintų šviesas? Instrukcijoje apie tai nieko neparašyta, bet būtent tokią eilutę radau serviso sąskaitoje. Pridursiu, kad nuo to laiko, kai mašina išvažiavo iš gamyklos, žibintas dar niekada nebuvo išmontuotas, mašina nedaužta – tiesiog perdegė lemputė.

Darius iš Prienų

Mūsų patirtis kasmet testuojant įvairiausių modelių šviesas rodo,

kad naujuose automobilių modeliuose tai, jog lemputė sumontuota gamykloje, dar visai nereikia, kad ji sureguliuota taisyklingai. Pakeitus lemputę, kiekvieną kartą rekomenduojama sureguliuoti žibintus iš naujo. Mat net ir tame pačiame modelyje gali būti konstrukcinių skirtumų, jau nekalbant apie skirtingus modelius. Beje, net jei žibintai ir veikia be trūkumų, vis tiek bent kartą per metus reikėtų patikrinti, ar jie yra gerai sureguliuoti.

ABL



Žibintus reikia reguliuoti kiekvieną kartą pakeitus lemputes

"Auto Bild Lietuva" interneto forumas:

<http://www.autobild.lt>

Praėjusiame numeryje klausėme, [ar perkant automobilį jums labai daug ką reiškia mašinos prekės ženklas, t.y. automobilio markė.](#)

Gints. Kiekvienas prekės ženklas turi savo vertę ir kainą. Ne paslaptis, kad Europoje prestižiniais laikomi Mercedes, BMW, Audi ir Volvo markių automobiliai, kurių kaina yra maždaug ketvirtadaliui didesnė. Manau, kad už markės vardą daugiau mokėti verta.

Snow. Visiems aišku, kuo, tarkime, skiriasi Toyota ir Lexus ar Nissan ir Infiniti automobiliai, nors iš tikrųjų tai yra tų pačių koncernų produkcija. Juk negalima, pavyzdžiui, lyginti Avensis modelio su Lexus GS serijos mašina, jos skiriasi savo kokybe, todėl skiriasi ir jų kainos. Kiekvienas koncernas į markės populiarinimą investuoja milijardus, norėdami sukurti kuo geresnį savo prekės įvaizdį. Visa tai kainuoja milžiniškus pinigus, kuriuos vėliau ir norima atsiimti.

Buomas. Pastaraisiais metais labai padidėjo, tarkime, "Volkswagen" prekės ženklo vertė. Anksčiau tai buvo paprasčiausias "liaudies automobilio" įvaizdis, o pastaruoju metu šis ženklas asocijuojasi su labai kokybiško produkto vardu.

BMW535. Kodėl, tarkime, už pinigų, kuriuos teks sumokėti už BMW, išeina kokie trys tos pačios klasės modeliai, pažymėti, pavyzdžiui, Dacia prekės ženklu? Štai jums ir atsakymas į užduotą klausimą.

Teliux. Man iš esmės prekės ženklas didelės įtakos neturi, gal todėl ir važinėju Kia markės automobiliu, kuris yra trečdaliu pigesnis nei analogas, turintis prabangios markės vardą. Juk dabar didžioji dalis automobilių koncernų gamina panašios kokybės automobilius, o kainos skiriasi dėl reklamai skiriamų pinigų.

Kitas ABL klausimas: **pernai Lietuvoje avarijose žuvo 33 proc. mažiau žmonių nei 2007 m. Bet ar pasikeitė mūsų vairuotojų elgesys prie vairo, ar pagerėjo eismo kultūra?**

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.



Netinkamos vasara?

Mano mašinoje sumontuotos universalios padangos. Neseniai servise pasakė, kad jos yra pažeistos dėl važinėjimo per didelius karščius. Ar tikrai yra kokių temperatūros apribojimų dėl universalių padangų eksploatacijos?

Tadas iš Telšių

Universalios padangos iš esmės pritaikytos eksploatuoti ir žiemos, ir vasaros sąlygomis. Dėl elastingesnės savo konstrukcijos (daugiau lamelių, kitoks pačios gumos mišinys) esant aukštai temperatūrai universalios padangos gali susidėvėti kur kas greičiau negu įprastinės vasarinės padangos. **ABL**



Kada išjungti oro pagalvę?

Turiu automobilį, kuriame galima išjungti keleivio saugos oro pagalvę. Ar turėčiau tai daryti ir tada, kai ant priekinės sėdynės kėdutėje, sumontuotoje priekiu važiavimo krypties atžvilgiu, vežiu vaiką?

Donatas iš Šiaulių

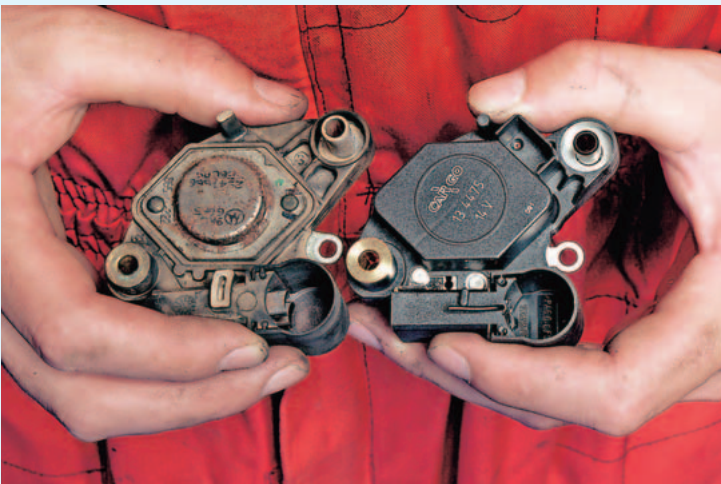
Keleivio oro pagalvę reikia būtinai išjungti tada, kai ant priekinės sėdynės kėdutėje, sumontuotoje nugarą važiavimo krypties atžvilgiu, vežamas vaikas. Jei kalbama apie vyresnius vaikus, kurie sėdi priekiu važiavimo krypties atžvilgiu, oro pagalvės išjungti nebūtina. Vis dėlto mažylius saugiausia vežti ant galinės sėdynės sumontuotoje specialioje kėdutėje.

ABL



Jei vaikas sėdi nugarą važiavimo krypties atžvilgiu, automobilyje būtina išjungti saugos oro pagalvę

Kodėl gęsta šviesos?



Senesnių automobilių generatoriaus detales pakeisti nėra nei sunku, nei brangu

Išvažiuodamas iš garažo pastebėjau, kad priklausomai nuo automobilio variklio apsukų keičiasi žibintų ir prietaisų skydelio apšvietimo galia. Esant mažoms apsukoms, šviesos truputį prigęsta ir kartais užsidega akumuliatoriaus kontrolinė lemputė. Mano mašina yra 1991 metų Volkswagen Passat. Ar tokie požymiai rodo, kad turėčiau ieškoti naujo generatoriaus?

Bronius iš Raseinių

Prieš dvidešimt metų gamintose mašinos neveikiančius apšvietimo elementus galima ir suremontuoti, ne tik juos pakeisti. Aprašytieji požymiai iš tiesų rodo apie generatoriaus gedimą. Bet šį gedimą tikriausiai galima pašalinti paprasčiausiai sumontuojant naujus generatoriaus šepetėlius. Skaitytojo nurodytame VW Passat modelyje keičiant šepetėlius net nereikia išmontuoti generatoriaus, o detalių kaina neviršija keliasdešimties litų. **ABL**

Kas sumokės už nutrūkusį dirželį?

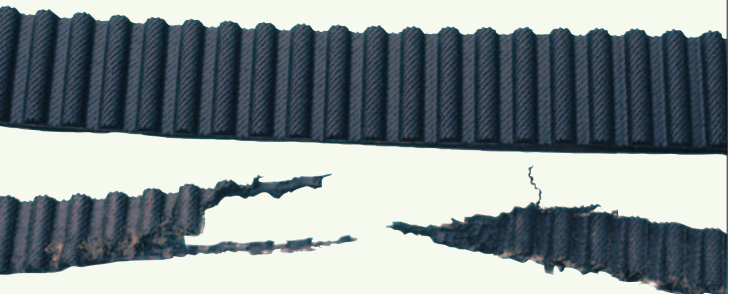
Praėjus trims mėnesiams nuo keitimo mano automobilyje nutrūko skirstymo dirželis. Servisas nenori remontuoti mašinos pagal garantiją. Sako, kad paslauga buvo atlikta kokybiškai. Dirželį pirkau ir keičiau firminiame servise. Iš ko galiu reikalauti kompensacijos?

Tadas iš Biržų

Siūlome iš pradžių nuvykti pas ekspertus ir paprašyti nustatyti dirželio trūkimo priežastį. Jei tai bus serviso mechanikų kaltė (negerai sumontavo dirželį ar nepakeitė įtempimo guolio), turėtumėte reikalauti kompensacijos iš serviso. Jei dirželis nutrūko dėl nekokybiškų

detalių, reikia kreiptis į jų pardavėją. Bet reikia atminti ir tai, kad dirželis galėjo nutrūkti ir dėl kitokio variklio gedimo, tuomet už mašinos remontą bei eksperto paslaugas teks sumokėti iš savo kišenės.

ABL



Dirželis gali nutrūkti dėl blogo sumontavimo arba gamyklinio broko

Tobulėjantis hibridas



Trečiosios kartos **Toyota Prius** galingesnis, ekonomiškesnis, jame daug techninių naujovių.

■ Rugpjūčio mėnesį į Lietuvą atkeliaus trečiosios kartos hibridinis *Toyota Prius* modelis. Automobilis, kaip ir anksčiau, turi du variklius – benzininį ir elektrinį, tačiau skirtumai, palyginti su pirmtaku, didžiuliai. Hibridine jėgaine varomas automobilis sunaudoja tik 3,9 litro degalų, išmeta tik 89 gramus CO₂, o vien elektra varomas *Prius* gali važiuoti net 45 km/h greičiu.

Tylenis

Nuspaudus mygtuką aukštųjų technologijų transmisija pradeda veikti be jokio garso. “Ready” –

pasirėngęs važiuoti – skelbia užrašas centriniame monitoriuje.

4,46 metro ilgio automobilis neskleidžia jokio garso, niekas nevibruoja. Beveik nervus tampanti ramybė ir futuristinio stiliaus vidus. Melsvai spindinti automatinės greičių dėžės vairalazdė sumontuota ne prietaisų skydelyje, o “kabančioje” centrinėje konsolėje. Šalia jos trys mygtukai: EV – važiuoti veikiant tik elektriniam varikliui, “Eco” skirtas įjungti ypač taupiam režimui, o “Power” – sportiniam. Savo potraukį prie virtualumo japonai demonstruoja tik vairuo-

tojo darbo vietoje. Monitorius informuoja apie hibrido komponentų sąveiką, jame galima matyti, kuris iš dviejų variklių kokių galingumu dirba, kiek įkrauti akumuliatoriai.

Pirmiausia nuspaudžiame “Eco” mygtuką. *Prius* santūriai reaguoja į akceleratoriaus pedalo paspaudimą, hibridinė sistema, kurios bendras galingumas 136 AG, sten-giasi kuo labiau taupyti. Esant šiam režimui net oro kondicionavimo sistema dirba ekonomiškiau.

Ir, priešingai, įjungus “Power” režimą pasiekama didžiausia galia. Na, žinoma, *Prius* ne sportinis mo-

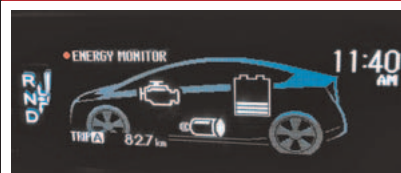
delis, viskas telpa į ekologiniu požiūriu korektiškus rėmus. Vis dėlto dinaminiai rodikliai visai neblogi – iki 100 km/h greitį automobilis pasiekia per 10,4 s. Naujasis iki 1,8 l darbinio tūrio padidintas benzininis variklis, pasiekiantis 99 AG, yra daug tylėnis nei 1,5 l (77 AG) pirmtako variklis.

Sukimo momentas apatiniam sūkių diapazone yra gerokai didesnis, bet nepaisant to naujasis *Prius* važiuoja ekonomiškai. Testuojant automobilį degalų sąnaudos buvo 4,5 litro, o važiuojant “ekoralio” režimu monitoriuje galima pamatyti ir tokius skaičius – 2,9 l/100 km.



Kad būtų išlaikytos aerodinaminės savybės, *Prius* nėra aukštas

Taip veikia hibridinė transmisija



■ *Prius* transmisiją sudaro elektrinis ir benzininis varikliai, didelio galingumo baterija (akumuliatorius) bei galios paskirstymo įrenginys. Jis pagal poreikį varomąją jėgą sujungia arba išskirsto. Stabdant elektrinis variklis veikia kaip generatorius, o sugrąžinta energija kaupiama akumuliatoriuje.

1) “Eco-Drive” ekranas: įrankiai, informuojantys apie degalų sąnaudas ir energijos srautus 2) EV, ECO ir “Power” režimas: važiavimo programos, kurios nurodo, tik kokia arba dažniausiai pavara *Prius* važiuoja 3) perjungimo svirtelė



Patobulinta naujojo *Prius* važiuoklė puikiai tinka važinėti nelygiais Lietuvos keliais. Ji ne tokia “medinė” kaip anksčiau ir, kaip daugelis “Toyota” modelių, puikiai sugeria įvairaus dydžio kelio nelygumus. Nors iš *Prius* nesitikime preciziško valdomumo, vairas jautriai reaguoja į tai, kas dedasi po ratais, stropiai vykdydamas vairuotojo komandas.

Puiki idėja – stoglangis, kuriame sumontuotos saulės baterijos. Saulės energija vėsina *Prius* saloną.

Lietuvoje naujojo *Prius* kaina prasidės nuo 89 900 Lt.

Vitoldas Milius



Švelnus tolesnis tobulinimas: kaip ir pirmtako, naujojo *Prius* galinis stiklas padalytas



Puiki klimato reguliavimo sistema: akumuliatoriaus vėdinimo angos prie galinių sėdynių. Mygtuko paspaudimu salonas gali būti vėdinamas iš anksto



Techniniai duomenys

Toyota Prius III

Variklis – 4 cilindrų benzininis/elektrinis • Darbinis tūris – 1798 cm³ • Maks. galia – 73 kW (99 AG) esant 5200 aps./min. • Bendra galia – 136 AG • Maks. sukimo momentas – 142 Nm esant 4000 aps./min. • Varantieji ratai – priekiniai • Pavaryų dėžė – bepakopis automatas (CVT) • Degalų bako talpa – 45 l • Vid. degalų sąnaudos – 3,9 l/100 km • Maks. greitis – 180 km/h • 0–100 km/val. – per 10,4 s • CO₂ – 89 g/km • Kaina – nuo 89 900 Lt



Tai mums patinka

Saulės stogas Saulės energija vėsins saloną. Šaunu!



To mums trūksta

Nėra lizdo, kad būtų galima įkrauti akumuliatorių. Gaila, bet “Plug-in” versija pasirodys ne anksčiau kaip 2010 metais.



Tai mus nustebino

“Kabanti” centrinė konsolė. Iki šiol taip gamino tik “Volvo” – elegantiška.

Išvada



■ “Toyota” likvidavo senąjį *Prius* silpnąsias vietas. Dabar jis gerokai tinkamesnis važinėti kasdien. Japonai nuosekliai laikosi savo strategijos – pagaminti galingą hibridą. Kad tokio dydžio automobilio degalų sąnaudos būtų 3,9 l/100 km – tai irgi puiku, kaip ir tyliai veikiantis elektrinis variklis.



Techniniai duomenys

Suzuki Alto

Variklis – 3 cil. benzininis • Darbinis tūris – 996 cm³ • Maks. galia – 50 kW (68 AG) esant 6000 aps./min. • Varantieji ratai – priekiniai • Pavarų dėžė – 5/mech. • Vid. degalų sąnaudos – 4,4 l/100 km • Maks. greitis – 155 km/h • 0–100 km/val. – per 14 s • CO₂ – 103 g/km • Kaina – nuo 28 800 Lt

Mažas ir ekonomiškąs

Naujasis *Suzuki Alto* atkeliauja į rinką kaip tik reikiamu laiku. Šiuo metu yra labai daug taupančiųjų, todėl pardavimo sėkmės formulė – mažas, praktiškas ir, žinoma, pigus automobilis.

■ Senasis VW Polo? Išparduota! Fiat Panda? Trokštamas kaip niekada. Opel Agila? Šiuo metu gamyba pristabdyta ir, atrodo, tai tęsis iki Kalėdų. Dėl nepaprastai didelių kompensacijų (Vokietijoje siekiančių net 2500 eurų), praktiški pigūs automobiliai Europoje perkami kaip niekada gerai. Praėjusį rudenį Paryžiaus automobilių parodoje pristatyta penktoji *Suzuki Alto* modelio karta. Indijoje, Manesaro mieste, įsikūrusioje “Maruti Suzuki India” gamykloje gaminamas japonas Europoje parduodamas be vargo. Na, o Lietuvoje mažų automobilių paklausa didėja labai palengva, taigi ir *Alto* sėkmė abejotina.

Dizainas, komfortas ir praktiškumas

Sportiškos išvaizdos *Alto* – miesto automobilis. Aptakūs kontūrai su išraiškingomis linijomis suteikia automobilio dizainui elegancijos. Jis puikiai atitinka europietišką skonį, o tik 870 kg svoris užtikrina degalų ekonomiškumą. Šiame nedideliame modelyje (ilgis 3500 mm, plotis 1600 mm, aukštis 1470 mm) yra pakankamai komforto ir patogumų. Pradedant nuo GL įrangos lygio, į *Alto* komplektą įeina oro kondicionierius, garso sistema su MP3 jungtimi, elektriniai priekiniai langai ir centrinis durų užraktas su nuotoliniu valdymu.

Nors salone daugiausiai vietos priekyje,

automobiliu gali važiuoti keturi suaugusieji. Salone gausu dėtuvių smulkiems daiktams susidėti. Bagažinę galima padidinti nulenkiant galinių sėdynių atlošus. Viduje pakankamai erdvi, tačiau labai neįdomi. Sintetinis kvapas, pigiai atrodančios medžiagos, kietos galvų atramos – niekas nedžiugina.

Vienas variklis

Naujasis *Alto* varomas 1,0 litro trijų cilindrų, 68 AG benzininiu varikliu, kuris buvo pristatytas su *Splash* modeliu. Tai lengvas ir kompaktiškas agregatas, atitinkantis “Euro 5” reikalavimus, jo sukimo momentas 90 Nm. Tokiais duomenimis, atrodo, nieko nenustebinsi, bet dėl mažo svorio *Suzuki Alto* važiuoja dinamiškai ir teikia daug malonumo vairuotojui. Vidutinės degalų sąnaudos tik 4,4 l/100 km, o CO₂ dujų išmetama tik 103 g/km. Į *Alto* montuojama penkių pavarų mechaninė greičių dėžė. Ji neblogai suderinta su varikliu ir labai tinka permainingam bei judriam važinėjimui miesto spūstyse. *Alto* apsisukimo spindulys 4,5 m, tad juo nesunku manevruoti net mažiausiose stovėjimo aikštelėse.

Naujojo *Suzuki Alto* kaina prasideda nuo 28 800 litų. Jam suteikiama trejų metų arba 100 000 km garantija ir 12 metų garantija nuo korozijos sukeltų defektų.

Vitoldas Milius



Vidus erdvas, bet apdailos medžiagos galėtų būti geresnės



Bagažinę galima padidinti dalimis nulenkus galinę sėdynę

Išvada

■ Naujasis *Alto* – patrauklus, stilingas, judrus mieste, naudoja mažai degalų.

Taigi jis atitinka šiuolaikinių vairuotojų gyvenimo būdą ir viso pasaulio poreikį tausoti aplinką. Be to, tai vienas smagiausių vairuoti miesto automobilių.



Naujų automobilių registracija Europoje

Krizė neaplenkė verslo. Tik keliose Europos valstybėse per pirmus penkis šių metų mėnesius įregistruota daugiau naujų automobilių nei pernai per tą patį laikotarpį.

■ Gegužės mėnesį Europos šalyse buvo įregistruota 5 proc. mažiau naujų lengvųjų automobilių nei 2008 m. gegužę – 1,27 mln. automobilių.

Didžiausia naujų automobilių rinkos plėtra (+22 proc.), kaip pranešė Europos automobilių gamintojų asociacija ACEA, užfiksuota Vokietijoje. Mat daugelis Vokietijos piliečių susigundė 2500 eurų premija perkant naują mašiną. Nedidelis rinkos augimas matomas Čekijoje ir Slovakijoje, kur nuo šių metų pradžios firmos gali atgauti PVM, jei perka naują mašiną.

Vienu procentu rinka paaugo ir Lenkijoje, tačiau ten parkas nepa jaunėjo, nes iš šios šalies nauji automobiliai šiais metais masiškai reeksportuojami į Vokietiją, kurioje trūksta kai kurių nebrangių mašinų, daugiausia Dacia ir Hyundai.

ABL inf.

Rinkos lyderiai



Vokietija +22,8 proc.



Čekija +5,5 proc.

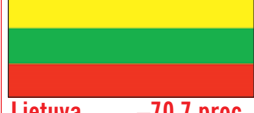
Rinkos autsaideriai



Islandija –89,5 proc.



Latvija –80,1 proc.



Lietuva –70,7 proc.

Dacia +21 proc.



Hyundai +13 proc.



Saab –56 proc.



Chrysler –50 proc.



Automobilių registracija pagal valstybes

	Sausis–gegužė		Pokytis proc. 2009/2008 m.
	2009 m.	2008 m.	
Airija	42 030	116 313	–63,9
Austrija	129 926	133 955	–3
Belgija	229 469	280 008	–18
Bulgarija	10 716	19 473	–45
Čekija	62 944	59 660	+5,5
Danija	42 712	70 083	–39,1
Didžioji Britanija	748 691	1 038 289	–27,9
Estija	4229	12 607	–66,5
Graikija	89 585	131 993	–32,1
Islandija	539	5150	–89,5
Ispanija	336 371	587 411	–42,7
Italija	918 084	1 076 878	–14,7
Latvija	1992	9987	–80,1
Lenkija	141 988	141 009	+0,7
Lietuva	3201	10 918	–70,7
Liuksemburgas	22 444	25 000	–10,2
Norvegija	34 166	51 895	–34,2
Olandija	186 019	251 880	–26,1
Portugalija	57 088	93 435	–38,9
Prancūzija	896 178	909 142	–1,4
Rumunija	51 616	121 618	–57,6
Slovakija	28 672	28 304	+1,3
Slovėnija	24 266	32 820	–26,1
Suomija	44 151	75 888	–41,8
Švedija	80 401	115 552	–30,4
Šveicarija	106 520	120 171	–13,5
Vengrija	33 567	67 633	–50,4
Vokietija	1 632 294	1 329 133	+22,8
Visa Europa	5 959 859	6 919 205	–13,9

Automobilių registracija pagal markes

	Sausis–gegužė				Pokytis proc. 2009/2008 m
	Rinkos dalis proc.		Parduota vnt.		
	2009 m.	2008 m.	2009 m.	2008 m.	
Volkswagen	11,5	10,1	682 430	698 387	–2,3
Audi	4,4	4,1	264 203	283 942	–7
Seat	2,2	2,3	132 284	160 232	–17,4
Škoda	3,4	3,1	200 133	211 763	–5,5
Peugeot	6,8	7,1	404 917	492 193	–17,7
Citroen	5,9	5,8	350 951	403 403	–13
Ford	9	8,4	536 550	579 741	–7,5
Volvo	1,4	1,6	81 000	107 351	–24,5
Fiat	7,5	6,8	446 356	467 095	–4,4
Lancia	0,8	0,8	49 446	54 159	–8,7
Alfa Romeo	0,8	0,6	47 687	43 024	+10,8
Opel	7,6	8,1	451 843	560 841	–19,4
Chevrolet	1,3	1,2	76 829	84 666	–9,3
Saab	0,2	0,5	14 000	31 875	–56,1
GM	0	0	930	2704	–65,6
Renault	6,9	7,5	412 138	528 990	–22,1
Dacia	1,5	1,1	89 965	73 929	+21,7
Toyota	5	5,2	298 804	358 207	–16,6
Lexus	0,1	0,2	8084	13 905	–41,9
Mercedes	4,1	4,6	242 446	317 220	–23,6
Smart	0,7	0,7	41 863	46 319	–9,6
BMW	3,8	4,4	229 383	304 990	–24,8
Mini	0,9	1	51 083	68 355	–25,3
Hyundai	2,3	1,7	136 956	120 680	+13,5
Nissan	2,1	2,4	126 400	167 717	–24,6
Honda	1,9	1,9	111 968	132 242	–15,3
Suzuki	1,8	1,7	109 147	115 568	–5,6
Mazda	1,6	1,7	93 088	118 146	–21,2
Kia	1,6	1,6	98 021	110 658	–11,4
Mitsubishi	0,8	0,9	46 987	61 981	–24,1
Land Rover	0,4	0,6	22 477	41 353	–45,6
Jaguar	0,2	0,2	12 646	16 749	–24,5
Chrysler	0,4	0,7	23 430	47 738	–50,9
Dodge/Jeep	1,0	1,3	61 457	87 881	–30,1
Visa Europa	–	–	5 959 859	6 919 205	–13,9

Šaltinis: ACEA



Kaip pigiau įsipilti degalų?

Įsigiję degalinių siūlomų nuolaidų kortelių bei stebėdami degalų kainas internete per metus degalams galite sutaupyti ne vieną šimtą litų.

■ Įprotis ne tik labai gajus, bet dažnai ir nenaudingas dalykas. Tarkime, jeigu degalus nuolat pilatės toje pačioje, arčiausiai namų esančioje degalinėje, užuot tai darę pakeleivingose, kuriose degalai keliais centais pigesni, per metus vėjais paleidžiate ne vieną šimtą litų.

Ekonominiam sunkmečiui vis dar neatleidžiant geležinių gniaužtų, „Auto Bild Lietuva“ pataria, kaip galima sutaupyti pinigų pilantys degalų. Tačiau atkreipkite dėmesį, kad aptarsime tik legalius degalų įsigijimo būdus, t.y., kaip sutau-

pyti pinigų pilantis benzino ar dyzelino didžiausiose šalies degalinėse. Pigesnis dyzelinas iš tolimųjų reisų vairuotojų, vadinamųjų fūristų, ar mažiau kainuojančio benzino įsigijimas Baltarusijoje, Karaliaučiaus srityje bei kitose šalyse, mūsų tikrai nedomina.

Įsigykite nuolaidų kortelių

Kiekvienas didesnis degalinių tinklas siūlo nuolaidų kortelių. Dauguma atvejų jos yra nemokamos, t.y. nieko nekainuoja. Jums tereikia užpildyti prašymą. Vienintelis „Lukoil“ degalinių tinklas už nuolaidų kortelės įsigijimą ne akcijos metu prašo 4,99 Lt, o

„Neste A24“ nuolaidų kortelę gausite tuo atveju, jei vienu metu degalų pilsitės ne mažiau nei už 50 litų.

Turėdami nuolaidų kortelę, kiekvienam litrai degalų sutausysite nuo keturių iki aštuonių centų. Kokia nuolaida bus taikoma, kiekvienas degalinių tinklas skaičiuoja savaip. Pavyzdžiui, turintieji „Lukoil“ nuolaidų kortelę kiekvienam litrai degalų automatiškai gauna penkių centų nuolaidą. Šešių centų nuolaida bus suteikiama tada, jei praėjusį mėnesį minėtame degalinių tinkle įsipylėte ne mažiau nei 75 l degalų. O maksimali net aštuonis

centus siekianti nuolaida bus taikoma tuo atveju, jei praėjusį mėnesį jų degalinių tinkle įsigijote ne mažiau nei 250 l degalų.

O štai „Orlen Lietuva“ degalinių tinkle penkių centų nuolaidą gausite kas kartą įsipylę ne mažiau nei 9,99 l degalų. Maksimali 8 centų nuolaida šiame tinkle suteikiama įsigijus ne mažiau nei 30 l degalų.

Kiek realiai pavyktų sutaupyti pinigų, kiekvienas vairuotojas turėtų pasiskaičiuoti asmeniškai. Tarkime, šių eilučių autorius, turintis „Lukoil“ nuolaidų kortelę, pildamasis degalų minėtame tinkle per pirmus šešis šių metų

Penkių didžiausių tinklinių degalinių informacija*

Degalinė	95 markės benzino kaina (Lt), mažiausia/didžiausia	Dyzelino kaina (Lt), mažiausia/didžiausia	Suskystintų dujų kaina (Lt), mažiausia/didžiausia	Nuolaida degalams su specialia kortele (ct)	Kortelės kaina (Lt)	Degalinių skaičius Lietuvoje	Degalų kainos internete
"Alexela"	3,44/3,57	2,99/3,14	neprekiaujama	7	nemokamai	22	yra, nepatogu naudotis
"Lukoil"	3,51/3,63	3,08/3,20	1,65/1,79	5-8	4,99	117	yra, labai patogu naudotis
"Neste A24"	3,36/3,57	2,93/3,14	neprekiaujama	7	nemokamai	37	nėra
"Orlen Lietuva"	3,63	3,20	1,79	5-8	nemokamai	23	yra, nepatogu naudotis
"Statoil"	3,42/3,64	2,99/3,21	1,65/1,79	4-7	nemokamai	73	yra, labai patogu naudotis

* Čia pateikiami liepos 9-osios duomenys

mėnesius sutaupė 38,43 Lt. Jums gali kilti klausimas, iš kur taip tiksliai žinomas nuolaidos dydis? Atsakymas labai paprastas. Prisijungus prie "Lukoil" svetainės internete, tereikia nurodyti savo kortelės numerį, įvesti slaptažodį ir bus matomi visi duomenys: kiek, kurią dieną bei kurioje degalinėje piltasi degalų, kiek jie kainavo bei kokio dydžio nuolaida buvo suteikta.

Pasidomėkite degalų kainomis internete

Prieš kiekvieną kartą pildamiesi degalų nepatingėkite atsiversti degalinės interneto

svetainės, kurioje rasite naujausias degalų kainas. Gali būti, kad šiandien degalai pigiau parduodami ne jums įprastoje degalinėje arčiausiai namų, o kitoje, kuri jums kaip tik pakeliui.

Tarkime, liepos 9-ąją, kai buvo ruošiama ši medžiaga, Vilniaus "Lukoil" degalinėse 95 markės benzinas vidutiniškai kainavo 3,60 Lt. Tačiau dėl Lazdynų tilto remonto netoli esančioje minėto tinklo degalinėje 95 markės benzinas kainavo 3,56 Lt. Piltantis, pavyzdžiui, 50 litrų benzino šioje vietoje papildomai pavyktų sutaupyti 2 Lt.

Dar įdomesnių ir akiai mielų

degalų kainų aptiktumėte, jei pasižvalgytumėte po kitų Lietuvos miestų degalines. Liepos 9-ąją Vilniaus "Statoil" degalinėse 95 markės benzinas vidutiniškai kainavo 3,64 Lt, o Panevėžyje – tik 3,42 Lt. Dar pigesni 95 markės benzina Aukštaitijos sostinėje siūlė automatinės "Neste A24" degalinės. Čia jo kaina siekė vos 3,36 Lt. O jei dar turėtumėte ir šio degalinių tinklo nuolaidų kortelę, tai litrą 95 markės benzino Panevėžyje būtumėte įsigiję vos už 3,29 Lt. Fantastiška kaina – ypač jei lyginsime su Vilniumi.

Mindaugas Malinauskas

Išvada

■ Net ir legaliai pilantis degalų – iš šalyje veikiančių degalinių – per metus galima sutaupyti nemažą sumą pinigų. Tam tereikia įsigyti dažniausiai nemokamai degalinių siūlomų nuolaidų kortelių bei prieš pilantis degalų pasidomėti jų kaina internete. Juk su nuolaidų kortele kiekvienam litrui degalų pavyks sutaupyti nuo keturių iki aštuonių centų. Per metus ši suma dažnam vairuotojui tikrai prikapsės bent jau 100 Lt. O jei prieš pildamiesi degalų pasidomėsite, kurioje jums pakeleivingoje degalinėje jų kaina mažiausia, sutaupyti turėtumėte dar daugiau. Gaila tik, kad mažuose šalies miesteliuose neretai būna vos viena degalinė, todėl įsipilti pigesnių degalų konkurentų kolonėlėje nepavyks.



SUMANUMO ŽENKLAS

WYNN'S tikrai mažina išlaidas kurui

	Ypatinga variklio apsauga	Trigubo poveikio purkštukų valiklis	Benzino sustiprintojas	Trigubo poveikio purkštukų valiklis	Dyzelino sustiprintojas
Mažina kuro sąnaudas	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX
Mažina variklio triukšmingumą	XXXX	XX	X	XX	X
Mažina tepalo sąnaudas	XXXX				
Mažina CO ir HC	XX	XXXX	XXX	XXXX	XXX
Mažina variklio dilimą	XXXX	XX	XXX	XX	XX
Išvalo purkštukus		XXXX	X	XXXX	X
Valo vožtuvus		XXX		XXX	
Išvalo degimo kamerą		XXX		XXX	
Išplauna tepalo nuosėdas, nešvarumus	XX				
Išplauna kalkių, rūdžių nuosėdas					
Didina kompresiją	XXXX	XX	X	XX	X
Didina variklio galią	XXXX	XXX	XXXX	XXX	XXXX
Pašalina vandenį		XXX		XXX	
Užsandarina nutekėjimus	XXXX				
Jei tai WYNN'S, tai veikia	Tepimo sistemos	Benz. kuro sistemos		Dyz. kuro sistemos	

Pastaba: kryžiuų skaičius rodo didesnę produkto efektyvumą.

Mitsubishi / Subaru / Opel Brangūs elektriniai nykštukai

Pradėta prekiauti pirmaisiais elektriniais modeliais

■ Japonijoje jau galima nusipirkti elektrinius automobilius. Šių mažų automobilių kainos kol kas bus palyginti didelės. Pavyzdžiui, net 34 tūkst. eurų (117 300 Lt) kainuoja *Mitsubishi i-MiEV*. Panaši ir *Subaru Stella Plug-in* kaina. Tik valstybės parama padėjo Japonijos rinkoje šių modelių kainą sumažinti iki pakenčiamų 20 900 eurų (72 105 Lt). Kiek didesnis *Opel*

Ampera elektromobilis, pasirodysiantis 2011 metų, turėtų kainuoti net 39 tūkst. eurų (134 550 Lt). „Mitsubishi Motors“ koncernas savąjį *i-MiEV* vadina pirmuoju serijiniu būdu gaminamu elektriniu modeliu, o „Subaru“ savo *Stella Plug-in* modelio iki 2010 m. kovo pabaigos ketina pagaminti tik 170 vienetų. 3,40 m ilgio *Subaru* „dėžutė“ turi 63 AG elektrinį variklį,

kurį maitina ličio jonų baterija su 346 voltų įtampa. Visiškai įkrovus bateriją automobilis nuvažiuoja 90 km, tačiau nepasiekdamas maksimalaus greičio – 100 km/h. Namie iš įprastinio elektros lizdo *Stella* gali būti įkrauta per penkias valandas, o greitojo įkrovimo prietaisas per 15 minučių gali įkrauti bateriją iki 80 proc. Kokia bus brangių elektromobilių paklausa, neaišku.



Mitsubishi i-MiEV. Japonijoje jau galima įsigyti tik su vairu dešinėje. Europoje pasirodys tik 2010 m. pavasarį



Subaru Stella. Pirmiausia pagamintas kaip įprastas benzininis modelis, vėliau šis *Subaru* perdarytas į elektrinį automobilį



Opel Ampera. Iš pradžių planuotas kaip elektrinis automobilis, dabar galima bus pasirinkti benzininio ir elektrinio variklio hibridą

Ford Pristatymo problemos

KA beveik neįmanoma nusipirkti

■ Sutriko *Ford Ka* modelio pristatymas Europoje, ypač *Titanium* versijos. *Ka* modelis, kaip ir *Fiat 500*, gaminamas Lenkijos „Fiat“ gamykloje Tychos mieste. Jau pasitaikė daugybė atvejų, kai pristatymas buvo kelis kartus atidėtas ir neretai neapibrėžtam laikui. Priežastis – neįtikėtina didelė *Ford Ka Titanium* modifikacijos paklausa,

kuri šiuo metu sudaro sudaro 80 proc. visų *Ka* modelio užsakymų. O „Ford“ planavo viso labo 45 proc. „Ford“ koncernas žino apie šią problemą ir bando rasti sprendimą. Susidarius tokiai situacijai, oficialūs atstovai neretai stengiasi išsisukti siūlydami kitą modelį, dažniausiai Vokietijos Kelno mieste gaminamą *Fiesta*.



Audi Pirmoji oficiali nuotrauka

Rudenį sulauksimė AUDI A5 SPORTBACK



■ Prekiauti *Audi A5 Sportback* bus pradėta rugsėjį. Šis kupė-sedanas turės dideles vientisas bagažinės dureles, kurios spaudoje vadinamos „nejprasta bagažinės durelių koncepcija“. Tai yra išskirtinis aukšto funkcionalumo lygio ženklas. Penkerių durų kupė-sedano siluetas primena penktosios serijos

BMW GT, tačiau *Audi* bus kiek mažesnė ir pigesnė. Turėdamas 2,81 m ilgio važiuoklės bazę ir kupė dureles be rėmų, *Sportback* bandys sujungti *Avant* modifikacijos funkcionalumą su kupė važiavimo pojūčiu ir stilingumu. Pradinė modelio kaina su 2.0 TDI 170 AG varikliu – 36 tūkst. eurų (124 200 Lt).

Elektrinis motociklas iš Kalifornijos

■ Elektrinis motociklas *Zero* jau pritaikytas važinėti gatvėmis. Kalifornijos gamintojas „Zero Motorcycles“ parduoda *Zero S* už 9900 eurų (34 155 Lt), įskaitant atsiuntimo į Europą išlaidas. 102 kg sveriančioje transporto priemonėje yra ličio jonų baterijos, 30 AG elektros motoras. Maksi-

malus greitis – 100 km/h. Visiškai įkrautas motociklas turėtų nuvažiuoti 100 km, o įkrovimo laikas turėtų trukti apie keturias valandas. Gamintojo interneto puslapis – www.zeromotocycles.com.



Parduotuvė, kurioje galima nusipirkti „Formulės-1“ detalių

■ Be striukių, kepuraičių ir modeliukų, „Toyota“ F-1 gerbėjų parduotuvė papildė nuostabą keliančios prekės. Interneto puslapyje www.toyota-f1-shop.com galima užsisakyti įvairių lenktyninių bolidų detalių, tokių kaip priekinis sparnas (800 eurų), stabdžių diskai (200 eurų) ar visas kėbulas su grindimis (3500 eurų).



Šveicarija Brusa Spyder

Dar vienas elektromobilis

■ Šveicarų elektronikos įmonė „Brusa“ sukūrė elektrinį *Brusa Spyder*. Dvi vietos, du varikliai, pasiekiantys 260 AG, leidžia šiai transporto priemonei iki 100 km/h įsibėgėti per 6 s. Visiškai įkrautas elektromobilis nuvažiuoja 125 km. Per tris valandas baterija įkraunama 60 proc. Kada ši mašina pasirodys rinkoje – dar nežinoma.



Brusa Spyder, atrodančiam kaip Porsche, prireikia šešių sekundžių, kad įsibėgėtų iki 100 km/h

Peugeot Naujas modelis – 5008

CITROEN C4 PICASSO brolis



■ Būsimojo prancūziško *Peugeot 5008* vienetūrio pirmosios nuotraukos – didelė nuostaba, mat iki šiol apie šį automobilį informacijos buvo mažoka. Naujojo automobilio platforma pasiskolinta iš kito PSA („Peugeot-Citroen“) koncerno modelio – *Citroen C4 Picasso*. Vienatūris *Peugeot 5008* bus siūlomas dviejų variantų: penkiavietis arba septynvietis. Trys antros eilės sėdynės yra vienodo pločio ir reguliuojamos tik išilgai. Priekinio keleivio sėdynė gali pavirsti staliuku. Vežti bagažą bus patogu, nes nulenkus

galines sėdynes gaunamos lygios grindys. Bagažinės talpa, priklausomai nuo sėdynių išdėstymo, gali būti nuo 758 iki 823 l., o nulenkus galines sėdynes – iki 2506 l. Penkiavietėje versijoje po bagažinės kilmėliu yra 60 l talpos slėptuvė.

Peugeot 5008 variklių gamą sudarys du benzininiai 1.6/120 AG ir 1.6 turbo/156 AG bei trys 1.6/110 AG, 2.0/150 AG ir 2.0/163 AG dyzeliniai varikliai.

Serijinėje įrangoje taip pat numatoma ESP, šešios oro saugos pagalvės, elektrinis rankinis stabdys su judėjimo iš vietos įkalnėje funkcija bei oro slėgio padangose davikliai.



Peugeot 5008

Naujos „Runflat“ padangos

■ Pradūrimui atsparios padangos visuomet patikimesnės, tačiau iki šiol jos buvo gana nepatogios ir brangios. Be to, daugelis kitų „Runflat“ tipo padangų savybių (akvaplanavimas, stabdymo kelias ir kt.) būdavo blogesnės nei įprastinių padangų. Naujos trečiosios kartos „Bridgestone Runflat“ padangos turėtų daug geriau susidoroti su kelio nelygumais ir pasižymėti geresnėmis kitomis savybėmis. „Bridgestone“ garantuoja, kad su nuleista padanga bus galima nuvažiuoti 80 km.



Renault Clio Campus

Pratęsta modelio gamyba

■ Automobilių gamintoja „Renault“ pratęsė *Clio Campus* modelio gamybą iki 2009 m. gruodžio. Tokį sprendimą lėmė sėkmingas modelio pardavimas Europos šalyse. Anksčiau *Clio Campus* gamybą buvo planuota nutraukti 2009 m. spalį.



Devon Sensacingas sportininkas

DEVON GTX

■ Ant *Dodge Viper* bazės „Devon Motorsports“ sukūrė sensacingą sportinį automobilį. *Devon GTX*, kol kas dar tik kaip studija, bus pristatytas rudenį vyksiančiame „Pebble Beach Concours d'Elegance“ renginyje. Anksčiau „Ford“ kompanijoje dirbęs dizaineris Danielis Paulinas panaudojo

klasikinio sportinio automobilio stilių – su ilgu variklio dangčiu ir plačiais sparnais. Apie variklį „Devon Motorsport“ dar neužsimena, tačiau šiuo sportiniu automobiliu ketinama sumušti ne vieną žiedinės trasos rekordą.



TOYOTA IQ su 100 AG

■ *Toyota iQ* modelį dabar galima įsigyti ir su 1,3 l benzininiu 98 AG varikliu, žinomu iš *Yaris* ir *Auris* modelių. Dėl „Start-Stop“ sistemos naujasis variklis turėtų sunaudoti tik apie pusę litro daugiau degalų nei dabartinis 68 AG variklis, kurio vidutinės sąnaudos – 4,8 l/100 km. Maksimalus greitis padidėjo nuo 150 iki 170 km/h. Kaina su naujuoju motoru – nuo 15 200 eurų (nuo 52 440 Lt).



Volkswagen T5

Milijonasis T5 modelis

■ Paskutinę birželio dieną nuo "Volkswagen Commercial Vehicles" surinkimo konvejerio Hanoverio (Vokietija) gamykloje nuriėjo milijonasis T5 serijos automobilis – *Transporter* mikroautobusas, kuriame sumontuotas 1.9 TDI 85 AG variklis. Pagal Europoje naujai užregistruotus automobilius T5 savo segmente išlieka pirmas. Pernai "Volkswagen Commercial Vehicles" klientams pateikė per 178 tūkst. T5 modelių. Vokietija kartu su Didžiąja Britanija, Nyderlandais ir Austrija tebėra svarbiausios Europos rinkos.

T5 serijos sėkmės istorija prasidėjo 2003 m. paleidus šio modelio gamybos konvejerius Hanoverio ir Poznanės (Lenkija) gamyklose. Uždaros T5 versijos gaminamos Hanoveryje, o atvirų konstrukcijų,

bortinės ir dvigubos kabinos modifikacijos atkeliauja iš Poznanės.

T5 serijos pagrindu gaminami *Transporter*, *Caravelle*, *Multivan* ir *California* modeliai. Daugybė laimėjimų, nacionalinių bei tarptautinių automobilių žurnalų apdovanojimų liudija apie T5 populiarumą nuo pat jo pasirodymo. Neatsitiktinai kiekvienais metais savo segmente T5 paprastai pasiglemžia ne vieną apdovanojimą: Metų furgonas, Metų transporteris (2003 m.), Tarptautinis metų furgonas (2004 m.), Metų keturių varančių ratų automobilis ("Auto Bild Allrad", 2005–2009 m.), Metų turistinis automobilis ("Promobil", 2009 m.) ir galiausiai Ateities klasikinis automobilis ("Motor Klassik", 2007 m.).

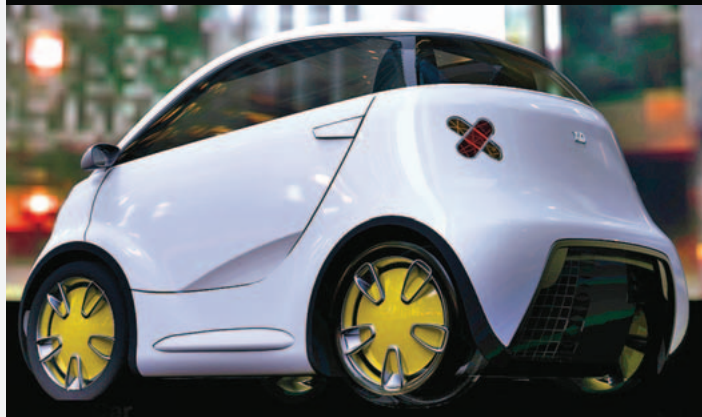


Kroatija Žaliosios technologijos

Elektrinis automobilis

■ "Dok-Ing" įmonė, įsikūrusi Zagrebe, iki šiol gamindavo tik JAV armijai skirtus robotus-automobilius. Šis verslas laikosi puikiai. Kadangi dauguma modelių varomi elektra, kilo idėja sukurti elektrinį miesto automobilį, skirtą Kroatijai. Dizaineriu buvo paskirtas Igoris Juricas, kuris dirbo kartu su *Opel Zafira*, *Porsche Cayenne* ir *Smart*

Roadster dizaineriais. Rezultatas – miesto blusa, pavadinta XD, kurios gamyba turėtų būti pradėta 2010 m. "Į *Dok-Ing XD* bus dedamos tik ličio geležies fosfato baterijos", – pasakojo I. Juricas. Elektromobilio kainą iš dalies subsidijuos Kroatijos energetikos įmonė, kompensacijos suma priklausys nuo nuvažiuotų kilometrų.



Gudri idėja iš Kroatijos. 2,6 m ilgio XD turėtų pasiekti 130 km/h greitį ir visiškai įkrautas be sustojimo nuvažiuoti 200 km

Volkswagen Level Green

Paroda automobilių mieste

■ "Level Green – ilgaamžiškumo idėja" – taip vadinasi nauja automobilių mieste Wolfsburg'e vykusi paroda. Daugiau nei 1000 kv. m teritorijoje ir maži, ir dideli lankytojai žaismingai supažindinami su automobilių ilgaamžiškumo tema. Dalis parodos skirta "Volkswagen" įmonės ilgaamžiškumo politikai propaguoti.



"Audi – 100 metų" komplektacija

■ Šimtojo jubiliejaus proga "Audi AG" siūlo šių modelių jubiliejinę komplektaciją: A3, A3 Cabrio, A4, A6, TT, A5 Coupe, Q5 ir Q7. Pati įdomiausia yra Style komplektacija, kurioje "Audi" siūlo pasirinkti individualius slenksčių antdėklus, kuriuose atspindi sportinio automobilio *Typ C* atvaizdas.



GOLF šeima su naujais varikliais

■ VW Golf jau galima užsisakyti su naujuoju 1,6 l TDI. Golf variklis turi 105 AG, o CO₂ emisija kilometrui turėtų būti 119 g (*Golf Plus* – 126 g). Kaina – 20 100 eurų (69 345 Lt) (*Golf Plus* – 22 100 eurų (76 245 Lt)). *Golf Plus* galima įsigyti su jau iš Golf žinomu gamtinių dujų ir benzininiu varikliu. Pradinė *Golf Plus BiFuel* kaina – 22 460 eurų (77 487 Lt).



Renault Laguna

Nedidelis modelio atnaujinimas

■ Netrukus Europos automobilių salonus pasieks šiek tiek atnaujintas trečiosios kartos *Renault Laguna* modelis, kurio debiutas įvyko daugiau nei prieš trejus metus. Iš esmės kosmetiškai pakito tik mašinos priekinė dalis. Taip pat bus pradėta leisti nauja modifikacija, pavadinta *Tech Run*, turėsianti "Tom Tom" navigacinę sistemą (atmintyje – 23 Europos valstybių žemėlapiai), dviejų zonų automatinį oro kondicionierių, temstant automatiškai įsijungiančius žibintus bei 16 colių lengvojo lydinio ratlankius. Čia bus montuojami dyzeliniai 1.6 110 AG varikliai, vidu-



miniškai 100 km sunaudojantys 4,9 l degalų. Gamintojų teigimu, su pilnu baku bus galima nuvažiuoti net 1200 km. Taip pat bus galima rinktis dviejų litrų darbinio tūrio motorus, kurių galia – 130, 150 ir 180 AG. Trečiosios kartos Laguna yra vienas saugiausių vidutinės klasės modelių, kuris "Euro NCAP" bandymuose iš

37 maksimalių balų surinko 36 balus, o Vokietijos ADAC saugumo testuose užėmė prizinę vietą tarp aukštesnės klasės automobilių. Atnaujinto *Laguna* kainos su 1.6 110 AG dyzeliniu varikliu prasidės nuo 57 520 Lt, o modelis su 2.0 140 AG motoru kainuos 66 800 Lt.

Peugeot Antikvariatas

Lobis po aukciono kūju



Istorinis ekologinis automobilis – Peugeot VLV, pagamintas 1941 m. Peugeot koncepcinis automobilis Oxia (dešinėje), pagamintas 1985 m., parduotas už 120 tūkst. eurų

■ "Peugeot" atsisveikino su dalimi jau antikvariniais tapusių savo modelių. Aukcione, vykusiame Sošo (Prancūzija), "Peugeot" muziejuje, buvo parduoti 34 iš 35 muziejuje stovėjusių automobilių. Dar važiuoti galintis koncepcinis *Oxia*, pagamintas 1985 m., buvo parduotas net už 120 tūkst. eurų (414 tūkst. Lt). Mažiausias pasiūlymas buvo 90 tūkst. eurų, o 1941 m. pagamintas elektrinis automobilis VLV buvo parduotas už 22 tūkst.

eurų (75 900 Lt). Pradinė kaina buvo 6 tūkst. eurų. Didžiausia suma sumokėta už automobilį iš privačių rankų – tai *Peugeot 205 Turbo 16*, už kurį gauta 225 tūkst. eurų (776 250 Lt). Neparduotas liko *Peugeot 905*, kuris 1991 m. laimėjo lenktynes Suzukoje (Japonija). Už jį buvo pasiūlyta 700 tūkst. eurų (per 2,4 mln. Lt), tačiau mažiausia jo pardavimo suma galėjo būti 850 tūkst. eurų (beveik 3 mln. Lt).



Apie tūkstantį lankytojų atėjo į Sošo mieste vykusį Peugeot aukcioną

KOKYBIŠKI NAUDOTI AUTOMOBILIAI

www.automodus.lt

- Parduodame įvairių markių naudotus automobilius.
- Pristatome iš užsienio pagal individualius užsakymus.
- Priimame automobilius pardavimui komiso pagrindais.
- Keičiame, užskaitant turimo automobilio kainą.
- Nešališkai konsultuojame, rekomenduojame finansavimo būdą.
- Sutvarkome dokumentus, registruojame, apdraudžiame.

Automobilių prekybos centras „Automodus“, S.Nėries g. 91, Vilnius (Fabijoniškėse, už PC BIG). Privažiavimo schema www.automodus.lt. Pasiteiravimui: mob. tel. +370 699 96444, +370 611 56004, +370 610 04890, el. paštas office@automodus.lt.

2010 m. "Metų automobilis"

Paskelbtas pretendentų sąrašas

■ Europos "Metų automobilio 2010" konkurso organizatoriai paskelbė sąrašą modelių, kurie kovos dėl vertingiausio Europoje titulo "Metų automobilis 2010". Pirmame etape į sąrašą pateko 30 automobilių – iš jų į konkurso finalą pateks tik septyni.

Visas sąrašas pretendentų "Metų automobilis 2010" titului gauti atrodo taip: *BMW Z4, Chevrolet Cruze, Citroen C3 Picasso, Ford Ka, Honda Insight, Hyundai i20, Hyundai ix55, Kia Sorento, Kia Soul, Land Rover Discovery, Lexus RX450h, Mazda 3, E klasės Mercedes-Benz, Mit-*

subishi Colt, Nissan 370Z, Nissan Cube, Opel Astra, Peugeot 3008, Porsche Panamera, Renault Scenic / Grand Scenic, Seat Exeo, Škoda Yeti, Subaru Legacy, Suzuki Alto, Toyota Avensis, Toyota iQ, Toyota Prius, Toyota Urban Cruiser, Toyota Verso, Volkswagen Polo.

2009 metais konkurso žiuri sudarys 59 žurnalistai iš 23 Europos šalių. Konkurso rezultatus planuojama paskelbti spalio 30 dieną. "Metų automobilis 2009" tapo modelis *Opel Insignia*, tik vienu balu aplenkęs naujos kartos *Ford Fiesta*, 2008 metais geriausiojo Europoje titulas atiteko *Fiat 500* modeliui.



S klasės Mercedes 63 ir 65 AMG

Dar galingesni limuzinai

■ Vokiečių tiuningo dirbtuvėse atsi-dūrė du S klasės Mercedes mode-liai, kurie po perdarymo tapo S 63 AMG ir S 65 AMG superautomobi-liais. Pirmasis modelis dabar turi V8 6.3, kurio galia padidėjo iki 525 AG. Automobilis iki 100 km/h įsi-

bėgė per 4,6 s. S 65 modelis po AMG meistrų darbo dabar turi 6.0 612 AG motorą ir 100 km/h greitį pasiekia per 4,4 s. Abiejų limuzinų maksimalus greitis elektronika yra apribotas iki 250 km/h. Apie super-automobilių kainas nepranešama.



Apsaugos įranga

Kiečiausi riešutėliai vagims

■ Britanijos automobilių ap-saugos organizacija "That-cham" sudarė automobilių, kurie yra labiausiai apsaugoti nuo vagių, sąrašą. Neabejoti-na šio sąrašo lyderė yra vo-kiečių "Audi" kompanija. Ats-

kirose klasėse labiausiai nuo ilgapiščių apsaugotais mo-deliais įvardyti: *Seat Ibiza, Citroen C4, C5, Picasso* ir *C6, Audi A4* ir *Audi A5, Ford S-Max* bei *Volkswagen Phaeton*.



Sportinė versija

■ Netrukus Europą pasieks sportinė *Accord* modelio versija, kuri vadinsis *Accord Type-S*. Ši modifikacija bus varoma benzininio 2.4 201 AG variklio arba turbodieselinio motoro

Honda Accord Type-S

(2.2 180 AG). Salono įranga prilygs geriau-sioms dabar leidžiamo *Accord* modifikaci-joms, o sportinė mašina kainuos nuo 108 tūkst. Lt.

Ekologiškesni varikliai

■ Italų *Alfa MiTo* bus pirmas "Fiat Auto" koncerno modelis, turėsiantis naujos kartos ekologiškus varik-liaus, pavadintus "MultiAir". Tai pagal visiškai naują technologiją konstruojami motorai. Jau šį rudenį rinkoje turėtų pasirodyti *MiTo* su 1.4 T MultiAir varik-liais, pasiekiantys 105, 135 ir 170 AG.



Alfa Romeo MiTo

BENTLEY žadina smalsumą

■ Rodydamas tik nespaltotų paveik-slių iškarpas *Bentley* nori dar labiau padidinti mūsų smalsumą – koks gi bus supermodelio *Arnage* įpėdinis. Paslaptis turėtų būti atskleista šių metų vasaros pabaigoje, nors naujasis modelis bus parduodamas tik 2010 m. Techniniai duomenys ir kaina dar

nežinomos. Su šiuo automobiliu *Bent-ley* nori paskatinti nuo 1998 m. par-duodamų automobilių realizavimą – šįmet Europoje kol kas parduota tik apie dešimt egzempliorių.



LAMBORGHINI taupo energiją

■ Italų sportinių automobilių kalvis – kompanija "Lamborghini" – iki 2015 m. nori naujų modelių CO₂ emisiją sumažinti 35 proc. Tai turėtų tapti įmanoma pradėjus naudoti "Start-Stop" sistemą ir hibridinę pavarą. Taip pat energija turėtų būti taupoma ir gamybos procese – "Lamborghini" savo pagrindiniame fabrike, įsikūrusiame Italijos Sent Agatos mieste, ketina įrengti modernų konvejerį, valdomą fotovoltinės sistemos.



AKCIJA!

Prenumeruok žurnalą
AUTO BILD LIETUVA
12 mėnesių ir dovanų gauk
Wilkinson Sword Quattro Titanium
Precision Freestyle skustuką



100 PRIZŲ!



Akcija vyksta nuo 2009 m. liepos 1 d.

<http://prenumerata.veidas.lt>

Prizus gaus 100 pirmųjų prenumeratorių. Dėl prizų kreiptis tel.: (8–5) 264 94 20



Keturių asmenų šeima ir jos bagažas.
Visa tai "praryja" tik du iš keturių vienatūrių –
Opel Zafira ir VW Touran

Į kurį telpa daugiau?

■ Jei jūsų kaimynas vieną dieną iš sportinio kupė persėdo prie vienatūrio vairo, galite neabejoti, kad jis tapo racionalių šeimos vyru. Juk pagausėjus šeimai bei padaugėjus mantos vienatūriuose puikiai tils

ties viena, tiek kita.

Suprantama, kad šie automobiliai tikrai nėra skirti greičio rekordams siekti ir adrenalino proveržiams skatinti. Jie puikiai pasitarnaus vežiojant vaikus į darželį ar mokyk-

lą, o reikalui prispyrus iš prekybos centro padės parvežti ir didesnę komodą ar televizorių. Pasirinkusios vienatūrius, neprašaus ir tos šeimos, kurios vasarą mėgsta keliauti, ypač į užsienį. Tolimesnės

kelionės šiais automobiliais tikrai neprailgs.

Grįžtant prie mūsų testo dalyvių reikia pasakyti, kad "Renault" dizaineriams ir inžinieriams pavyko sukurti ne tik praktišką, bet ir labai

Opel Zafira 1.7 CDTi



Opel Zafira "praryja" visą testo bagažą, nors vienatūrio bagažinės talpa litrais nėra pati didžiausia. Bagažinės erdvę pavyksta gerai išnaudoti

Renault Grand Scenic dCi 130



Kad ir kaip bandytum, *Renault Grand Scenic* vienatūrio bagažinėje pritrūko vietos vienam lagaminui. O juk turi tilpti ir vaikų žaislų dėžė



Daugiau erdvės – būtent dėl šios savybės šeimos vertina šiuolaikinius kompaktinius vienatūrius. Ko verti naujieji *Renault Grand Scenic* ir *Toyota Verso*, padės išsiaiškinti jau ne vienus metus parduodami jų konkurentai iš Vokietijos *Opel Zafira* ir *VW Touran*.

gražų vienatūrį. Tai tikrai džiugi išimtis tarp šeimyninių automobilių. *Toyota Verso*, kuris keičia iki šiol gamintą *Corolla Verso*, taip pat ne tik išgražėjo, bet ir tapo dar labiau suaugęs, erdvesnis ir praktiškesnis.

Ką šie naujokai sugeba, padės atskleisti jų konkurentai – *Opel Zafira* ir *VW Touran*. Visi keturi vienatūriai po variklio dangčiu slepia turbodizelinius motorus, kurių galia – nuo 125 iki 140 AG. Taip pat atreip-

kite dėmesį, kad *Opel Zafira* ir *Toyota Verso* yra septynviečiai, o *Renault Grand Scenic* ir *VW Touran* – penkiaviečiai. Šių šeimyninių automobilių kainos svyruoja nuo 66 iki 87 tūkst. Lt. Sutikite, tai tikrai nemaži

pinigai, tačiau ko tik nepadarys subrendęs vyras dėl mylimos šeimos.



Mindaugas Malinauskas

Toyota Verso 2.0 D-4D



Taip pat ir į *Toyota Verso* bagažinę dėl aukštų kampų netilpo visas bagažas. Vienas lagaminas lieka namie, ir nieko čia nepadarysi

VW Touran 2.0 TDI



Į *VW Touran* bagažinę tilpo visas bagažas: septyni lagaminai, kelioninis krepšys, kuprinė, žaislų dėžė, kosmetikos lagaminėlis ir meškiukai

4

vieta

Tikras septynvietis

Opel Zafira – septynviečių kompaktiškų vienatūrių pionierius. Tačiau šį kartą automobilis pralaimi.



OPEL ZAFIRA 1.7 CDTI

349 taškai

Kaip į 4,5 metro ilgio automobilį susėsti septyniems žmonėms? Atsakymas labai paprastas – reikia įsigyti *Opel Zafira* vienatūrį. Taip pat atkreipkite dėmesį, kad šio vokiečių automobilio salone ant trečios eilės sėdynių patogiai įsitaisys ne tik vaikai, bet ir suaugę žmonės. Šia savybe negali pasigirti nė vienas konkurentas. Puiku ir tai, kad esant reikalui trečios eilės sėdynės susilanksto ir visiškai pradingsta bagažinės grindyse, t.y. bagažinės grindys tampa lygios. Tiesa, tuo jau

gali pasigirti ir visi trys vienatūrio *Opel Zafira* konkurentai.

Važiuojant aiškiai juntama, kad *Zafira* jau nebe jauniklis. Automobilio pakaba linkusi bildėti, pavaros jungiamos ne itin tiksliai, o dyzelinis variklis vibruoja. O ir sprinto rungtyse *Zafira* vienatūriui sekasi prasčiausiai. Dažnam vairuotojui gali nepatikti ir tai, kad vairas įtaisyta gana žemai. Nepadeda ir jo reguliavimas. Tačiau kaip jau minėjome, jei ieškote tikro septynviečio automobilio – *Opel Zafira* kaip tik jums.

Septyni žmonės *Zafira* salone įsitaiso patogiausiai.

gali pasigirti ir visi trys vienatūrio *Opel Zafira* konkurentai.

3

vieta

Naujas dydis

Naujasis *Toyota Verso* yra didesnis, įspūdingesnis ir komfortiškesnis. Šis septynvietis tikrai daug sugeba.



TOYOTA VERSO 2.0 D-4D

350 taškų

Naujasis *Verso*, kuris keičia iki šiol gamintą *Corolla Verso*, gali tikrai daugiau nei pirmtakas. Vienatūrio salone tilps septyni žmonės, tačiau ant galinių trečios eilės sėdynių patogiai įsitaisys tik vaikai. Jei jūs atžalos jau gerokai užtėlėjusios, antros eilės sėdynės teks pastumti į priekį, kad gale sėdinčiųjų kojos nebūtų prispaustos. Tokiu atveju ir ant antros eilės sėdynių patogiai įsitaisys tik neaukšti keleiviai. Tačiau penkis suaugusius žmones *Toyota Verso* priima tikrai svetingai.

Vienintelis japonų vienatūris gali pasigirti ir tuo, kad nulenkus antros eilės sėdynes bagažinės dugnas bus lygus. Ši savybė pasitarnaus vežant didesnius krovinius. Salone vairuotoją pasitinka centrinės konsolės viršuje įtaisyta prietaisų skydelis. Tai naujovė. Apdailos medžiagos iš pirmo žvilgsnio atrodo puikios, tačiau geriau įsižiūrėjus galėtų būti ir geresnės. Maloniai nuteikia netrukšmingas, nors ir ne itin dinamiškas dyzelinis variklis bei komfortiška pakaba.

Naujojo *Toyota Verso* pakaba – tikrai komfortiška.



Zafira salono dizainas jau senstelėjęs ir visiškai nepanašus į akį traukiantį *Insignia* saloną. Vienatūrio salone puikiai įsitaisys septyni žmonės



Prietaisų skydelis nuo vairo perkeltas virš centrinių konsolės. Tai naujovė. Ant galinių trečios eilės sėdynių patogiai įsitaisys tik vaikai

2
vieta

Geras, bet brangus

VW Touran vis dar puikus pavyzdys kitiems vienatūriams, tačiau tai brangiausias testo automobilis.



VW TOURAN 2.0 TDI

361 taškas

Touran gaminamas jau šešerius metus. Po variklio dangčiu burzgia tas pats senas dyzelinis motoras, o trečios eilės sėdynės papildomai kainuoja 2407 Lt. Į nevirtį pirkėjus gali varyti ir tai, kad Touran kaina (nuo

Touran vis dar puikus pavyzdys konkurentams.

87 528 Lt) didžiausia tarp šio testo dalyvių. Tačiau piniginius reikalus palikus nuošalyje tenka pripažinti, kad Touran – harmoningiausias tarp šio ketveto. Penkiaviečiame vienatūryje puikiai įsitaisys suaugę žmonės, į 695 l tūrio bagažinę tilps daug bagažo, o

salono dizainas, nors ir atrodo nuobodžiai, tačiau yra funkcionalus ir papuoštas kokybiškomis medžiagomis.

Iš miegų pažadintas dyzelinis motoras suriaumoja ganėtinai šurkščiai, tačiau pajudėjęs iš vietos šis trūkumas akimomu išgaruoja. Touran žvaliai iriasi į priekį ir vidutiniškai sudegina tik 6,5 l dyzelino. Pakaba ganėtinai standi, tačiau kieta jos tikrai nepavadinsi. Jei ne milžiniška VW Touran kaina, vienatūris būtų tapęs šio testo nugalėtoju.



Touran vienatūris gaminamas jau šešerius metus, todėl salono dizainas pabodęs. Trečios eilės sėdynės papildomai kainuoja 2407 Lt

1
vieta

Elegantiškas ir nebrangus

Vienatūriai gali būti ne tik praktiški, bet ir elegantiški bei nebrangūs. Tai įrodo Renault Grand Scenic.



RENAULT GRAND SCENIC dCi 130

362 taškai

Greta kamuoto dizaino kolegų prancūzų Renault Grand Scenic atrodo tikra puošmena. Tą patį įspūdį daro ne tik vienatūrio išorė, bet ir vidus. Trumpiau tariant, apdailos medžiagų kokybė ir išorės bei vidaus ža-

Renault Grand Scenic – vienatūris, glostantis akį.

vesys – tikrai geras. Malonu sėdėti ir ant minkštų sėdynių, kurias dar galima ir įvairiausiai reguliuoti. Įtikina ir talpi (678 l) bagažinė, dydžiu nusileidžianti tik VW Touran (695 l) bagažinei. Pradėjęs judėti naujuoju prancūzų vienatūriu tampa aišku, kad tai kur

kas labiau vykęs automobilis nei pirmtakas. Vairo sistema gana standi, dyzelinis motoras nei per silpnas, nei per garsiai riaumojantis, o pakaba minkšta kaip pūkas. Tiesa, važiuojant didesniu greičiu, pavyzdžiui, greitkeliu, ji vargina savo bildesiu.

Taip pat reikia pripažinti faktą, kad Renault Grand Scenic konkurentus įveikė dėl itin patrauklios kainos. Juk prancūzų vienatūris už konkurentus atsieis pigiau 15–21 tūkst. Lt. O tai jau tikrai labai didelė suma.



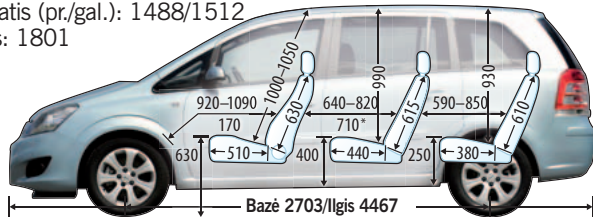
Visais valdymo prietaisais, išskyrus žemai įtaisytą kondicionieriaus mygtuką, naudotis tikrai patogiu. Grand Scenic būna penkiavietis arba septynvietis



Matmenys (milimetrais)

Opel

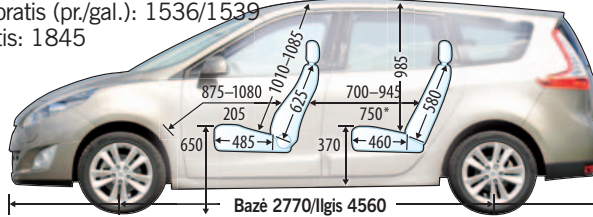
Plotis viduje (pr./vid./gal.): 1450/1455/1120
 Tarpratis (pr./gal.): 1488/1512
 Plotis: 1801



Matmenys (milimetrais)

Renault

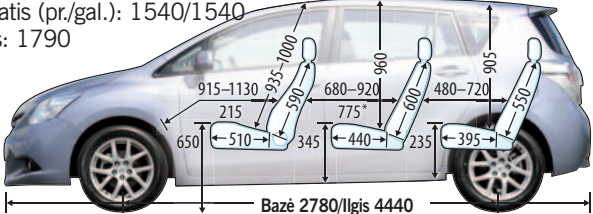
Plotis viduje (pr./vid./gal.): 1480/1485/1315
 Tarpratis (pr./gal.): 1536/1539
 Plotis: 1845



Matmenys (milimetrais)

Toyota

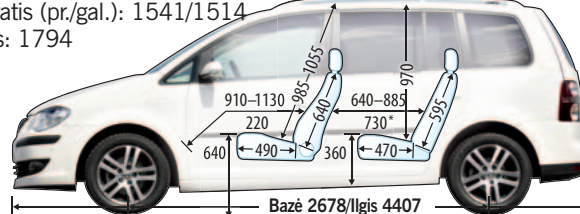
Plotis viduje (pr./vid./gal.): 1480/1520/1315
 Tarpratis (pr./gal.): 1540/1540
 Plotis: 1790



Matmenys (milimetrais)

VW

Plotis viduje (pr./gal.): 1485/1495
 Tarpratis (pr./gal.): 1541/1514
 Plotis: 1794



Techniniai gamintojo duomenys	OPEL	RENAULT	TOYOTA	VW
Durų/vietų salone sk.	5/7	5/5	5/7	5/5
Variklis	turbodieselinis	turbodieselinis	turbodieselinis	turbodieselinis
Variklio darbinis tūris (cm³)	1686	1870	1998	1968
Galia (AG esant aps./min.)	125/4000	130/3750	126/3600	140/4000
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	280/2300	300/1750	310/1800	320/1750
Maks. greitis (km/h)	189	195	185	200
Pavarų dėžė	6/mech.	6/mech.	6/mech.	6/mech.
Padangos	205/55 R16	205/55 R17	215/55 R17	205/55 R16
Degalų bako talpa (l)	58	60	60	60
Bagažinės talpa (l) min.–maks.	645–1820	678–2083	607–1696	695–1989
Degalų sąnaudos (l)*	7,1/4,9/5,7	6,8/5,0/5,6	7,1/4,7/5,6	7,4/5,3/6,1

* mieste/užmiestyje/vidutinės

Testuota	OPEL	RENAULT	TOYOTA	VW
Stabdymo kelias (100 km/h, m)	37,7/37,8	37,1/35,9	36,4/35,0	37,8/37,3
atvėsusiais/įkaitusiais stabdžiais				
Įsibėgėjimas (s) 0–50/0–100 km/h	3,8/11,5	3,6/11,2	3,7/11,5	3,4/10,5
(s) 60–100/80–120 km/h*	8,2/16,2	7,5/12,9	7,9/15,0	6,6/11,9
Degalų sunaudojimas testuojant (l/100 km)	6,5	6,8	6,8	6,5
Nuvaž. atstumas pilnu baku (km)	890	880	870	930
Triukšmingumas (dB) 50/100/130 km/h	62/69/71	58/67/72	60/68/73	60/69/71
Automobilio masė/kraulumas (kg)	1596/579	1630/540	1618/642	1625/585

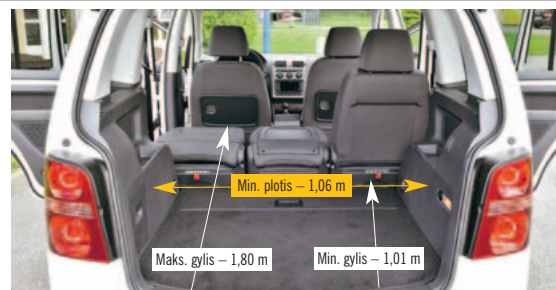
* Pirmas skaičius – 4 pava, antras – 6 pava

Kainos/įranga	OPEL	RENAULT	TOYOTA	VW
Modifikacija	Zafira Enjoy	Grand Scenic Expression	Verso Linea Terra	Touran Highline
Oro pagalvių skaičius	4	6	9	6
ABS/ESP	S/S	S/S	S/S	S/S
Oro kondic./klimato kontrolė (Lt)	S/1270	–/S	S/P	–/S
Automat. pavarų perjungimas (Lt)	N	N	N	5473
El. langų kėlikliai priekyje	S	S	S	S
El. valdomi lauko veidrodėliai	S	S	S	S
CD grotuvas	S	S	S	S
Lengvojo lydinio diskai (Lt)	535	1872	1540	S
“Metalic” dažai (Lt)	1514	1340	1320	1453
Bazinė kaina (Lt)	81 101	66 060	81 090	87 528

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

Eksplotaciniai duomenys	OPEL	RENAULT	TOYOTA	VW
Techninė priež. nuvaž. (km)	30 000	30 000	15 000	30 000
Remonto išlaidos (Lt) nuvaž. 120 000 km	1884	3709	5137	4103
Garantija (m.) / ridos apribojimas (km)	2/be aprib.	2/be aprib.	3/100 000	2/be aprib.
Prarūdimio garantija (m.)	12	12	12	12
Draudimo įmoka (Lt) 1 m./apsaugos lygis*	3332/3	2757/3	3376/3	4078/3

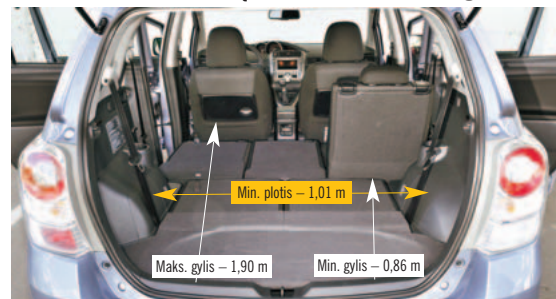
* “Lietuvos draudimo” duomenys



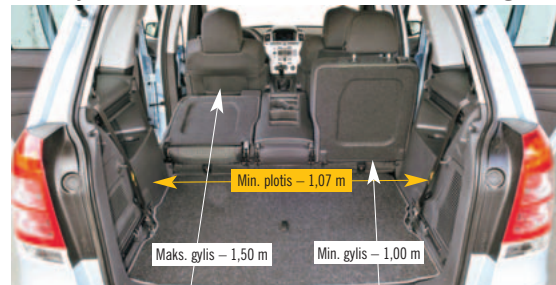
! Volkswagen Touran bagažinę telpa nuo 695 iki 1989 l tūrio kroviny. Kraulumas – 585 kg



Prancūzų Renault Grand Scenic bagažinė “praryja” iki 2083 l tūrio krovinių. Kraulumas – 540 kg



Vienatūrio Toyota Verso bagažinėje tilps iki 1696 l kroviny, tačiau kraulumas didžiausias – 642 kg



Vokiečių Opel Zafira maksimali bagažinės talpa (1820 l) ir kraulumas (579 kg) – vidutiniški

Auto Bild VERTINIMAS					
	TAŠKAI (maks.)	RENAULT	VW	TOYOTA	OPEL
Salonas/bagažinė					
Erdvumas priekyje	15	13	14	12	11
Erdvumas viduryje/gale	15	9	8	12	12
Erdvumo pojūtis	5	4	5	4	4
Bagažinės tūris	15	13	14	11	12
Kraulumas	5	3	4	5	4
Funkcionalumas	5	3	3	4	2
Buksyruojamas svoris	5	3	5	3	4
Matomumas	5	4	3	2	3
Medžiagų kokybė	10	7	8	7	8
Saugumo įranga	20	10	7	13	11
Tarpinis rezultatas	100	69	71	73	71
Variklis/pavarų dėžė					
Išibėgėjimas	10	5	6	5	5
Maksimalus greitis	5	3	3	2	3
Variklio elastingumas	15	12	12	11	10
Pojūtis važiuojant	10	7	5	8	6
Sukimo momentas	5	3	4	2	3
Pavarų dėžė	10	7	9	6	7
Degalų sąnaudos testuojant	25	15	16	15	16
Nuvažiutas atstumas pilnu baku	5	3	4	3	3
Aplinkos tarša	15	8	7	9	9
Tarpinis rezultatas	100	63	66	61	62
Važiavimas/komfortas					
Pakaba	20	12	13	15	12
Priekinės sėdynės	15	12	14	11	13
Galinės sėdynės	10	7	7	6	8
Triukšmin. matuojant	5	3	3	2	2
Subjektyvus triukšmin. vertinimas	10	7	6	8	7
Komforto įranga	15	15	13	12	11
Papildoma įranga	5	2	3	2	3
Valdymo įranga	10	8	9	7	8
Oro kondicionieriaus veikimas	10	6	6	6	5
Tarpinis rezultatas	100	72	74	69	69
Važiavimo savybės					
Važiav. užtikrintumas	20	17	18	16	16
Elektroninė pagalba vairuojant	10	8	9	7	7
Važiavimas tiesiaja	5	5	5	5	5
Važiav. įveikiant posūk.	15	10	13	9	10
Vairo sistema	15	9	12	9	10
Stabdžiai	20	15	12	16	12
Trauka	10	7	7	7	7
Apsisukimo spindulys	5	2	2	1	1
Tarpinis rezultatas	100	73	78	70	68
Testo metu Vokietijoje gautų duomenų įvertinimas	400	277	289	273	270
Eksploatacinės išlaidos Lietuvoje					
Bazinė kaina	50	48	35	39	39
Nuvertėjimas	20	14	16	16	16
Techninis aptarnavimas	10	7	7	5	9
Garantija	10	7	7	9	7
Draudimas	10	9	7	8	8
Tarpinis rezultatas	100	85	72	77	79
Galutinis įvertinimas	500	362	361	350	349
VIETA		1	2	3	4
Kainos ir kokybės santykio nugalėtojas ▲					

	VW	RENAULT	OPEL	TOYOTA
Dizainas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Charakteris	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Valdymas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Komfortas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Įvaizdis	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Galutinis įvertinimas	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

Šiame skyrelyje aptariama tai, kas nebuvo įvertinta taškais.

■ Kurdami praktiškus vienatūrius dizaineriai neleidžia savo vaizduotei per daug įsisielti. Šiuo atžvilgiu *Renault* stilistai nusipelno pagarbos. *Grand Scenic* džiugina savo išvaizda, kuri visai nekenkia praktiškumui. Tuo tarpu konkurentai atrodo gana liūdnai – tipiški vienatūriai. Tas pats rezultatas laukia ir vertinant automobilių charakterį. Todėl perkantieji šias mašinas neturėtų susidaryti klaidingos nuomonės, kad tai gali būti sportiški automobiliai. Juk nemažas vienatūrių svoris ir spintos dydžio “kakta” (status priekis) tikrai neskirti versti medžiams, kai po variklio dangčiu 125–140 AG motorai. Tiesa, vienintelis *VW Touran* įrodo, kad šiuo vienatūriu važiuoti smagiau nei konkurentais. Vertinant įvaizdį mūsų šalyje pirmuoju smuiku groja *VW Touran* ir *Toyota Verso*. Konkurentai jiems šiek tiek nusileidžia, tačiau galutinis visų automobilių įvertinimas vienodas.

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

Galutinis įvertinimas	
	1 362 taškai Renault Grand Scenic Tai erdvus ir gražus vienatūris, bene labiausiai džiuginantis itin palankia kaina
	2 361 taškas VW Touran Šis vienatūris labiausiai patiks vairuotojui. Tiesa, jo kaina stipriai kandžiojasi
	3 350 taškų Toyota Verso <i>Verso</i> – erdvesnis, talpesnis ir gražesnis už pirmtaką, tačiau gana nepigus vienatūris
	4 349 taškai Opel Zafira Šio vienatūrio didžiausias privalumas tas, kad jame be vargo telpa septyni keleiviai

Išvada	
■ <i>Renault Grand Scenic</i> vienatūris atrodo stilingiausiai. Būdamas dar ir pigiausias, jis įveikia antroje vietoje likusį <i>VW Touran</i> ir tampa testo nugalėtoju. Vokiečių <i>Touran</i> vis dar puikus, tačiau ir brangiausias automobilis. <i>Toyota Verso</i> tikrai pranoko savo pirmtaką, tačiau galutinėje testo rikiuotėje turėjo tenkintis trečia vieta. Paskutinis <i>Opel Zafira</i>, kuriam atiteko ketvirta vieta, be didesnio vargo jaukiai susodins net septynis suaugusius žmones.	

Mažiausias Prancūzijos teritorijos vienetas		Dantų priešas		1		Garažas tik su stogu (be sienų)	Lėtas muzikos tempas
TV serialas „... žmogūdybių skyrius“		12				7	Liga, kuria sirgo I. Niutonas, Č. Darvinas
Tripusis reklaminis ...			Gyvsidabrio lydinys su metalu	2		3	Itališka vynuogių degtinė
JAV lietuvių krepšinininkas ... Lubinas	6				Vyriausybės ... dėl finansinės pagalbos	5	Amino rūgštis
	13	Karinga moteris, papūga arba upė					Judėjimas be išorinių jėgų poveikio
			Mergina, užimanti svečius Japonijoje	14		Uždaras dviračių lenktynių takas	8
							9
Rinkliavos už automobilių stovėjimą ...		Baskų separatistų grupuotė			Stėponas Darius ir Stasys Girėnas	10	Vietnamo centas
			4			Traukinio vagonų eilė	
							11

Puikus prizas –
“Sonax” automobilio priežiūros priemonių rinkinys

Prizo kaina 120 Lt

Prizą įsteigė
www.mysonaxshop.lt

1
2
3
4
5
6
7

8
9
10
11
12
13
14

Sukryžiuo Laurynas Rimševičius

Išsprendę kryžiažodį iki liepos 26 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 16-ame 2009 m. ABL numeryje. Sėkmės!

14-ame ABL numeryje skelbto kryžiažodžio prizą laimėjo **Audrius Bardzilauskas iš Vilniaus. SVEIKINAME!** Nugalėtoją prašome paskambinti telefonu (8-5) 262 68 13, o prizus atsiimti per du mėnesius.

Keturioliktame (14/2009) “Auto Bild Lietuva” numeryje skelbto kryžiažodžio atsakymai:

V.: ediktas, ricina, Liteace, brigas, rikošetas, tostas, eritrocitai, Panama, atletika, karieta, išeiviai, karaokė, Santa, breik, sultonas.

H.: Tribute, apkasai, Eclipse, tranzitas, angarai, sistematika, Eos, atašė, dvikovos, kelias, krekeris, Aerio, Sirion, abchazai, taiga, kabina.

Galutinis atsakymas: BRANGSTA BENZINAS

Pasijuokite prie vairo



xxx

Vienas kaimynas teiraujasi kito:
 – Klausyk, kaimynėli, o kodėl tu savo mašiną pradėjai plauti nuo numerio?

– Todėl, kad praėjusį kartą nuploviau ne savo automobilį!

xxx

Klausimas:
 – Kada gi pagaliau Rusijos provincijose pradės tiesti gerus, kokybiškus kelius, tokius kaip Europoje?

Atsakymas:
 – Jus ką, norite, kad mūsų piliečiai turėtų galimybę dideliu greičiu nusi-gauti iki kaimyninio kaimo. Nusi-

pirkti samanės. Motociklu. Dainuo-dami užstalės dainas. Aštuoniese. Naktį ir dar be šviesų. Tuomet natūralios atrankos procesas gali įgauti pačias grėsmingiausias tendencijas!

xxx

Iš policijos pareigūnų užfiksuotų įvykių suvestinės:

“Pėsčiasis bėgo per gatvę degant raudonam šviesoforo signalui ir buvo partrenktas priešpriešiais bėgusio kito pėsčiojo.”

xxx

Kalbasi du draugai:
 – Girdėjau, kad turi automobilį, – sako pirmasis.

– Kaip čia tau pasakius... – atsako įregistruota ji žmonos vardu, o kai antrasis ir šiek tiek pagalvojęs priduria: – Mašina važinėja sūnus, reikia taisyti, tuomet jau tampa mano...



Ir kodėl aš nepirkau buto pirmame aukšte...

ABL archyvo nuotr



Konkursas prasidėjo!

SIŪSKITE NUOTRAUKAS

■ "Auto Bild Lietuva" skelbia naują konkursą geriausiai žaismingai fotografijai automobilių tema išrinkti. Visos iki šių metų rugpjūčio 20 d. į redakciją atsiųstos įdomios ir kokybiškos nuotraukos bus spausdinamos žurnale. Trijų geriausių nuotraukų autoriai bus apdovanoti vertingais prizais. Pirmosios vietos laimėtojas gaus "Becker Traffic Assist Z201" navigatorių, antrosios – alkoholio matuoklį "AlcoScan AL-2500", o trečiosios – 2010 m. "Auto Bild Lietuva" metinę prenumeratą. Nugalėtojai bus paskelbti 19-ame "Auto Bild Lietuva" numeryje rugsėjo 12 d.

Nuotraukas prašome siųsti elektroniniu paštu info@autobild.lt arba redakcijos adresu:

"Auto Bild Lietuva" fotokonkursui,
A.Goštauto g. 8, Vilnius, LT-01108.



Siųsdami nuotraukas tiek elektroniniu, tiek paprastu laišku būtinai pateikite šią informaciją apie save:

1. Vardas, pavardė
2. Adresas (gatvė, namo ir buto nr.)
3. Miestas
4. Telefonas (geriausia mobilusis)
5. Elektroninio pašto adresas
6. Amžius



Prizai

**1
vieta**

"Becker Traffic Assist Z201"
navigacinė sistema



Komplekte: laikiklis, USB laidas,
automobilinis įkroviklis 12/24V, TMC antena.
Navigatoriuje yra 42-iejų Europos šalių žemėlapiai.

BECKER
A Series of Innovations

Prizo steigėjas – "Becker", www.mybecker.com



"AlcoScan AL-2500"
alkoholio matuoklis

alkotesteris.lt

Tai mažas, lengvas
alkoholio matuoklis,
skirtas asmeniniam
naudojimui.

**2
vieta**

Prizo steigėjas – UAB "Alkotesteris", www.alkotesteris.lt

**3
vieta**

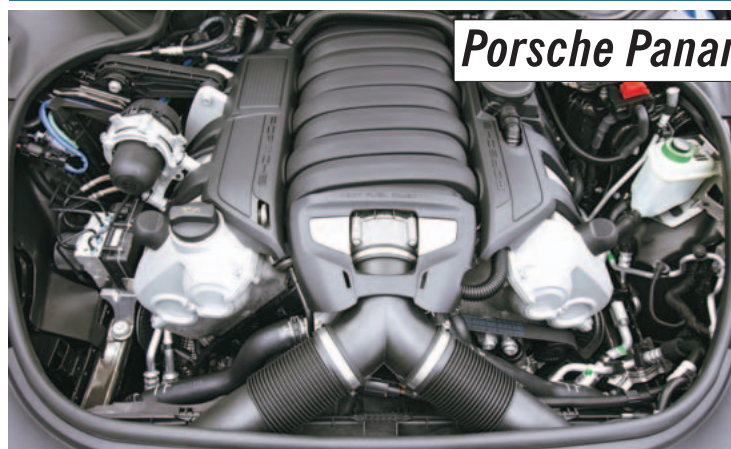
**Žurnalo
"Auto Bild Lietuva"
metinė prenumerata
2010 metams**

Didžiausias ir populiariausias pasaulyje žurnalas apie automobilius moksleivui ir studentui, eiliniam tarnautojui ir direktoriui, specialistui ir mėgėjui.



Pirmą kartą į mūsų rankas pateko naujutėlaitis *Porsche Panamera*, kuris iškart stoja į kovą su prabangiausiu *BMW* “septintuku” – *750i*. Ar sportinių automobilių gamintojas turi šansų nugalėti šioje dvikovoje?

Kas gamina geria



Porsche Panamera S



4.8 l V8 variklis, pasiekiantis 400 AG, slepiasi po *Porsche* variklio dangčiu. Nuolaidi galinė dalis su automatiškai iškylančiu galiniu oro aptaku. Sportiškas žemas he



Neįtikėtina: *Porsche* konkuruoja su prabangiais limuzinais. 7 serijos *BMW* ir *Porsche Panamera* – ar tai įmanoma palyginti?

■ Prieš mano akis stovi *Panamera*. Tyliai urzgia laisvąją eiga dirbantis variklis. Kaip apibūdinti šį automobilį? Sportinis? Vargu – jis net 5 m ilgio ir sveria 1,8 tonos. Kupė? Kokiam kupė ant galinių sėdynių patogiai gali įsitaisyti 1,90 m aukštaūgis? Net *Mercedes CLS* nepasižymi tokia erdve. Sedanas? Taip pat nelabai – kokio sedano gale tenka sėdėti ant grindų? O ir bagažinės durys, atsidarančios kartu su galiniu langu, yra hečbeko, o ne sedano savybė.

Iš priekio *Panamera* atrodo lyg *911*, kuriam kažkas gale priaugino kuprą. Išvažda, kaip ir maistas, – skonio reikalas. Kai kam patinka cepelinai, o kai kas į juos žiūrėti negali ir mieliau renkasi jūrų gėrybes.

Tačiau net didžiausias skeptikas, praleidęs dieną prie *Panamera* vairo, pakeis savo nusistatymą šio automobilio atžvilgiu. Tai egzotiška mašina: ji ne klasikinis paprastas sedanas, o platus ir žemas, prabangus bei labai greitas automobilis, pasižymintis aiškiai išreikštais tipiniais *Porsche* bruožais. Tai lyg kupranugario ir leopardo hibridas – priskirti jį kažkuriam automobilių tipui neįtikėtina sunku.

Teigiamos limuzinų savybės

Panamera modeliui rinkoje nėra tiesioginių konkurentų, todėl dvikovai nutarėme pasirinkti sportiškiausią vokišką sedaną – *BMW 750i*. Taigi viename ringo kampe – *Panamera S* modelis, po kurio variklio dangčiu 4.8 V8 benzininis variklis, pasiekiantis 400 AG. Kitame – *750i*, kurio 4.4 V8 benzininis motoras su dviem turbinomis pasiekia 407 AG.

Dvikovos dalyvių kainos, kaip ir varikliai, taip pat panašios. Pigiausias

usius limuzinus?



BMW 750i



hečbekas prieš klasikinių formų sedaną. *BMW* po variklio dangčiu slepia 4.4 l V8 motorą su dviem turbinomis ir 407 AG

Panamera kainuoja 326 tūkst. litų. Tuo tarpu *BMW 750i* tik šiek tiek pigesnis – kaina prasideda nuo 321 700 litų.

Tačiau prie *Panamera* modelio pridėjus automatinę pavarų dėžę su dviguba sankaba (PDK) bei pneuminę pakabą, jo kaina perkopia 350 tūkst. litų. Būtent toks modelis ir dalyvavo šioje grandų dvikovoje.

Vos įsėdęs į *Panamera* supranti, kad vairuoji tikrą *Porsche*. Gilios ir žemos sportinės sėdynės, aukštai iškelti prietaisų skydelis bei centrinė konsolė – viskas kaip sportiniame automobilyje. Interjero medžiagos – pačios praban-





giausios. Subtilios prabangaus medžio inkrustacijos sudaro išpūdį, lyg būtume penkių žvaigždučių viešbučio bare. Sėdėdamas viduje lengvai suprasi, kad patekote į *Porsche* automobilį, tik jo salonas prabangesnis.

Pirmasis išpūdis? Mygtukų, sumontuotų centrinėje *Panamera* konsolėje, gausa gąsdina, tačiau jie išdėstyti logiškai ir suprantamai, tad jais naudotis patogiu. Konsolės viršuje įtaisytas nemažas jutiklinis ekranas – toks pat, kaip *911* modelio.

Variklio užvedimas, kaip ir dera, įrengtas kairėje vairo pusėje. *Panamerą* užvedus, ima švelniai urgėti V8 variklis – rodos, jis kažkur saugiai įvyniotas į vatą. Tai taurus džentelmenų automobilis, o ne riauiojanti pabaisa. Išpūdis dar pagerėja išliejus į transporto srautą. Motoras dirba neįtikėtinai švelniai, pavaros perjungiamos neįjuntamai, netikėtai lengva vairuoti ir stabdyti. Jeigu sustojote prie raudono šviesoforo signalo, variklis visai nutyla – suveikia „Start/stop“ sistema, pirmą kartą sumontuota *Porsche* automobiliuose. Tačiau reikia vos priglausti koją prie akceleratoriaus pedalo, ir variklis kaip mat pabunda.

Važiuojam į greitkelį. Nors 400 AG tikrai daug, tačiau visiems „arkliams“ tenka grumtis su dideliu – beveik dviejų tonų – *Panamera* svoriu. Vis dėlto automobilis greitėja tolygiai ir užtikrintai iki pat maksimalių 6700 aps./min., kol perjungiamas aukštesnė pavarą. Tai ne puolėjas, o galingas sprinteris, stebėtinai lengvai pasiekiantis maksimalų 283 km/h greitį. Tuo pat metu važiuojant pastoviu greičiu stebina ramybė – net pasiekus 200 km/h greitį *Panamera* važiuoja septinta pavarą, o variklis veikia vos 3000 aps./min.

Dar labiau nustebino komfortas. Rodos, kai gamino *Panamerą*, vokiečiai *911* modelį „sukryžmino“ su *S* klasės *Mercedes*.

Kaip puikiai *Panamera* elgiasi kelyje, matyti vos tik persėdus į *BMW*. „Septintuke“ sėdėti tenka gerokai aukščiau. Dėl to matomumas geresnis, tačiau sėdynės nėra tokios puikios kaip *Porsche*. Be to, *BMW* nėra toks komfortiškas – viduje jaučiami net nedideli kelio nelygumai. Važiuojant automobilis greitai tampa nervingas – nesvarbu, kuris važiuoklės režimas (sportinis, komfortiškas ar normalus) pasirinktas. *BMW* pavaros persijungia ne taip švelniai kaip *Porsche*, tačiau didesnis sukimo momentas (600 Nm – *BMW* prieš *Porsche* 500 Nm) greittelyje leidžia važiuoti dinamiškiau. O taip švelniai,

Panamera – universalus automobilis. Jis labai greitas ir tuo pat metu komfo

Ar tai sportinis limuzinas?

■ Jo svorio centras žemai, o svorio balansas – puikus. Tai jį daro išskirtinį tarp prabangių sedanų. Puikiai suderinta važiuoklė, tobula aerodinamika tik dar labiau pagerina šio automobilio valdymo savybes. Tačiau dideli gabaritai ir svoris reikalauja galingesnio variklio – „Turbo“ versijos, pasiekiančios 500 AG.

Ar tai praktiškas ir tinkamas kasdienai automobilis?

■ Manevuoti juo keblu, o didmiesčių spūstyse reikalingas sumanus ir patyręs locmanas. Tiesa, jo bagažinė gana erdvi – tai itin sveikintina. Išskyrus gremėzdšką *Cayenne* visureigį, *Porsche* modelių gamoje geriau šeimai pritaikyto automobilio nerasite.

Ivertinimas 70 proc.

80 proc.



Porsche Panamera S

Porsche sėdėseną primena sportinį automobilį. Centrinėje konsolėje sumontuotas jutiklinis ekranas. Su mygtukų gausybe susidraugauti pavyko kur kas greičiau negu atrodė iš pirmo žvilgsnio



Gale – verslo klasės prabanga. Sėdintieji ant galinių sėdynių mėgaujasi erdve kojoms ir galvai kaip aukščiausios klasės limuzine. Aukštas centrinis tunelis skiria dvi atskiras sėdynes – trečias čia nereikalingas



Prabangus ir universalus limuzinas: galines sėdynes galima lengvai nulenkti. Tada atsiveria lygios grindys ir 1263 litrų talpos bagažinė. Standartinės bagažinės talpa – 445 l

Techniniai duomenys

Porsche Panamera S PDK

Variklis – benzininis, V8 tipo, įmontuotas išilgai, 4 cilindro vožtuvai • Darbinis tūris – 4806 cm³ • Maks. galia – 294 kW (400 AG) esant 6500 aps./min. • Maks. sukimo momentas – 500 Nm esant 3500 aps./min. Varantieji ratai – galiniai • Pavaru dėžė – 7 bėgių automatinė su dviguba sankaba (PDK) • Padangos – priekyje 245/50 ZR18, gale 275/45 ZR18 • Degalų bako talpa – 80 l • Vid. degalų sąnaudos – 10,8 l/100 km • Maks. greitis – 283 km/h • 0–100 km/h – per 5,4 s • CO₂ – 253 g/km • Ilgis/plotis/aukštis – 4970/1931/1418 mm • Bagažinės tūris – 445–1263 l • Kaina – nuo 338 700 Lt



rtiškas. Ši mašina puikiai dera *Porsche* gamoje. Ką jis gali ir ko nesugeba?

Ar *Panamera* prabangus kelioninis automobilis?

■ O taip! Tie, kurie sėdi *Panamera* modelyje, visada yra dėmesio centre. Nesvarbu, ar esate priekyje, ar gale. Šis automobilis – tai penkių žvaigždučių prabanga pasižymintis itin erdvus ir komfortiškas limuzinas. Tikras *Porsche* su S klasės *Mercedes* bruožais.

Panamera – elegantiškas kupė?

■ Panašumų yra, tik reikia atidžiau įsižiūrėti. Pavyzdžiui, žvelgiant į automobilio tris ketvirčius nuo galo. Tačiau kai šis monstras pasirodo galinio vaizdo veidrodėlyje, per kūną perbėga šurpuliukai. Plonas, žemas, platus keturduris nuolaidžia galine dalimi atrodo kaip lydeka prabangių sedanų-karpių tvenkinyje.

60 proc.

80 proc.

BMW 750i



BMW automobilyje sėdima aukščiau. Vairuotojo vieta patogi, tačiau be sportinio žavesio. Automatinės pavarų dėžės valdymo svirtelė grįžo į įprastą vietą. Itin didelis ekranas valdomas "iDrive" rankenėle



Bagazinės tūris nekinta – sėdinių atlenkti neįmanoma, tačiau telpa daug. *BMW* bagazinės tūris – 500 litrų. Pranašumas: čia tilps aukštesnis krovinsys, be to, *BMW* žemesnis bagazinės slenkstis negu *Porsche*



Gale keleiviai sėdi aukštai ir erdviai, tačiau vietos nėra daugiau negu *Porsche*. *BMW 750i* trys keleiviai gale tilps, bet patogiai įsitaisys tik du. Trečiam nebus kur dėti kojų, vidurinio keleivio sėdynė nepatogi



Panamera (kairėje) sudrebina prabangių sedanų klasę. Pirmasis palyginimas su *BMW* "septintuku" parodė, kad *Porsche* suras sau tinkamą nišą tarp tokių automobilių pirkėjų. Jis ne tik sportiškas, bet ir labai komfortiškas

Techniniai duomenys BMW 750i

Variklis – benzininis, V8 tipo su dviem turbinomis, įmontuotas išilgai, 4 cilindro varžtuvai • Darbinis tūris – 4395 cm³ • Maks. galia – 300 kW (407 AG) esant 5500 aps./min. • Maks. sukimo momentas – 600 Nm esant 1750 aps./min. • Varantieji ratai – galiniai • Pavarų dėžė – 6 bėgių automatinė • Padangos – 245/50 R18 • Degalų bako talpa – 82 l • Vid. degalų sąnaudos – 11,4 l/100 km • Maks. greitis – 250 km/h • 0–100 km/h – per 5,2 s • CO₂ – 266 g/km • Ilgis/plotis/aukštis – 5072/1902/1479 mm • Bagazinės tūris – 500 l • Kaina – nuo 321 700 Lt

kaip *BMW 750i* variklis, turbūt neburzgia nė vienas 8 cilindrų motoras.

Neigiamos limuzinų savybės

O kaip *Panamera* elgiasi įveikdamas posūkius? Sukame iš greitkelio į siaurą užmiesčio keliuką. Čia iškart atsiskleidžia didelių limuzinų trūkumas – jiems reikia daug vietos. *Panamera* vairuotojui atrodo nežmoniškai plati. Taip ir yra: jos plotis net 1,93 m – trimis centimetrais platesnė už *BMW* "septintuką". Laimė, *Panamera* valdymas puikus – vairo mechanizmas veikia itin tiksliai ir preciziškai. Palyginti su *BMW*, ji daug lengviau valdoma ir klusniau vykdo vairuotojo komandas. Net sunku patikėti, kaip greitai ir lengvai šis milžiniškas automobilis įveikia posūkius.

Ir duobėtais keliais automobilis važiuoja puikiai – tai žemo svorio centro ir puikaus balanso nuopelnas. Net važiuojant sportiniu režimu komfortas niekur nedingsta. Aišku, *Panamera*, įveikdama posūkius, niekada nebus tokia greita kaip *911*, tačiau tai neabejotinai pats greičiausias limuzinas rinkoje. Šis faktas paaiškėja persėdus į *BMW*.

Greitai lekiant "septintuku", posūkiuose priekinei ašiai aiškiai trūksta sukibimo – per greitai įvažiavus į posūkį iškart ima slysti automobilio priekis. Be to, kėbulas kur kas labiau svyruoja, o vairuotojas dėl neįtraus vairo mechanizmo kartais jaučiasi tiesiog bejėgis. Suprantama, tai nėra blogas automobilis, tačiau posūkių vingiuose jis nėra iš tolo neprilygsta *Porsche Panamera* modeliui.

Ramūnas Fetingis

Mūsų pasirinkimas



1 Porsche Panamera S

Tai ne keturvietis *911*, tam jis per didelis ir per sunkus. Tačiau kaip prabangus limuzinas, dvelkiantis sportiniu automobiliu, jis labai įspūdingas. Nepaprastai erdvus ir komfortiškas. Ir gerokai sportiškesnis negu *BMW*.



2 BMW 750i

Klasikinis prabangios klasės limuzinas. Galingas, tačiau komforto požiūriu turėtų būti geresnis, kad galėtų lygiuotis su *Porsche Panamera*.

Renkame saugiausią Lietuvos vairuotoją!

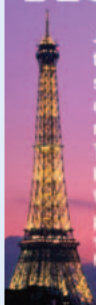


Mus labai džiugina "Auto Bild Lietuva" skaitytojų noras tapti saugiausiu šalies vairuotoju.

Šiame mūsų konkurse įvyko nedidelių pokyčių. **Finalinis rinkimų etapas yra dalijamas į dvi dalis: teorinę bei praktinę ir vyks tą pačią dieną.** Rugsėjo pradžioje visi finalinio etapo dalyviai bus pakviesti į Vilnių. Tuomet jau raštu reikės teisingai atsakyti į sudėtingesnius teorinius klausimus. Po teorinės dalies bus surengtas praktinis važiavimas, po kurio ir paaškės Saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso nugalėtojas.

Tiksli finalo diena ir laikas bei finalininkų sąrašas bus paskelbti viename iš "Auto Bild Lietuva" rugpjūčio mėn. numerių.

Kelionė į Paryžių



Joks kitas Europos miestas nėra toks žavintis, toks nepakartojamas, toks nenusėjamas ir savas kaip Prancūzijos sostinė Paryžius. Nė viename kitame mieste mintys taip dažnai nenukeliauja tolyn nuo šiandienos. Paryžius – įvairiomis istorijomis apipintas Eifelio bokštas, mišinėška Triumfo arka, "Amelija iš Monmartro", Maken Rutas, jaukios kavinių, vynas, sūris ir garsiausi dizainerių vardai. Visa tai, ir net daugiau, pirmosios vietos laimėtojas galės pamatyti, paliesi bei išginti.

Yra papildomų sąlygų. Kelionė negali būti keičiama pinigais ar kitais būdais. Nugalėtojas laimės kelionę iki 2009 m. gruodžio 31 d.

1

vieta



Kelionės prizo steigėjas UAB "Neoturas", www.neoturas.lt



Saugiausias Lietuvos vairuotojas



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 kokybišką šalną bei šviesą atspindinčią liemenę.

Saugaus kelio linki draudimo bendrovė „If“



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 dangiai. 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



3

vieta



Kiti saugiausio Lietuvos vairuotojo konkurso prizai

Fotoaparatas PENTAX



VILBRA FOTO

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

Navigatorius "Street pilot 3.5"



Prizo steigėjas UAB "Automoderna"
www.automoderna.lt



Alyva, gimusi F-1



Prizų steigėjas
www.autotrade.lt



BLAUPUNKT automagnetolos



Prizo steigėjas UAB "Tercija"
www.tercija.lt

Gražtai, aukšto slėgio plovykla



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



Akumuliatoriai

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

Priemonės automobiliui



www.wynns.be

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

Naudingi **Auto Bild** patarimai

DĖMESIO!

Baudos užsienyje

Bauda – tai labai nemalonus ir paprastai brangus suvenyras, parsivežamas iš kelionės automobiliu po svečias šalis.

■ Dabar keliauti po Europą automobiliu mūsų vairuotojams labai paprasta – nėra jokių sienų, pasų kontrolės. Tiesiog sėdai į automobilį ir važiuoji, kur nori ir kada nori. Deja, vairuotojai pamiršta, kad kelių eismo taisyklės skirtingose Europos Sąjungos šalyse nėra vienodos. Tad kelionės metu labai paprasta būti nubaustam.

Jei kas tikisi, kad dėl to, jog yra užsienietis, bauda bus švelnesnė – labai klysta. Paprastai būna atvirkščiai. Be to, yra šalių (pvz., Lenkija), kuriose užsienietis negali tikėtis vadinamosios kreditinės baudos – privalo ją sumokėti iš karto. Jei jis neturi galimybės baudos sumokėti iš karto, policininkai kaip užstatą gali paimti vertingus keleivių daiktus (automobilį, elektroninę įrangą, bižuteriją) ir net areštuoti kaltininką. Taip gali nutikti Vokietijoje. Kitose šalyse, pvz., Prancūzijoje, padarius rimtesnį pažeidimą



Keliaujant po svečias šalis visuomet pravartu turėti grynųjų. Kiekvienoje šalyje užsieniečiui nederėtų tikėtis kreditinės baudos. Nesumokėjus baudos iš karto, gresia net areštas.

policijai sumokamas būsimoji bauda, kurią paskirs teismas, užstatas – jei bauda bus mažesnė, permokėta dalis gali būti grąžinta.

Skirtos, bet nesumokėtos baudos (pvz., už netaisyklingai pastatytą automobilį) kol kas yra išieškomos tik toje šalyje, kurioje buvo paskirtos. Bet jei jų nesumokėsime, tai kitą kartą būdami šioje šalyje jau per pirmąjį susitikimą su valdžios organais galime gauti solidžią sąskaitą. Kartu su priskaičiuotais delspinigiais ir proceso išlaidomis suma paprastai būna keliskart didesnė negu pati bauda.

Policija paprastai nepersekioja užsieniečių, jei pareigūnams pavyko užregistruoti kelių eismo taisyklių pažeidimą (pvz., greičio viršijimą), bet nebuvo skirta bauda (išskyrus šveicarų, kurie gali atsiųsti mokėjimo paraginimą į Lietuvą). Tačiau jau rengiami projektai, kurie leis išieškoti baudas visos Europos Sąjungos teritorijoje. Jų autoriai nori, kad jie įsigaliotų per dvejus artimiausius metus, tačiau daugelyje šalių reikia keisti įstatymus (Lietuvos taip pat).

ABL inf.



Baudos už dažniausiai padaromus kelių eismo taisyklių pažeidimus (eurais)

Šalis	Leistinas alkoholio kiekis kraujyje, prom.	Važiavimas išgėrus alkoholio	Greičio viršijimas 20 km/h	Važiavimas degant draudžiamam šviesoforo signalui	Netaisyklingas lenkimas	Netaisyklingas automobilio pastatymas
Airija	0,8	nuo 1270	nuo 80	nuo 80	nuo 80	nuo 40
Austrija	0,5	nuo 220	nuo 20	nuo 70	nuo 70	nuo 20
Belgija	0,5	nuo 140	nuo 100	nuo 150	nuo 150	nuo 50
Bosnija ir Hercegovina	0,5	nuo 150	nuo 15	nuo 150	nuo 150	20
Bulgarija	0,5	nuo 200	nuo 20	nuo 30	nuo 40	nuo 40
Čekija	0,0	nuo 900	nuo 40	nuo 35	nuo 35	nuo 35
Danija	0,5	iki 1 MP	70–270	135–200	140	70
Didžioji Britanija	0,8	iki 6500	nuo 75	nuo 120	nuo 120	nuo 40
Estija	0,0	iki 1150	iki 35	nuo 15	nuo 15	iki 70
Graikija	0,5	nuo 100	nuo 50	nuo 350	nuo 350	nuo 40
Islandija	0,5	nuo 490	nuo 70	100	nuo 100	nuo 10
Ispanija	0,5	nuo 300	nuo 90	nuo 90	nuo 90	nuo 90
Italija	0,5	nuo 540	nuo 155	nuo 155	nuo 75	nuo 35
Juodkalnija	0,5	nuo 60	nuo 20	nuo 20	nuo 20	nuo 20
Kipras	0,5	iki 1700	nuo 10	nuo 85	nuo 25	nuo 25
Kroatija	0,0	nuo 135	iki 70	nuo 270	nuo 95	nuo 40
Latvija	0,5	nuo 140	nuo 10	nuo 30	nuo 15	nuo 5
Lenkija	0,2	iki 1145***	10–25	70–115	iki 25	25–115
Lietuva	0,4	nuo 290	nuo 10	nuo 110	nuo 110	nuo 10
Liuksemburgas	0,5	nuo 145	nuo 50	145	145	nuo 25
Makedonija	0,5	nuo 65	30	nuo 65	nuo 65	nuo 25
Malta	0,8	nuo 480	nuo 25	nuo 25	nuo 60	nuo 25
Nyderlandai	0,5	nuo 250	nuo 100	150	150	nuo 50
Norvegija	0,2	nuo 560	nuo 395	590	590	90
Portugalija	0,5	nuo 250	nuo 60	nuo 100	nuo 120	nuo 30
Prancūzija	0,5	nuo 135	nuo 90	nuo 90	nuo 90	nuo 10
Rumunija	0,0	nuo 125	nuo 85	nuo 55	nuo 85	nuo 30
Serbija	0,5	nuo 55	nuo 20	nuo 50	nuo 20	20
Slovakija	0,0	nuo 230	nuo 160	iki 330	iki 330	nuo 135
Slovėnija	0,5	nuo 180	nuo 50	250	nuo 170	nuo 40
Suomija	0,5	nuo 15 DP*	nuo 115	nuo 8 DP*	nuo 5 DP*	10–40
Švedija	0,2	nuo 180	nuo 260	nuo 130	nuo 150	nuo 40
Šveicarija	0,5	nuo 380	nuo 110	160	nuo 150	nuo 25
Turkija	0,5	nuo 150	nuo 60	60	nuo 60	30
Vengrija	0,0	iki 330	nuo 100	iki 330	iki 330	nuo 10
Vokietija	0,5	nuo 500	iki 35	90–320	30–250	10–70

*MP – mėnesio pajamos atskaiciavus mokesčius; **DP – dienos pajamos atskaiciavus mokesčius (baudos dydis išskaičiuojamas pagal pajamas). Baudos, panašios kaip už važiavimą neblaiviam, daugelyje šalių skiriamos ir už važiavimą pavartojus panašiai veikiančių preparatų. Gali būti skiriamos ir papildomos baudos, įskaitant laisvės atėmimą ir automobilio konfiskavimą įtmintai. *** – vairavimas vartojus alkoholio (nuo 0,2 iki 0,5 prom.).

Šaltinis: ADAC, vietiniai informacijos šaltiniai, ABL archyvo nuotr.

Pirma padanga, turinti tris

Kuo labiau nusidėvėjęs protektorius, tuo blogesnės padangos savybės. Labiausiai tai jaučiama važiuojant šlapia kelio danga. Atrodo, kad “Goodyear” kompanija rado išeitį.



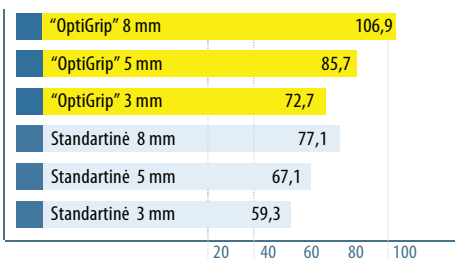
» 8 mm

5 mm

3 mm

AKVAPLANAVIMAS

Greitis praradus sukibimą (km/h)

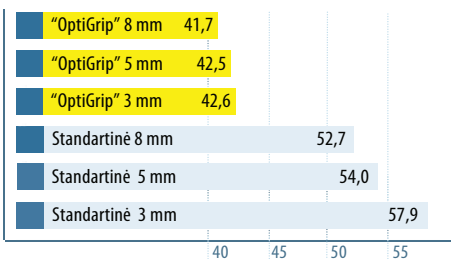


“OptiGrip” persvara

■ “OptiGrip” atsparumas akvaplanavimui yra labai geras. Papildomi, “atsarginiai” protektoriaus grioveliai, kurie atsiskleidžia proporcingai padangos nusidėvėjimui, užtikrina saugumą, kol protektorius nusitrina iki minimalaus gylio.

STABDYMAS ANT ŠLAPIO DANGOS

Stabdymo kelias važiuojant 80 km/h (s)

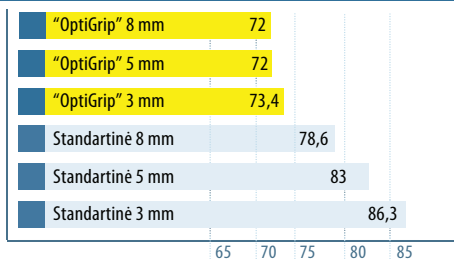


“OptiGrip” persvara

■ Stabdymo ant šlapios kelio dangos testo rezultatai nepalieka abejonių, kad nauja technologija turi didžiulį potencialą. Palyginti su standartinėmis padangomis, “OptiGrip” elgiasi puikiai, net esant negiliam protektoriui.

VAŽIAVIMAS ŠLAPIA DANGA

Rato nuvažiavimo laikas (s)



“OptiGrip” persvara

■ Kai nusitrina standartinių padangų protektoriaus langelių kraštai, blogėja važiavimas esant šlapiai kelio danga. “OptiGrip” padangos dėl gilesnių protektoriaus sluoksnių minkšto mišinio nepraranda savo pradinį parametrų.

gyvenimus



Kaip pavyko tai pasiekti? Po viršutiniu protektoriaus sluoksniu yra didesnio sukibimo mišinys, "laukiantis" savo eilės

■ Kai kurios idėjos būtų genialios, jei tik jas galima būtų realizuoti. Padanga, kuri laikui bėgant nepraranda gerųjų savybių? Tai neįmanoma. O gal vis dėlto?

"Goodyear" firma teigia galinti pagaminti tokias padangas. Tačiau tai dar ne viskas – padangos, kurios pasižymi tokiais nerealiomis savybėmis, jau parduodamos.

Naujo tipo padangos visų pirma pasižymi dviem nestandartiniais konstrukcijos sprendimais. Po paprastu gumos mišinio sluoksniu yra kitas, padarytas iš kibesnės medžiagos. Be to, protektoriui nusidėvint atsiskleidžia naujas raštas, nes po išoriniu mišinio sluoksniu padarytos papildomos įpjovos.

Ar tai veikia?

"OptiGrip" padangą palyginome su standartinė vasarine. Visus bandymus atlikome po tris kartus: pirmiausia bandėme naujas padangas, vėliau tokias, kurių protektoriaus gylis 5 mm, dar vėliau tas, kurių protektorius nuvažinėtas iki 3 mm gylio.

Iš pradžių "OptiGrip" važiuoja kaip įprastos vasarinės padangos, nusitrynus

pirmiems trims milimetrams gumos pasirodo papildomas sluoksnis, turintis geresnes sukibimo savybes. Naudojant įprastas padangas jau jaučiamas žymus važiavimo savybių pablogėjimas, ypač esant šlapiam keliui. Trečioji fazė – protektoriaus gylis 3 mm. Klasikinės vasarinės padangos, būdamos tokios būklės, jau visai negali važiuoti esant šlapiai dangai. "OptiGrip" padangose tuomet atsiskleidžia paslėptas "atsarginis" protektorius. Efekta? Patenkinamas važiavimas net sunkiomis sąlygomis. Žinoma, ne visada, bet tikrai vidutiniškai 5 tūkst. km ilgiau negu standartinėmis padangomis.

Vitoldas Milius



"Goodyear" padangos "OptiGrip" yra važiavimo šlapia kelio danga čempionės. Sausame kelyje padangų rezultatai tik vidutiniški



Taip elgiasi "OptiGrip" eksploataavimo metu

Pirmoji fazė: išoriškai nauja "Goodyear" padanga beveik nesiskiria nuo konkurencinių gaminių.

Antroji fazė: didesnio sukibimo gumos mišinys kompensuoja plokštesnį protektorių. Tai svarbu važiuojant šlapia danga.

Trečioji fazė: proporcingai protektoriaus viršutinio sluoksnio nusidėvėjimui atsiskleidžia jo "atsarginiai" paslėpti kanalai.

Išvada

■ "Goodyear" padangos "OptiGrip" nėra aštuntasis pasaulio stebuklas, tik visai neblogos padangos. Esant sausai kelių danga ir visam protektoriaus gyliui, jos yra šiek tiek prastesnės negu įprastos geros padangos. Niekas stebėtina – sudėtingesnė struktūra su paslėptomis įpjovomis neužtikrina tokiais sąlygomis reikaujamo kietumo. Užtat per visus bandymus ant šlapios dangos akivaizdžiai matyti naujosios technologijos persvara. Kai

kalbama apie akvaplanavimą, stabdymą ir važiavimą šlapiais keliais, "OptiGrip" pasirodo geriau negu standartinės padangos. Jų persvara didėja kartu su rida. Tai yra pirmos padangos, kurias galima saugiai naudoti net nusitrynus iki minimalaus leistino protektoriaus gylio (1,6 mm). Paprastos padangas reikia keisti vėliau, kai jos nusitryns iki 3 mm.

VAŽIAVIMAS SAUSA DANGA

Rato nuvažiavimo laikas (s)

"OptiGrip" 8 mm	114,8
"OptiGrip" 5 mm	112,4
"OptiGrip" 3 mm	111,6
Standartinė 8 mm	112,9
Standartinė 5 mm	112,7
Standartinė 3 mm	112,1

Lygiosios

■ Važiuojant sausu keliu padangoms tenka išlaikyti didžiąsias skersines jėgas. Stabilesnė protektoriaus konstrukcija užtikrina pranašumą, palyginti su standartinėmis padangomis. Dėl paslėptų įpjovų net naujos "OptiGrip" padangos važiuoja blogiau.

STABDYMAS ANT SAUSOS DANGOS

Stabdymo kelias važiuojant 80 km/h (s)

"OptiGrip" 8 mm	37,9
"OptiGrip" 5 mm	34,9
"OptiGrip" 3 mm	35,3
Standartinė 8 mm	37,0
Standartinė 5 mm	36,3
Standartinė 3 mm	35,7

Lygiosios

■ Ir šiame bandyme kelių sluoksnių protektoriaus stabilumas pasirodo esąs šiek tiek mažesnis. Bet tai aktualu tik kai kalbama apie matavimus, atliekamus esant visam protektoriaus gyliui. Kuo mažesnis gylis, tuo geresni rezultatai.

IŠORINIS TRIUKŠMINGUMAS

(dB (A))

"OptiGrip" 8 mm	71,9
"OptiGrip" 5 mm	73,7
"OptiGrip" 3 mm	73,8
Standartinė 8 mm	71,2
Standartinė 5 mm	72,8
Standartinė 3 mm	71,9

Įprastų padangų persvara

■ Automobilio viduje mūsų testuojamų padangų keliamo triukšmo skirtumas beveik neįjunta. O štai matuojant išorinį triukšmingumą galima pasakyti, kad standartinės padangos yra šiek tiek tylesnės.

Gedimai



Galinės pakabos elementai patvarūs, greičiausiai susidėvi pusašių lankstai (vadinamosios granatos)



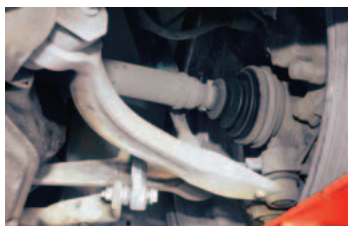
Daugumai egzempliorių su turbodieseliniu 2.5 TDI varikliu gali prireikti turbinos remonto



Įpurškimo siurblys ir jo valdymas, deja, ne itin patikimi – genda dažnai, o remontas nepigus



Transmisija patikima, tik reikia tikrinti, ar dėl nutekėjimo tikimybės nemažėja alyvos kiekis



Silpnoji vieta – priekinė pakaba, kurią kartais tenka remontuoti net kas 10 tūkst. km



Išmetamoji dujų sistema patvari. Daug egzempliorių dar važinėja su gamykliniu duslintuvu



Ir AUDI ne visada

Atrodytų, visų varančiųjų ratų ir galingo 2.5 TDI dyzelio derinys yra nuostabus sumanymas. Deja, šis populiarius *Audi A6* variklis gali sukelti rimtų rūpesčių, kurie naujam savininkui bus nepigūs.

■ Kitais metais sueis 30 metų, kai *Audi* gamintojai pirmą kartą pristatė serijinį modelį su visais varančiaisiais ratais. Tuomet dėl šio sprendimo automobilis ralio lenktynėse neturėjo sau lygių. Privalumai – geresnis pravažumas ir stabilus (kartu ir saugus) sukibimas su kelio danga, užtikrinę 4x4 pavaros populiarumą. Šiuo metu jau dauguma gamintojų siūlo modelius su visais varančiaisiais ratais, nors jų techniniai sprendimai ir skiriasi. „Audi“ taip pat eksperimentavo su įvairiomis 4x4 pavaros sistemomis, tačiau kaip galutinį variantą

pasirinko laiko patikrintą ir patikimą riboto praslydimo tarpašinių „Torsen“ diferencialą, kai sukimo momentas automatiškai paskirstomas tarp ašių.

Quattro versija pranašesnė

Kai rinkoje buvo pristatyta *A6* (C5), „Quattro“ sistema jau buvo komplektuojama su įvairiais varikliais, tarp jų ir dyzeliniais 1.9 TDI bei 2.5 TDI. Todėl naudotų automobilių rinkoje netrūksta *Audi A6* modelių su visais varančiaisiais ratais. Jei kalbėtume apie važinėjimo malonumą ir saugumą, *quattro* automobilių versijos yra

pranašesnės už tik viena ašimi varomus modelius. Visų pirma jie yra daug stabilesni ant slidaus kelio paviršiaus (lyjant arba snigiant), be to, galima efektyviai išnaudoti variklio galią. Greitai važiuojant vingiuotais keliais, automobilis yra kur kas geriau valdomas – dėl „Quattro“ sistemos mašina tiesiog nuolankiai važiuoja vairuotojo pasirinkta trajektorija. Ko dar reikia iki visiškos laimės?

Daugelis dar norėtų galingo ir gana taupaus variklio. Šį vaidmenį puikiai atlieka dyzelinis 2.5 TDI variklis. Tiesa, nenuvils ir 1.9



Kaina nuo 8500 Lt
Gamybos metai 1997–2004
Variklis 2.5 TDI
Galia 150–180 AG

geriausias

TDI motoras. Eksploatacijos atžvilgiu jis net patrauklesnis, tačiau naudotų automobilių rinkoje tokių automobilių nėra daug. Nors dyzelinis 2.5 TDI variklis neturi šiuolaikinės “Common Rail” sistemos, o tiesioginio degalų įpurškimo funkciją atlieka elektra valdomas įpurškimo siurblys, tai vairuotojui netrukdo. A6 2.5 TDI quattro pui-

kia reaguoja į akceleratoriaus paspaudimą nuo pačių mažiausių apsučių, nes 370 Nm variklis maksimalų sukimo momentą pasiekia esant vos 1500 aps./min. Minėtas motoras labai elastingas, netgi nepriklausomai nuo to, kuria pavara važiuojame. Vėliausiai gaminti varikliai pasiekia 180 “arklių”. Iki 2001 m. buvo siūlomi

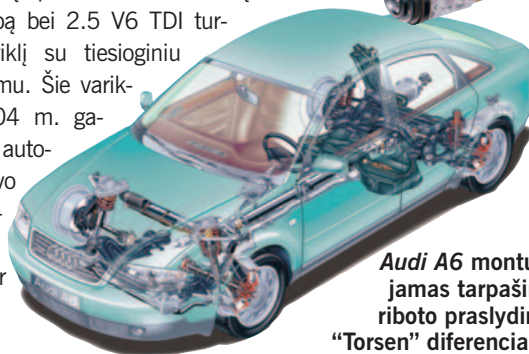
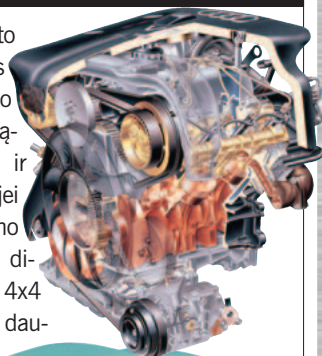


Iš pradžių Audi A6 2.5 TDI quattro buvo siūloma su 150 AG varikliu. 1999 m. asortimentą papildė galingesnis 180 AG turbodieselinis modelis

Eksploatacinės medžiagos ir priežiūra		
Medžiagos	2.5 quattro/150 AG	2.5 quattro/180 AG
Variklio alyva	5W-30 arba 5W-40 (5,5 l)	5W-30 arba 5W-40 (5,3 l)
Mechaninės greičių dėžės alyva	75W-90 (2,2–2,7 l)	75W-90 (3,6 l)
Stabdžių skystis	DOT 4 (1 l)	DOT 4 (1 l)
Variklio aušinimo skystis	glikolio pagrindu 10 l	glikolio pagrindu 10 l
Pagrindinis variklio diržas	dirželis	dirželis
Aptarnavimo intervalai		
Variklio alyva	kas 15 000 km arba kartą per metus	kas 15 000 km arba kartą per metus
Greičių dėžės alyva	kas 60 000 km	kas 60 000 km
Žiedadulkių filtras	kas 30 000 km	kas 30 000 km
Oro filtras	kas 60 000 km	kas 60 000 km
Stabdžių skystis	kas 60 000 km arba kas dveji metai	kas 60 000 km arba kas dveji metai
Variklio dirželis	kas 120 000 km	kas 120 000 km

Technika

Audi A6 automobilyje už sukimo momento paskirstymą visiems varantiems ratams atsakingas tarpašinis riboto praslydimo “Torsen” diferencialas. Esant normalioms sąlygoms jis sukimo momentą priekinei ir galinei ašiai paskirsto tolygiai. Tačiau jei vienos ašies ratai ima praslysti, paskirstymo santykis keičiasi. Mechanizmas pasižymi dideliu efektyvumu bei patvarumu. Be 4x4 pavaros, reikėtų paminėti komfortišką daugiasvirtę pakabą bei 2.5 V6 TDI turbodieselinį variklį su tiesioginiu degalų įpurškimu. Šie varikliai 1997–2004 m. gamintuose A6 automobiliuose buvo skirtingo galin-gumo: 150, 155, 163 ir 180 AG.



Audi A6 montuojamas tarpašinis riboto praslydimo “Torsen” diferencialas

Audi A6 2.5 TDI quattro paprastai parduodamas tuomet, kai gresia didelės išlaidos – dažniausiai tai susiję su variklio remontu.

motorai, pasiekiantys 150 AG, vėliau 155 ir 163 AG. Automobilis su 180 AG varikliu iki 100 km/h įsibėgėja per 9,1 s. Jo vidutinės degalų sąnaudos tėra 8–9 l/100 km, t.y. tik litru daugiau negu vien priekiniais ratais varomos versijos.

Automobilio salonas erdvus, efektyvi garso izoliacija – dažniausiai quattro modeliai būdavo gerai sukomplektuoti pagal pirmojo savininko pageidavimus. Standartinėje įrangoje bus ESP sistema, keturios oro pagalvės ir oro užuolaidos, elektros paketas ir oro kondicionierius. Daugelyje egzem-

pliorių, ypač naujesnių, rasime ir kitą naudingą įrangą, pvz., ksenono žibintus ar navigaciją.

Brangus išlaikymas

Naudoti automobiliai su 4x4 pavara kainuoja daugiau, tačiau atsižvelgus į privalumus didesnės išlaidos pagrįstos. Nereikia baimintis tarpašinio diferencialo gedimo, nes “Torsen” sistema yra mechaninė ir labai patikima. Automobiliai buvo komplektuojami su trimis pavarų dėžių versijomis: mechanine ir dviem automatinėmis – “Tiptronic” ir “Multitronic”. Pastarosios reikėtų vengti, nes patikimumu ji negarsėjo, o remontas labai brangus.

Bene didžiausia bėda, su kuria susidursime rinkdamiesi dyzelinį quattro automobilį, bus variklis.

Salonas



Džiugina tai, kad prietaisų skydelis yra aiškus, rodmenys lengvai skaitomi. Ergonomika puiki, o apdailos medžiagos patvarios – net dešimties metų egzemplioriuose jos vis dar gerai atrodo

Nors 1.9 TDI labai geras ir patikimas, tačiau modeliai su šiuo varikliu sutinkami retokai. O štai 2.5 TDI motoras gali sukelti nemažai rūpesčių, tuo labiau kad dauguma nuo 1997 m. gamintų automobilių yra ir nemažai nuvažiavę. Greičiausiai dyla paskirstymo velenė-

Eksplotaciją palengvina didelė neoriginalių detalių patraukliomis kainomis pasiūla. Bet net ir tada išlaidos bus nemažos.

lio kumšteliai, dėl to variklis praranda galią, dūmija ir dirba netolygiai. Dažniausiai taip nutinka 200–250 tūkst. km nuriedėjusiems egzemplioriams. Su šia bėda susijusio remonto kainos prasideda nuo 1500 Lt. Dažnai genda ir degalų įpurškimo siurblys bei jo valdymas, o tokio negalavimo “gydymui” išleisime nuo 1500 iki 2500 Lt, priklausomai nuo to, kas suges. Reikia patikrinti ir turbokompresorių, kurio remonto kaina (įskaitant nuėmimą ir pasta-

tymą) – nuo 1000 Lt. Taip pat gali būti užsikisęs tarpinis oro aušintuvas. Labai brangiai kainuos pakeisti paskirstymo dirželį. Pakeisti šią detalę, įskaitant guolius, vandens pompą ir generatoriaus dirželius, neautorizuotame servise atsieis apie 2300 Lt. Be to, dažniausiai kartu keičiamas vadinamosios termomovos guolis darbų ir detalių kainą kilstelės mažiausiai iki 3000 Lt. Šiuos darbus rekomenduojama atlikti kas 120 tūkst. km.

Nemažai rūpesčių sukelia priekinė pakaba, kurią tenka nuodugniai remontuoti kas keliasdešimt tūkstančių kilometrų. Jei naudosisime originalias detales, remontas kainuos 3500 Lt. Naudojant neoriginalias detales išlaidas galima sumažinti iki 2000 Lt, bet kartu mažėja ir patvarumas.

Dėl korozijos bėdų dažniausiai nekyla, taip pat retai genda elektronika. Vienas iš nedaugelio dažnai pasikartojančių gedimų – streikuojantis ABS valdymo blokas.

Leonas Paplauskas

Išvada

■ Audi A6 2.5 TDI quattro suteikia daug važiavimo malonumo, tačiau jo eksploatacija brangi. Dėmesio verti automobiliai po modernizacijos 2002 m., kuriuose pašalintos kelios su varikliu susijusios bėdos, pvz., pakeisti nepatvarūs paskirstymo velenėliai, montuojamas patvaresnis degalų įpurškimo siurblys. Jei kalbėtume apie 4x4 pavaros patikimumą, didesnių pastabų nėra – puikiai dirba ir retai genda. Žinoma, tik tokiu atveju, kai mašina tinkamai eksploatuojama ir prižiūrima.



Vairuotojo sėdynė reguliuojama įvairiomis kryptimis ir užtikrina didelį važiavimo komfortą. Vietos pakaks net aukštiems vairuotojams. Ant galinių sėdynių patogų, bet jei reikės padidinti bagažinę, dugnas bus nelygus



Audi A6 quattro universalso bagažinės talpa (455 l), palyginti su tos pačios klasės konkurentais, nedidelė. Joje yra nedidelė slėptuvė

Privalumai

- Patikima 4x4 sistema
- Komfortiška važiuoklė
- Kokybiškas salonas

Trūkumai

- Nepatikimi 2.5 TDI varikliai
- Genda įpurškimo siurblys
- Nepatvari daugiasvirtė pakaba

AUDI A6 AVANT 2.5 TDI QUATTRO (2000 m.) atsarginių detalių kainos	
Detalė	Kaina (Lt)
Priekiniai žibintai (vnt.)	220
Galiniai žibintai (vnt.)	250
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	120
Galinių stabdžių diskai (vnt.)	90
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	150
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	70
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	260
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	300
Sankabos komplektas	970
Priekinis sparnas	170

Techniniai AUDI A6 AVANT 2.5 TDI QUATTRO (2000 m.) duomenys	
Ilgis (mm)	4796
Plotis (mm)	1810
Aukštis (mm)	1479
Durų/vietų salone sk.	5/5
Variklis	turbodyzelinis
Variklio darbinis tūris (cm³)	2496
Variklio cilindų sk.	6
Maks. sukimo momentas (Nm esant aps./min.)	310/1500
Pavarų dėžė	6/mech.
Maks. greitis (km/h)	214
Įsibėgėjimas (s) 0–100 km/h	10,2
Degalų bako talpa (l)	70
Bagaz. talpa (l) min./maks.	455/1590
Automobilio masė (kg)	1680
Padangos (priekinės, galinės)	205/60 R15
Degalų sąnaudos (l/100 km) mieste, užmiestyje, vidutinės	11,3/6,1/8
Kaina (Lt)	nuo 23 000 Lt



Pradedu dieną nuo COMPUTER BILD naujienų!

KOMPIUTERIAI
TELEFONAI
SKENERIAI
FOTOAPARATAI
TESTAI
NAUJIENOS
RINKA
DOWNLOADS
PROGRAMOS
INTERNETAS



Užėik, skaityk, sužinok!

computerbild.lt

Modelio istorija

1991 m. kovas – Mazda MX-3 pristatymas Europoje. Varikliai: 1.6/88 AG ir 1.8 V6/133 AG.

1992 m. birželis – Japonijos rinkoje debiutuoja variklis 1.5 16V (DOHC).

1994 m. sausis – 16 vožtuvų variklis 1.6/107 AG ir naujas prietaisų skydelio dizainas.

1998 m. ruduo – nutraukiama MX-3 gamyba, kita modelio karta nebegaminama.



Nors Mazda MX-3 jau daug metų, ji iki šiol suteikia važiavimo malonumą, nebrangi ir jos eksploatacija. Deja, pasirinkimas naudotų automobilių rinkoje vis mažėja

Paskubėkite, nes greitai neliks

Apie tokius automobilius kaip Mazda MX-3 sakoma, kad jie yra beveik amžini. Iš tiesų tinkamai eksploatuojami šie automobiliai labai ilgai tveria, tačiau net ir jie negali būti atsparūs laikui. Todėl jei norite turėti tokią mašiną, reikėtų suskubti ją nusipirkti.

■ Mazda MX-3 yra labai vykusi ir patikima mašina, tik, deja, nebejauna. Mat nuo jos debiuto praėjo 18 metų, o gamyba nutraukta 1998 metais. Taigi geriausiu atveju galime nusipirkti dešimties metų senumo automobilį. Jei pavyks rasti gerai išlaikytą paskutinių gamybos metų modelį, dar galime tikėtis,

kad eksploatacija nekels rūpesčių. Tačiau nusipirkus pirmųjų metų laidos automobilį reikia būti pasiruošusiam ir tokiems gedimams, kurie atsiranda... dėl senstančios gumos. Beje, kaip ir renkant kitas sportinio charakterio mašinas, labai sunku rasti nenuvažinėtą Mazda MX-3 egzempliorių su geros

kondicijos kėbulu, be akivaizdžių korozijos požymių.

Rinkoje daug prastos būklės mašinų

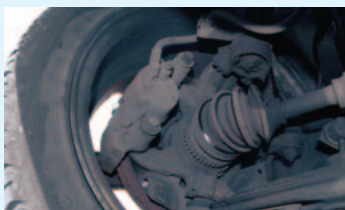
Didelis eksploatacinis privatumas tas, kad šio automobilio konstrukcijoje panaudoti iš patikimo Mazda 323 modelio pasis-

kolinti sprendimai. Tai labai palengvina važiuoklės ir variklio sistemos atsarginių detalių paiešką. Sunkumų gali kilti tik ieškant kėbulo detalių – originalios yra labai brangios, o gerų naudotų detalių yra mažai ir jų kainos laikui bėgant tik didėja. Iš 323 modelio yra paimtas ir bazinis 1.6 16V

Gedimai



1. Beveik visi MX-3 modeliai turi bėdų dėl stoglangio sandarumo – senos tarpinės praleidžia vandenį



2. Reikėtų atkreipti dėmesį ir į labai brangias pakabos detales – pusašius ir kt.



3. Variklis gali netolygiai dirbti dėl dažnai gendančios nepatvarios uždegimo sistemos



4. Galinėje pakaboje yra nemažai vietų, kurios gali per anksti susidėvėti dažniausiai dėl blogų kelių



variklis. Iki 1994 m. jame buvo vienas skirstymo velenėlis (SOHC) ir motoras turėjo 88 AG, vėliau pasirodė naujas variklis su dviem skirstymo velenėliais (DOHC), kurio galia – 107 AG. Mechanikai labai gerai atsiliepia apie abi motorų versijas, jie ilgai negenda ir neryja daug alyvos. Dėl geresnės charakteristikos ir jaunesnio amžiaus labiau rekomenduojame galingesnę versiją. Kitas populiarus šio modelio variklis yra 1.8 V6, 129 AG (iš pradžių jis turėjo 133 AG) su kintama oro įsiurbimo sistema. Jis dirba beveik idealiai ir jo techninės charakteristikos labai geros – iki 100 km/h mašina įsibėgėja

per 8,5 s (esant 1.6 varikliui – dviem sekundėmis ilgiau). Turint tokį motorą norisi rimtai palakstyti, todėl daugelio šių variklių būklė, deja, yra prasta. Pagrindinė bėda – didelės alyvos sąnaudos (maždaug vienas litras 1000 km kelio). Remontuoti šį motorą neapsimoka, taigi kur kas saugiau rinktis patvaresnį 1.6 variklį – jo trūkumai (dažniausiai uždegimo sistema) šalinami palyginti nebrangiai.

1.6 variklis nekelia daug rūpesčių

Mazda MX-3 labai lengvai valdoma, ji nėra per daug komfortiška, bet suteikia malonumą va-



1994 m. buvo pakeistas prietaisų skydelis (nuotraukoje). Prieš tai buvęs skydelis – identiškas kaip ir 323 modelyje, gamintame iki 1994 m.



Stoglangis – naudingas privalumas, tik kartais praleidžia vandenį



Apdailos detalės ne visada geros būklės ir būtent joms sunkiausia sugrąžinti gerą išvaizdą



Vairuotojo sėdynė gerai išprofiluota, reguliuojama aukščio, bet dažnai būna nutrintais šonais

Privalumai

- Sportinis charakteris
- Ilgaamžiškumas
- Patogi vairuotojo vieta

Trūkumai

- Per greitai dėvisi pakaba
- Mažoka bagažinė
- Brangios kėbulo detalės

Techniniai duomenys

Variklis – benzininis, R4/16V DOHC • Darbinis tūris – 1598 cm³ • Maks. galia – 107AG esant 6200 aps./min. • Maks. sukimo momentas – 134 Nm esant 3600 aps./min. • Maks. greitis – 180 km/h • 0–100 km/h – 10,5 s • Degalų sąnaudos (mieste/užmiestyje/vidutinės) – 5,7/7,9/8,6 l/100 km • Kėbulo tipas – kupė • Durų/vietų salone sk. – 2/4 • Bagažinės talpa (min./maks.) – 290/390 l • Varantieji ratai – priekiniai • Pavary dėžė – 5/mech. arba 4/autom. • Padangos – 185/65 R14 • Kaina – nuo 5 tūkst. Lt

Atsarginių detalių kainos

Detalė	Kaina (Lt)
Alyvos filtras (vnt.)	48
Priekiniai žibintai (vnt.)	942
Priekinių stabdžių diskai (vnt.)	128
Priekinių stabdžių trinkelės (kompl.)	190
Galinių stabdžių trinkelės (kompl.)	122
Priekiniai amortizatoriai (vnt.)	355
Galiniai amortizatoriai (vnt.)	195
Sankabos komplektas (vnt.)	550

Išvada

■ Labiau rekomenduojama *Mazda MX-3* su 1.6 varikliu. Galingesnis 1.8 V6 variklis yra įdomesnis, bet gali kelti daugiau rūpesčių. O štai silpnesnis motoras ilgiau negenda – galbūt todėl, kad šiuos automobilius eksploatuoja ramesni vairuotojai. *Mazda MX-3* yra patvarios konstrukcijos, bet laikui bėgant į ją reikia vis daugiau investuoti. Palyginti su panašiais to laikotarpio automobiliais, *MX-3* laikomas patikimu modeliu. Jei laiku suremontuosite pakabą ir stabdžių sistemą, gedimų nebus daug.



Nors galinis stiklas užima nemažą dalį kėbulo, matomumas atgal yra prastas

V.Švedui vis labiau praverčia raliuose užsienyje kaupiami patirtis – greičiu jis akivaizdžiai pranoksta visus kitus Lietuvos čempionato dalyvius



Saulėtą ralių laimėjo kauniečių duetas

Dvi dienas vykusįame tradiciniame "Saulės" ralyje greičiausias buvo kauniečių Vytauto Švedo ir Žilvino Sakalausko ekipažas (*Mitsubishi Lancer EVO IX*).

■ Jau antrą ralių iš eilės Lietuvoje laimintis kauniečių duetas nepaliko varžovams jokių šansų – laimėjo 11 iš 12 greičio ruožų ir artimiausius persekiotojus aplenkė daugiau nei 50 sekundžių.

Norint laimėti – klysti negalima

Lenktynės prasidėjo Šiauliuose, kur liepos 11-osios, šeštadienio, vakarą visi 37 ekipažai turėjo įveikti 9,2 km – tai buvo du asfaltiniai greičio ruožai. Po jų lyderiais tapo Roko Lipeikio ir Ingos Lipeikytės (*Mitsubishi Lancer EVO VIII*) ekipažas. Tačiau labai nedaug atsilikę Vytautas Švedas ir Žilvinas Sakalauskas (*Mitsubishi Lancer EVO IX*) sekmadienį nuo pat ryto išsiveržė į pirmą vietą ir šios pozicijos nebeužleido. Vidutinis nugalėtojų, kurie pirmi buvo ir N4 klasėje, greitis – 122,8 km/h.

Žvyro keliais Kražių apylinkėse sportininkai įveikė dar dešimt greičio ruožų, kurių bendras ilgis – per 100 km. "Spaudėme nė kiek neatsipalaiduodami. Žinojome, kad klysti negalima", – po finišo kalbėjo nugalėtojai. R.Lipeikį bandė vytis Ramūnas Čapkauskas ir Tomas Šipkauskas (*Mitsubishi Lancer EVO IX*): trečią vietą užėmęs žiemos ralyje, šį kartą ekipažas bendroje

įskaitoje irgi liko trečias, o N4 klasėje užėmė antrą vietą.

Atkakli kova ir dėl žemesnių vietų

Lyderių grupėje favoritų pozicijos buvo stabilios, o dėl žemesnių vietų kova vyko iki pat paskutiniųjų metrų. Pavyzdžiui, vienintelis Šiaulių "Sliko" klubo, organizavusio šį ralių, ekipažas – Giedrius Kriptavičius ir Ričardas Baubinas – galutinėje įskaitoje liko dešimtas. Jų *Subaru Impreza* automobiliui buvo kilę rimtų techninių bėdų, bet sportininkai kovojo iki galo. Ir jeigu ne nesėkmė paskutiniame greičio ruože, galėjo palypėti bent pora laiptelių aukščiau. "Per kelis paskutiniuosius kilometrus praradau viską, ką

buvo pavykę pasiekti stabilium važiavimu. Prieš nosį dar užlindo iš šalikelės į trasą grįžęs varžovas – ir teko susitaikyti su žemesne vieta", – po finišo sakė G.Kriptavičius.

Tik 1,3 s skyrė penktą ir šeštą vietas absoliučioje įskaitoje: Martyno Samučio ekipažas sugebėjo aplenkti Dromyką Butvilą – prieš paskutinį greičio ruožą juos skyrė vos 0,2 s.

Tiesa, abu šie ekipažai nepateko tarp prizininkų N4 klasėje – trečią vietą šioje klasėje užėmė Audrius Gimžauskas ir Kęstutis Girštautas (*Mitsubishi Lancer EVO IX*).

2WD automobiliai – prie pat dešimtuko

Į pirmąjį bendros įskaitos dešimtuką pretendavo ir dviem ratais va-

romus automobilius pasirinkę sportininkai. Ne tik todėl, kad dėl sunkmečio kai kurie galingą techniką pasirinkę sportininkai laikinai nedalyvauja varžybose. *Renault, Honda, Opel, BMW* ar *Volkswagen* markių automobiliai važiavo ištis greitai. Publika tradiciškai azartišku vairavimu stebino Dovilas Čiutelė (*VAZ 2105*), tačiau jis šį kartą liko dvyliktas (pirma vieta R2000 klasėje). Vos 11 sekundžių jį sugebėjo aplenkti Vytauto Baranauskas ir Gediminas Celiešius (*Ford Fiesta*), kuris tapo N2000 klasės nugalėtoju. A2000 klasėje greičiausi buvo Irmantas Žukauskas ir Gediminas Figurinas (*Renault Clio*).

Saulenis Pociūnas

Ralio "Saulė 2009" rezultatai

Vieta	Ekipažas	Automobilis	Klasė	Rezultatas	Vidutinis greitis (km/h)
1.	Vytautas Švedas, Žilvinas Sakalauskas	<i>Mitsubishi Lancer EVO IX</i>	N4	56.00,9	122,8
2.	Rokas Lipeikis, Inga Lipeikytė	<i>Mitsubishi Lancer EVO VIII</i>	A8	56.51,5	121
3.	Ramūnas Čapkauskas, Tomas Šipkauskas	<i>Mitsubishi Lancer EVO IX</i>	N4	57.05,2	120,5
4.	Audrius Gimžauskas, Kęstutis Girštautas	<i>Mitsubishi Lancer EVO IX</i>	N4	58.02,8	118,5
5.	Martynas Samutis, Ramūnas Šaučikovas	<i>Mitsubishi Lancer EVO IX</i>	N4	58.42,2	117,2
6.	Dromykas Butvilas, Valdas Butvilas	<i>Subaru Impreza</i>	N4	58.43,5	117,1
7.	Remigijus Dermantas, Juozas Rudzinskas	<i>Mitsubishi Lancer EVO VI</i>	A8	59.35,8	115,4
8.	Gediminas Maškauskas, Modestas Urbutis	<i>Subaru Impreza</i>	A8	1.02.13,8	110,5
9.	Adomas Janulionis, Šarūnas Meškys	<i>Mitsubishi Lancer EVO VII</i>	A+	1.02.16,5	110,5
10.	Giedrius Kriptavičius, Ričardas Baubinas	<i>Subaru Impreza</i>	A+	1.02.20,8	110,3
11.	Vytutas Baranauskas, Gediminas Celiešius	<i>Ford Fiesta</i>	N2000	1.02.23,2	110,3
12.	Dovilas Čiutelė, Žydrūnas Vaitkevičius	<i>VAZ 2105</i>	R2000	1.02.34,3	109,9
13.	Irmantas Žukauskas, Gediminas Figurinas	<i>Renault Clio</i>	A2000	1.04.29,3	106,7

Pagaliau Markas Webberis
iškovojo pirmąją pergalę



Pirmoji Marko Webberio pergalė

Vokietijos Niurburgringo trasoje vykęs "Formulės-1" čempionato "Grand Prix" etapas tapo istorinis australui M.Webberui: 32-ejų metų lenktynininkas pirmą kartą gyvenime kopė ant aukščiausio šių lenktynių garbės pakyls laiptelio.

2002-aisiais debiutavęs lenktynėse "Minardi" ekipoje M.Webberis žingsnis po žingsnio ėjo savo pirmosios pergalės link. Ir sprendžiant iš visko – tai tikrai nebus paskutinis jo laimėjimas. Ši sezona "Red Bull" ekipa yra labai greita, o M.Webberio rezultatai – stabilūs.

Teisėjų nuobauda nesustabdė

M.Webberis Vokietijoje tikrai buvo greičiausias. Jis laimėjo kvalifikaciją, o lenktynėse buvo akivaizdžiai greitesnis už konkurentus. Skubančio pergalės link australo nesustabdė net teisėjų skirta nuobauda – papildomai važiuoti pro techninio aptarnavimo zoną. Ši ke-

liolika sekundžių atėmusi bauda buvo skirta todėl, kad po starto jis stuktėlėjo sėkmingiau startavusį Lewisą Hamiltoną. Dabartinis planetos čempionas po šio susidūrimo smuktėlėjo į rikiuotės galą, o M.Webberis vis tiek sugebėjo sugrąžinti lyderio poziciją. Finiše jis 9,2 s lenkė savo komandos draugą Sebastianą Vettelį (antras iš eilės "Red Bull" komandos dublis), o trečias finišavo "Ferrari" vairuotojas Felipe Massa.

"Brawn" lėtėja?

Dabartinis sezono lyderis Jensonas Buttonas iš "Brawn" komandos jau antrame etape iš eilės lieka už prizininkų trejeto. Bet taškų pelno:

Niurburgringe jis finišavo penktas, o antrasis "Brawn" komandos vairuotojas Rubensas Barrichello – šeštas. Tačiau ir komandinėje įskaitoje "Brawn" kol kas užtikrintai pirmauja, ir asmeninėje J.Buttono pozicijos daugiau nei stiprios.

Tai, kad sezono pradžioje buvę akivaizdūs lyderiai vis dažniau turi vyti, pavyzdžiui, "Red Bull" komandos lenktynininkus, tik didina intrigą.

Trečią vietą etape užėmęs F.Massa ant garbės pakyls kopė pirmą kartą šį sezoną: "raudonieji", atrodo, sugeba vyti. Tik Kimi Raikkonenas atrodė kukliai: buvęs pasaulio čempionas, galima sakyti, atėmė taškus iš Adriano Sutilo, privertęs jį išlėkti iš trasos, o kiek vėliau ir pats sustojo dėl variklio gedimo.

Alternatyvus čempionato idėja – dar gyva

Nors birželį atrodė, kad čempionate dalyvaujančios komandos ir varžybų organizatoriai susitarė bent jau dėl artimiausios ateities, pastarosiomis dienomis vėl pasigirdo kalbų, kad ekipos pasirengusios dalyvauti kitame čempionate. Komandų asociacija FOTA bando spausti ir tarptautinę automobilių federaciją FIA, ir F-1 komercinių teisių valdytoją Bernie Eccles-

tone'ą. Tad atrodo, kad dangus virš F-1 nėra giedras. Bet lietaus, kurio buvo laukta Vokietijoje, lenktynių metu nebuvo. Gal ir virš pačių varžybų susikaupę debesys vis dėlto nevirs nauja audra.

Saulenis Pociūnas

Vairuotojų įskaita po 9-ojo etapo

Vairuotojas	Taškai
1. Jensonas Buttonas	68
2. Sebastianas Vettelis	47
3. Markas Webberis	45,5
4. Rubensas Barrichello	44
5. Felipe Massa	22
6. Jarno Trulli	21,5
7. Nico Rosbergas	20,5
8. Timo Glockas	13
9. Fernando Alonso	13
10. Kimi Raikkonenas	10
11. Lewisas Hamiltonas	9
12. Nickas Heidfeldas	6
13. Heikki Kovalainenas	5
14. Sebastienas Buemi	3
15. Robertas Kubica	2
16. Sebastienas Bourdais	2

Komandų įskaita

Komanda	Taškai
1. "Brawn GP Formula One Team"	112
2. "Red Bull Racing"	92,5
3. "Panasonic Toyota Racing"	34,5
4. "Scuderia Ferrari Marlboro"	32
5. "AT&T Williams"	20,5
6. "Vodafone McLaren Mercedes"	14
7. "ING Renault F1 Team"	13
8. "BMW Sauber F1 TeamBMW"	8
9. "Scuderia Toro Rosso"	5

Dešimtas F-1 etapas –
Vengrijos GP – vyks liepos 26 d.
Hungaroringo trasoje



Jau antrame "Formulės-1" čempionato etape iš eilės du aukščiausius garbės pakyls laiptelius užima "Red Bull" komandos lenktynininkai

AFP nuotr.

“Citroen” elektrifikacija



Hibridas su dyzeliniu varikliu – brangus sprendimas. Jau dabar hibridiniai automobiliai nėra iš pigiųjų. Todėl atrodytų, kad jį prasmingiau būtų montuoti į didesnius automobilius, kurių degalų sąnaudos didesnės. Tokią techniką grūsti į mažus automobilius atrodo beprasmiška

Hibridai iki 2010 m.

HONDA Insight: automobilis turi būti gerokai pigesnis už *Toyota Prius*. Vidutinės degalų sąnaudos: 4,6 l/100 km

2009 M. BIRŽELIS



LEXUS RX 450h: hibridinės pavaros pionieriaus SUV. Vidutinės degalų sąnaudos – tik 6,3 l/100 km

2009 M. BIRŽELIS



TOYOTA Prius: trečiosios kartos modelis iš viso pažaboja 136 “arklių” galią ir sunaudoja vidutiniškai vos 3,9 l/100 km

2009 M. LIEPA



avo ir dyzelinį variklį



Puikus sumanymas ar visiško fiasko rizika? 2011-aisiais rinkoje turėtų pasirodyti pirmieji hibridiniai automobiliai, varomi dyzeliniu varikliu.

■ Prie automobilių, varomų benzininiu ir elektriniu varikliu, jau spėjome priprasti. Dabar tokio tipo hibridinės transporto priemonės pradeda naują erą – benzininis variklis keičiamas dyzeliniu. Prancūzai iš “PSA Citroen Peugeot” koncerno neabejotinai yra pirmi – tokio tipo sistemos neturi net japonai. Tik kyla klausimas, kokios naudos duos toks sprendimas? Ar pirkėjai norės už tai mokėti dar daugiau pinigų? Juk jau šiuo metu hibridiniai automobiliai nėra iš pigiųjų...

Hibridinis Hypnos varomas abiem ašimis

Projekto vadovas Denis Ciapa užsiima visai kitkuo. Netoli Paryžiaus esančioje bandomojoje trasoje jis išjudina koncepcinį *Hypnos*, kad įkrautų gale esančias baterijas. Futuristinio stiliaus salone ant krištolinio gaubto išsižiebja skaičiai –

80 km/h. Greičio matuoklis apšviestas raudonai, vadinasi, 200 “arklių” dyzelis dirba be gale esančio 50 “arklių” elektrinio variklio pagalbos.

Sportinio stiliaus 4,9 m ilgio krosveryje sumontuotas dyzelinis motoras dirba labai garsiai. Ar taip skamba ateitis? Tai, sakytume, greičiau šalutinis koncepcinio modelio, kuris neskirtas kasdien važinėti, o tik kaip eksponatas dalyvauti įvairiuose automobilių renginiuose, poveikis.

“Jame nėra jokių garso izoliacijos medžiagų”, – sako D.Ciapa, kurio veide švyti nuginkluojanti šypsena. Juk *Hypnos*, pristatytas praėjusių metų Paryžiaus automobilių parodoje, niekada nebus gaminamas serijiniu būdu, o štai jame esantis dyzelinis hibridinis variklis – taip. Nors tokio sprendimo pasirinkimas, palyginti su benzininiais hibridais, kainuos brangiau, prancūzai nori jį montuoti į dvi mašinas: *Peugeot 3008* ir *Citroen DS5*. Jei kalbėtume apie vidutinės klasės automobilius, kol kas jokia tikslesnė informacija nežinoma.

Dyzelio hibridas gerokai brangesnis

Hibridinis dyzelinis *DS5* yra 4,42 metro ilgio. Jo formos panašios į vienatūrį. Šio modelio “vinis” tu-



Komentaras

Jei kalbėtume apie techninę šio sprendimo pusę, reikėtų pasakyti, kad viskas sėkmingai pavyko. Tik labai smalsu dėl to, kiek toks automobilis bus brangesnis už hibridus su benzininiais varikliais. Tikėjimės, kad PSA koncerno “Citroen” padalinys mus maloniai nustebins.

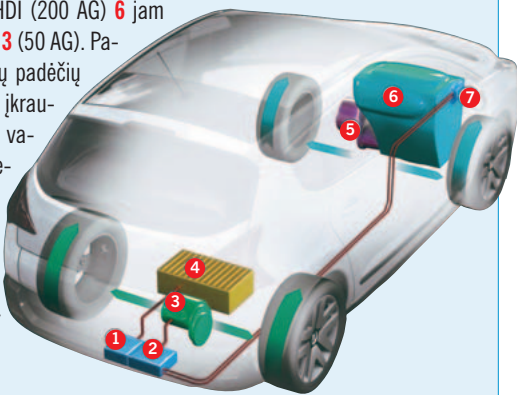
rėtų būti išskirtinio dizaino salonas, kurio esmė – atskiros sėdynės gale vietoje vienos ir, žinoma, variklis. Nikelio metalo hidrido (Ni-MH) baterijos užima tiek vietos, kiek trys batų dėžutės. Jų turis elektriniu režimu leidžia nuvažiuoti 3 km ne didesniu kaip 50 km/h greičiu. Toks automobilis turėtų vidutiniškai sunaudoti 4,5 l dyzelino 100 km kelio (jo CO₂ būtų 120 g/km). Važiuojant “Svarovsky” gamybos spidometras kartais dega žaliai – vadinasi, įjungtas būtent elektrinis važiavimo režimas. Technine kalba tai reiškia, kad įjungta tik galinė 1800 kg sveriančios transporto priemonės pavarą.

Taigi koncepcinis dyzelinis *Hypnos* važiuoja, jo hibridinė sistema, be abejo, veikia. Tik kyla klausimas, ar pirkėjai susigundys įsigyti mašiną, kuri dėl dyzelinės širdutės po variklio dangčiu bus apie 4 tūkst. eurų brangesnė nei benzininis hibridas? Kiek kilometrų reiks nuvažiuoti, kad tas skirtumas atsipirktų? Jau netrukus “PSA Citroen Peugeot” koncernas atsakys į visus šiuos klausimus.

Loreta Žilinskaitė

Trumpai apie dyzeliniu varikliu varomą hibridą

Po variklio dangčių 2.0 HDI (200 AG) 6 jam padeda elektrinis variklis 3 (50 AG). Pavaros perjungiamos šešių padėčių “automatu” 5. Baterija 4 įkraunama stabdant mašiną varikliu. “Start&Stop” sistema 7 išjungia HDI variklį sustojus sankryžoje. Abiejų variklių bendradarbiavimo procesui vadovauja elektronika 1 ir 2. Šitaip automobilis sėkmingai juda į priekį.



MERCEDES S 400 Hybrid: V6 ir elektrinio variklio bendra galia – 299 AG. Vidutinės degalų sąnaudos – mažiau nei 8 l/100 km
2009 M. LIEPA



BMW X6 Active Hybrid: V8 “širdutei” į pagalbą ateina gale esantys švininiai akumuliatoriai. 15 proc. mažesnės degalų sąnaudos
2009 M. PABAIGA



PORSCHE Panamera Hybrid: papildomas elektrinis variklis sumažina vidutines degalų sąnaudas ir CO₂ išmetimą į aplinką
2009 M. PABAIGA



Rinka smunka toliau

Preliminariais “AutoTyrimų” duomenimis, 2009 m. birželį Lietuvos naujų lengvųjų automobilių rinka smuko 56 proc. – iki 923 vnt. Kritimo tendencija akivaizdi nuo 2008 m. rudens.

■ Praėjusį mėnesį asmeninių automobilių (M1) registravimas sumažėjo 53 proc. – iki 889 vnt., o lengvųjų komercinių transporto priemonių rinka smuko net 83 proc. – iki 34 vnt. Birželį Lietuvos naujų automobilių rinkoje vėl pirmavo *Toyota* (175 vnt.), tačiau šįkart jai ant kulnų lipo *Mitsubishi* (173 vnt.), o *Renault* (86 vnt.) gerokai atsiliko. Praėjusį mėnesį populiariausi asmeninės paskirties modeliai buvo *Mitsubishi Lancer* (109 vnt.), *Renault Megane* (69 vnt.) bei *Toyota Auris* (41 vnt.).

2009 m. pirmąjį pusmetį Lietuvoje iš viso užregistruota 4813 naujų lengvųjų automobilių, t.y. 69 proc. mažiau nei atitinkamu 2008 m. laikotarpiu.

ABL inf.

Lengvųjų automobilių registracija 2009 m. birželį		
	Užregistruota per 2009 m. birželį	Pokytis (vnt.), palyginti su 2009 m. geguže
1. Toyota	175	-42
2. Mitsubishi	173	+132
3. Renault	86	+49
4. Ford	56	+8
5. Nissan	41	+9
6. VW	35	11
7. Dacia	34	33
8. Hyundai	34	3
9. Škoda	34	11
10. Citroen	33	12

Šaltinis: “Autotyrimai”

Šį birželį perkamiausias naujas modelis – japoniškas *Mitsubishi Lancer*

Kitame numeryje (šeštadienį, rugpjūčio 1 d.) skaitykite:

DIDYSIS TESTAS

Fiat Panda 1.2, Citroen C1, Kia Picanto 1.1, Suzuki Alto



Keturi mažyliai – važinėti siauromis senamiesčio gatvėmis

PASAULINĖ PREMJERA

Škoda Yeti



***VW Tiguan* dvynys iš Čekijos**

NAUDOTI AUTOMOBILIAI

Honda Civic



Tinka daugeliui gyvenimo atvejų

Pažangi ir profesionali **BOSCH** diagnostikos technika



Šiuolaikinių technologijų dėka automobiliai tampa vis sudėtingesni. Šiandien naujai pagamintame automobilyje gali būti virš 70 valdymo blokų, kurie valdo atskiras automobilio sistemas, bet tuo pačiu „bendruoja“ tarpusavyje. Šių dienų automobilių drąsiai galima vadinti „kompiuteriu ant ratų“. Įsivaizduokite, ką tokiam automobiliui gali padaryti meistras, kurio pagrindinis įrankis yra plaktukas? Profesionali ir teisinga automobilio diagnostika bei remontas įmanomi tik su pažangia diagnostikos technika bei programine įranga. Be abejo, ši technika veikia tik tada, kai ją valdo meistras, išmanantis šią techniką bei šiuolaikinių automobilių sistemas.

Profesionali Bosch diagnozavimo technika, programinė įranga ESI[tronic] bei pažangiausias automobilių mokymo centras Lietuvoje – tai sprendimas Jūsų automobilių dirbtuvėms.

- ▶ automobilių sistemų analizė – **FSA**
- ▶ valdymo prietaisų diagnostikos įranga – **KTS**
- ▶ akumuliatorių testavimas ir aptarnavimas – **BAT**
- ▶ išmetamųjų dujų analizė – **BEA**
- ▶ dyzelinių sistemų diagnostika – **EPS**
- ▶ kondicionavimo sistemų aptarnavimas – **ACS**
- ▶ stabdžių stendai – **BSA**
- ▶ ratų geometrijos nustatymas – **FWA**
- ▶ ratų montavimas bei balansavimas – **TCE/WBE**



BOSCH

Technologija gyvenimui



Bosch Car Service dirbtuvės visoje Lietuvoje
bei įgalioti **Bosch diagnostikos specialistai**

www.bosch.lt

Kartą gyveno 3 broliai!

Ir nei vienas iš jų nebuvo kvailelis!



sėkmingasis Golf VI



visapusiškasis Golf Plus



greitasis Golf GTI

Volkswagen Golf šeimoje kiekvienas turi savo charakterį, tačiau visi – išskirtinės asmenybės.

Golf VI yra tikras laimės kūdikis, jam nuo pat gimimo buvo lemta tapti geriausiu savo klasės automobiliu pasaulyje. Golf Plus yra didesnis ir talpesnis už likusiuosius – tai jo didžiausias Plusas. Golf GTI išsiskiria veiklumu ir išvaizda – kaip tikras sportininkas!

Ieškokite Volkswagen automobilių platintojų centrų visoje Lietuvoje.



Das Auto.

Golf VI 1.4 TSI – vid. degalų sąnaudos 6,2 l/100 km, vidutinis išmetamo CO₂ kiekis 144 g/km. Golf GTI 2.0 TSI – vid. degalų sąnaudos 7,3 l/100 km, vidutinis išmetamo CO₂ kiekis 170 g/km.
Golf Plus 1.4 TSI – vid. degalų sąnaudos 5,4 l/100 km, vidutinis išmetamo CO₂ kiekis 152 g/km. Golf Plus 1.6 TDI CR – vid. degalų sąnaudos 5,9 l/100 km, vidutinis išmetamo CO₂ kiekis 126 g/km.