

20 metų turėjo praeiti, kad „Lietuvos metų automobiliu“ dar kartą būtų išrinktas vadinamojo B segmento atstovas. 2000-ųjų Lietuvos metų automobiliu tapo „Škoda Fabia“, o 2020-ųjų – „Renault Clio“. Kuo šis modelis taip sužavėjo dešimt žurnalistų komisijos narių ir surinko daugiausia – net 55 balus? Šiame straipsnyje – komisijos narių komentarai apie visus į finalininkų septintuką patekusius automobilius.

### **1 vieta: „Renault Clio“ (55 balai)**

Dainius Leonavičius: Šiam automobiliui skyriau daugiausia balų, nes tai geriausią išpūdį palikęs visų rinkimų modelis. Jis mažas tik ta prasme, kad jame nėra daug vietos, kas yra normalu tokio segmento mašinoje. Tačiau beveik visa kita yra lyg aukštesnės klasės ar kito segmento modeliuose.

Salono medžiagos, garso izoliacija – tokių ne visada rasi ir aukštesnės klasės automobiliuose. Jėgos agregatų (variklio, pavarų dėžės) darbas – nepriekaištingas. Multimedija, lyginant su ankstesnėmis versijomis visoje „Renault“ gamoje, yra gerokai pagerėjusi. Ji ir žaisminga, ir informatyvi, ir pakankamai intuityvi. Kaina – pakankamai teisinga (jau nėra pigių automobilių). Be to, jis dailus tiek viduje, tiek išorėje.

Renaldas Gabartas: Kainos ir kokybės lenktynių čempionas. 5 kartos prancūziškas bestseleris susirinko geriausias pirmtakų savybes, ir tuo pat metu atvėrė duris pastaraisiais metais suvešėjusioms technologinėms naujovėms. Išpūdingu, visus B segmento konkurentus nokautuojančiu, komforto įrangos ir elektroninių vairuotojo pagalbininkų sąrašu gali pasigirti jau bazinės įrangos „Clio“ versijos. Automobiliukas turi visiškai naują multimedijos platformą, be kita ko leidžiančią valdyti automobilį nuotoliniu būdu.

„Clio“, ir lig šiol galėjęs pasigirti elegantišku ir moderniu eksterjeru, gavęs keletą meistriškų dizainerio štrichų, dabar atrodo dar atletiškesnis, dinamiškesnis ir labiau traukiantis dėmesį. Be to, prancūzai sugebėjo vienu metu ir sumažinti kėbulo gabaritus, ir padidinti salono bei bagažinės erdvę, ir numesti svorio. Tradiciškai kokybės sinonimu laikomų minkštų interjero apdailos medžiagų naujasis „Clio“ turi bemaž dvigubai daugiau nei pirmtakas.

Svarbiausias dalykas – kelyje „Clio“ elgiasi kaip tikras segmento lyderis. Triukšmas ir vibracijos slopinami pavyzdinai, valdymas nepriekaištingas. Siūloma plati efektyviai dirbančių variklių gama. Kainoraštyje – skaičiai, tarsi iš praėjusio dešimtmečio, išvengę visuotinio pūtimosi vajaus.

Valdas Valiukevičius: Bandymų stovykloje su kolegomis lyginome „Renault Clio“, „Peugeot 208“ ir „Audi A1“. Nugalėtoju tapo „Renault“ dėl itin komfortiško važiavimo, interjero.

## 2 vieta: „Volvo S60“ (45 balai)

Egidijus Babelis: Yra automobilių, kurie visiems giriasi dinaminėmis ypatybėmis. Yra, kurie skalambija apie važiavimo komfortą. Kiti pabrėžia technologijas ar stabilumą. O „Volvo“ tiesiog sėdi ir dirba. Ir be jokių ditirambų tiesiog viską padaro gerai.

Visiškas netikėtumas iš švedų. Ankstesniais atvejais jiems visada kažko pritrūkdavo, kad galėtų kaip lygūs su lygiais kovoti prieš vokiškosios trejybės gaminius. O dabar S60 pasiūlė tokį paketą, kad būtent jis, o ne vokiškas automobilis pateko į finalininkų septintuką.

Šis modelis yra grynakraujis skandinavas, jis to neslepia ir netgi džiugina šiaurietišku subtilumu. Iš pirmo žvilgsnio jis neatrodo labai puošniai, tačiau yra tvarkingas. Interjeras minimalistinis, bet kokybiškos ir labai malonios medžiagos, iki smulkmenų išdirbtos detalės rodo jo solidumą.

Nauja „Volvo“ filosofija – tik 2 litrų keturių cilindrų varikliai didžiuosiuose modeliuose, kaip kad XC90 ar S90 atrodo nepakankamai pajėgūs vežti didelį svorį ir atrodo dirbantys viršvalandžius. O gana kompaktiškam S60 šis 250 AG agregatas – pats tas. „Volvo“ – saugumo etalonas. Tačiau priešingai nei pas kitus gamintojus, čia nei viena iš milijono saugumo sistemų neįkyrėjo ir netrukdo mėgautis automobiliu nesant būtinybei. „Volvo S60“ viską daro skandinaviškai subtiliai, ramiai ir beprotiškai gerai.

Aš mėgstu sportiškus, gerai vairuojamus automobilius, bet kartais patinka ramybė. Mėgstu standžias važiuokles, leidžiančias justti kelio dangą, bet nemėgstu kratytis. Tai atrodo nesuderinami dalykai, ir tą gebančius automobilius aš skaičiuoju ant rankų pirštų. Šis prilipo kaip specialiai man siūtas kostiumas. Visų automobilinių savybių harmonija. Ir dar muzika skamba kaip filharmonijoje.

Valdas Valiukevičius: Automobilis nusipelnė manosios nugalėtojų pakylės aukščiausio laiptelio. Viskas čia yra gerai – vaizdas, kokybė, važiavimo savybės, galbūt išskyrus plastines variklių pasirinkimą. Pastatę šalia jo BMW 3, nežinojome kurį rinktis. O pasirinkimą lėmė tik subjektyvūs įvaizdžio ar pakabos komforto faktoriai.

## 3 vieta: „Peugeot 208“ (44 balai)

Matas Buzelis: Naujos kartos „Peugeot 208“ yra labai svarbus automobilis dėl kelių priežasčių. Visų pirma, šį modelį galima įsigyti ne tik su benzininiu arba dyzeliniu, bet ir su elektros varikliu. Vienu metu gamintojas galvoja ir apie dabartį, ir apie ateitį. Tai tikriausiai stilingiausias B segmento automobilis, kalbant tiek apie jo eksterjerą, tiek apie interjerą.

dizainą. Ir 3D prietaisų skydelis – maža magiška smulkmena, tačiau neabejotinai pasiliksianti ne tik šio gamintojo gamoje, bet, tikėtina, ir kitų markių automobiliuose. 208 nustebino ir geromis važiavimo savybėmis, tiksliau valdymu bei protingai suprojektuotu salonu. Čia net yra speciali vieta mobiliajam telefonui pasidėti – pagaliau kas nors pagalvojo ir apie tai.

Ramūnas Fetingis: Puikus prancūziško dizaino pavyzdys. Pavyzdys, kaip galima pagaminti automobilį su šarmu ir stilingai. Įsimintinai atrodo, puikus prietaisų skydelis. Pastarojo meto „Peugeot“ žavi dėl savo mažų vairų ir 208 ne išimtis. Orientuotas į komfortą, bet iš esmės tiks visiems skoniams, jeigu įskaitysime ir netrukus debiutuosiančią elektrinę automobilio versiją. Galėtų būti daugiau garso izoliacijos – ypač jaučiasi aerodinaminis triukšmas.

#### **4 vieta: „Škoda Kamiq“ (43 balai)**

Dina Sergijenko: Automobilis, kuris turi viską, ko reikia: ir gausybę „Škoda“ paslapčių įvairiuose užkaboriuose, ir gerą surinkimo kokybę, ir tvirtą stovėseną kelyje, ir madingą kėbulo tipą. Tiems, kas ieško miesto visureigio, į šį pasižvalgyti ištis vertėtų.

Vitoldas Milius: Daugiausia balų skyriau „Škoda Kamiq“. Tai modelis, atitinkantis seną „Škoda“ reklaminį šūkį – „ir į darbą, ir į sodą...“. Praktiškas, išmanus, gerai atrodantis ir priklausantis vis populiariaujančiai klasei. Tinka ir įmonėms, ir šeimoms.

#### **5 vieta: „Toyota Corolla“ (34 balai)**

Linas Butkus: Turbūt niekada „Corolla“ nebuvo taip arti klasės etalono. Puikios važiuoklės, galingi ir ekonomiškai naujos kartos hibridiniai varikliai, solidi salono apdaila, puiki ergonomika, platus versijų ir įrangos pasirinkimas. Ir pagaliau tai nebėra nuobodus automobilis, kurį mes vertiname tik dėl svarbiausių funkcinių savybių, patikimumo ar išliekamosios vertės. Negaliu neatkreipti dėmesio į lanksčią „Toyota“ kainodarą – visa tai kartu per pusmetį „Corolla“ jau padarė vienu iš mūsų rinkos favoritų.

Žilvinas Pekarskas: Vien už patobulėjusią ketvirtos kartos hibridinę jėgainę, kuri yra tylesnė ir našesnė, skiriu didžiąją dalį balų. Automobilis ekonomišką, skatina važinėti racionaliai. Taip pat tokie patogūs protingi sprendimai, kaip dviejų skirtingų paviršių bagažinės dugnas. Tai priartina prie „Škoda“ praktiškumo. Geras „Toyota“ sprendimas sugrąžinti visus tris „Corolla“ kėbulus – mažiau painiavos ir tas pats DNR.

#### **6 vieta: „Mercedes-Benz GLE“ (17 taškų)**

Dainius Leonavičius: Jei paklaustumėt, ar norėčiau tokį automobilį vairuoti kas dieną,

žinoma, atsakysiu – taip, tikrai. Jis pavergia. Jei paklaustumėt, ar galėčiau tokį automobilį vairuoti kas dieną, aš besčiau į kainos skaičiukus ir atsidusęs nudelbčiau akis. Bet tokių žmonių, kuriems tie skaičiukai yra visai logiški, Lietuvoje yra, ir todėl šis automobilis yra vertas septintuko, nes jis yra vertas kiekvieno to skaičiuko, kuris įrašytas kainyne.

Renaldas Gabartas: Senosios ML klasės įpėdinis ryškus kaip kometa. Kuo artimiau susipažįsti su šiuo visureigiu, tuo labiau jis stebina galios, komforto ir novatoriškų sprendimų kombinacijomis. Nemažai technologinių naujovių naujasis GLE pasiūlė pirmą kartą, aplenkdamas svarbiausius savo konkurentus. Pavyzdžiui, hidropneumatinė aktyvi pakabos reguliavimo sistema, leidžianti amortizatorių bei spyruoklių kietumą reguliuoti kiekvienam ratui individualiai, yra vienintelė rinkoje. Reakcijos į kintančias važiavimo sąlygas yra neįtikėtinai greitos ir tikslios, todėl keliaujantys su GLE lepinami aukščiausiu komfortu bet kokiame kelyje iš esmės taip pat, kaip ir S klasės limuzine.

3 litrų turbodieselinis variklis leidžia 100 km/val. greitį pasiekti greičiau nei per 7 sekundes, kas turint galvoje šio visureigio svorį, atrodo kaip nedidelis stebuklas. Tuo pat metu GLE užėmė antrą vietą efektyviausios stabdžių sistemos rinkimuose. Vienintelis minusas – prie 100 tūkst. ribos artėjanti kaina.

## **7 vieta: „Toyota Supra“ (12 taškų)**

Egidijus Babelis: 1 vieta. Ne balas, o vieta širdyje. Važiavau su juo lenktynių trasoje, važiavau su juo užmiesčio keliais, paskutinę savaitę netgi naudojau tiesiog kaip kasdienį automobilį ir į darbą, ir į sodą. Ir jis mane džiugino kiekvieną sekundę. O ką? Mano šeimininė padėtis leistų jį turėti kaip vienintelį automobilį.

Tai puikus sportinis automobilis. Galingas, greitas, tikslus, ir dar atrodo taip, kad aš bent jau iš galo į jį viešumoje net negaliu žiūrėti, nes kelnėse pasidaro ankšta. Ir tai nėra vien tik kitais marškiniais pervilkta BMW Z4. „Toyota“ arčiau centro pastūmė variklį, jį perprogramavo ir padarė gerokai agresyvesnį žaislą.

„Supra“ – grynakraujė japoniška legenda. Tačiau dėl „Toyota“ kooperacijos su BMW nei kiek nepykstu. Dabar jau klasika tapusi „Supra“ turėjo 6 cilindrų eilėje variklį priekyje ir galinius varančiuosius ratus. Tokią bazę vokiečiai yra puikiai išdirbę, o japonai jos jau senai nebeturi. Nemanau, kad „Toyota“ pati būtų viską padariusi taip gerai. O jei vis tik būtų bandžiusi, „Supra“ kainuotų ne 64, o per 100 tūkst. eurų. Ir turėtų tą pasenusią „Toyota“ multimediją ir nuo 8 dešimtmečio vis dar montuojamą analoginį laikrodį centrinėje konsolėje. Dabar kai jau visa bazė buvo, japonai turėjo laiko ją priderinti arčiau idealumo pagal savo įsivaizdavimą ir viskas baigėsi tokiu sportišku kupė rinkoje, kuris šioje kainos kategorijoje

neturi jokių analogų.

Linus Butkus: Tai – vienas tokių automobilių, kokių rinkoje reikia laukti dešimtmečius. Kaip ir mes visi, jis netobulas, bet nuostabus. Neįmanoma neišgirsti komentarų dėl giminystės su BMW technika, bet aš nesugalvoju, kuo tai gali būti negerai.

Kiekvienas, kas „Supra“ matė iš arti arba susipažino dar arčiau, neklausinės, kodėl jis yra tarp finalininkų. Tą reikia pamatyti ir pajusti.

Daug balų „Supra“ skirti neleidžia blaivūs faktai: tai – į kritiškai mažą segmentą orientuotas produktas, už kurį prašomus pinigus mokės tik vienetai.

