

„Lietuvos Metų automobilio 2018“ maratone jau pradėti fiksuoti tarpinių finišų rezultatai. Vienas iš pirmųjų atsakymų, kam atiteks „Šiaulių banko“ dinamiškiausiam konkurso automobiliui teikiama nominacija „Automobilis startuolis“, buvo surastas Kačerginės „Nemuno žiedo“ trasoje.

## **Eksperimentas kartu su VGTU**

Lietuvos žurnalistų autoklubo išrinktos komisijos nariai yra įsipareigoję rinkimų metu susilaikyti nuo perdėm kritiškų išvalgų ir komentarų, tačiau kai kalba eina tuziną greičiausių konkurso ratuočių, tokia sąlyga atrodo esanti pertekline.

Bent minimaliai automobilių pasaulyje besiorientuojantį žmogų pats faktas, kad jam patikėtos mašinos sugeba iki 100 km/val. įsibėgėti greičiau nei per 6 sekundes, verčia nusiimti kepurę ir į jas kreiptis „jūs“. Todėl šiuo atveju svarbus tik vienas saugiklis – neatskleisti dinamiškiausios konkurso rungties rezultatų iki gruodžio 2-ąją vyksiančios iškilmingos ceremonijos apdovanojimų ceremonijos. Kol kas galima tik pažadėti, kad tie rezultatai greičiausiai daug ką nustebins. Štai kodėl.

Nutarus surengti *super* sprinto rungtį buvo kilę šiokių tokių abejonių, ar tai nėra bergždžias laiko gaišimas: teoriškai kieno galvą papuošti laurų vainiku galima palyginus gamintojų deklaruojamus duomenis, išvengiant benzino ir dyzelino deginimo bei padangų naikinimo. Kita vertus, liūdnoji „dyzelgeito“ istorija primena būtinybę kur kas atidžiau filtruoti ir kritiškiau vertinti rinkodaros saldžiabalsių pasakojimus. Juo labiau, kad informaciją apie automobilių dinamines charakteristikas patikrinti sąlyginai lengva.

Vilniaus Gedimino technikos universiteto Automobilių inžinerijos katedros docentas dr. Vidas Žuraulis sutiko imtis arbitro vaidmens ir eksperimento dieną į „Nemuno žiedo“ trasą atsivežė pagreitį matuojantį prietaisą „XL-Meter Pro“, leidžiantį eliminuoti bet koki žmogiškąjį faktorių lyginant skirtingų automobilių dinamines charakteristikas tarpusavyje ir su tuo, ką deklaruoja patys gamintojai. Su vakuuminiu laikikliu prietaisą pritvirtinus prie automobilio stiklo ir įjungus, jis automatiškai fiksuoja startą, atstumą, kurio prireikia įsibėgėti iki 100 km/val., bei sugaištą laiką.

## **Techniniai duomenys - ne visų patikimi**

Kiekvieną pretendentą šioje sprinto rungtyje vienas pilotas (šįkart tai padaryti buvo patikėta vertinimo komisijos senbuviui Renaldui Gabartui) „prasuko“ po keturis kartus, važiuojant į skirtingas puses, nes bandymams pasirinkta trasos dalis nebuvo idealiai lygi horizonto atžvilgiu. Be to, maždaug 10 m/s vėjas viena kartą buvo įsibėgėjimo sąjungininkas, o judant

priešinga kryptimi – „stabdis“. Nors kasdienių kelionių metu į tokias smulkmenas niekas niekada nekreipia dėmesio, visgi mūsų eksperimento metu buvo akivaizdu, kad tokie dalykai koreguoja rezultatą šimtosiomis sekundės dalimis.

Kadangi savaitgalį oro temperatūra siekė viso labo 4 laipsnius šilumos, asfaltas buvo drėgnas, visi dinamiškiausio konkurso automobilio paieškose dalyvavę kolegos buvo susitaikę su mintimi, kad rezultatai bus apčiuopiamai prastesni nei nurodoma oficialiose techninėse charakteristikose. Iš tiesų, 5 iš 9 teoriškai pačių greičiausių automobilių pasirodė šiek tiek kukliau, vienas modelis pademonstravo tiksliai tokį tempą, kokis įrašytas jo vizitinėje kortelėje, o 3 mašinos kiek netikėtai buvo truputį greitesnės.

„Be abejonės, dinaminės automobilio savybės yra vienas daugiausia emocijų sukeliančių dalykų, o įsibėgėjimas nuo 0 iki 100 km/val. greičiau nei per 6 sekundes apskritai netelpa į tradicinius kasdienybės rėmus. Tačiau reiktų turėti galvoje, kad sprogstamąjį pagreitį turinčios mašinos nebūtinai yra „sportinės“. Pergalei klasikinėse lenktynėse „Nemuno žiedo“ trasoje ko gero svarbesnės būtų ne galimybės keliomis šimtosiomis „aštriau“ pajudėti iš vietos, bet važiuoklės ir transmisijos ypatybės. Tarkim, suvaldyti modelį su beveik 300 AG pajėgumo varikliu ir mechanine pavarų dėže ant slidžios dangos yra nepaprastai sudėtinga – ratai arba nuolat buksuoja, arba automobilis važiuoja nepakankamai greitai. Modernūs „automatai“ tokiomis sąlygomis padeda judėti kur kas racionaliau ir greičiau“, – įspūdziais dalijosi R. Gabartas.

Kaip jau minėjome, galutiniai dinamiškumo testo rezultatai sugriovė išankstines prognozes ir paliko šiokios tokios erdvės spekuliacijoms, kaip būtų atrodžiusi galutinė „Automobilių startuolių“ rikiuotė, jei į Kačerginę būtų pavykę atsigabenti prabangųjį „Mercedes-Benz E400 4MATIC Coupe“ ir išsišokėlį „KIA Stinger“. Pastarasis aparatas iki 100 km/val. teoriškai sugeba įsibėgėti per 4,9 sek, tačiau ar taip yra iš tiesų, dėl šiokių tokių nesklandumų logistikos grandinėje bus galima patikrinti tik „Metų automobilio“ stovykloje Druskininkuose.

Žemiau esančioje lentelėje – greičiausi „Lietuvos metų automobilio 2018“ dalyviai, vertinant pagal gamintojų pateikiamus techninius duomenis. Kokie šių modelių rezultatai realybėje, bus atskleista gruodžio 2 d. finalinio vakaro metu.

| <b>Automobilis</b>              | <b>AG skaičius Sprintas 0-100 km/val. (sek.)</b> |     |
|---------------------------------|--------------------------------------------------|-----|
| KIA Stinger                     | 370                                              | 4,9 |
| Mercedes-Benz E400 4MATIC Coupe | 333                                              | 5,3 |
| BMW 530d xDrive Sedan           | 265                                              | 5,4 |

|                              |     |     |
|------------------------------|-----|-----|
| Alfa Romeo Stelvio           | 280 | 5,7 |
| BMW X3 30d xDrive            | 264 | 5,8 |
| BMW 630d xDrive Gran Turismo | 265 | 6   |
| Hyundai i30 N                | 275 | 6,1 |
| Range Rover Velar            | 300 | 6,5 |
| Opel Insignia 2,0            | 250 | 7,3 |
| Mini Countryman SD ALL4      | 190 | 7,4 |
| VW Arteon                    | 190 | 7,7 |
| Audi Q5                      | 190 | 7,9 |

