

BEZMAKSAS

KURAM LIELĀKS?

Atgādinām - 3. starpīzloze jau 7. oktobrī!

Kopējais balvu fonds **20875 Ls!** Uzzini vairāk par loteriju www.kuramlielaks.lv un www.grosauto.lv

Tālrunis informācijai un laimestu saņemšanai 67772737
Loterijas atlaujas nr. 2370

AUTO INFO

GROS AUTO

**GROS AUTO sveic 2. Starpīzlozes uzvarētājus,
kuri laimējuši naudas balvu 100 Ls apmērā!**

GROS AUTO Filīāle	Laimētāji
Valka	Jevgenijs Antipins Igors Zankovičs Egils Zalamanis Juris Osis Nikolajs Sahovskis Monvids Prance Andris Ozols Jānis Kuzmanis Irēna Taube
Savīci	Hildegarde Grīnberga Māra Jakubaite Pāvels Jermacāns Elizabete Štejīha



JAUNS PORTĀLS AUTOVADĪTĀJIEM



Pirms trim gadiem laikraksta *AutoInfo* redakcija izveidoja interneta portālu *Autonews.lv*, kurā interesenti varēja lasīt laikraksta arhīva materiālus un arī aktuālas ziņas un reportāžas par auto nozari. Diemžēl sākotnējā portāla versija šajā strauji joņojasājā laikā ir sevi izsmēlusi. Tehnika attīstījās ļoti strauji, un tika pieņemts lēmums izveidot pilnīgi jaunu portālu, papemot no līdzšinējā interesarētākos rakstus un nosaukumu – *Autonews.lv*.

Šā gada 21. septembrī *Autonews.lv* atsaka darbu pilnīgi jaunā veidolā. *Autonews.lv* portāla apmeklētāji var atrast uz izslīst aktuālas ziņas, reportāžas, automobiļu testu

Jūsu AutoInfo

rezultātus, tehniska rakstura publikācijas latviešu valodā. Esam izveidojuši servisa meklētāju, kurš palīdz atrast autoservisu pēc auto markas, pilsētas un novēršamā defekta. Mēs aicinām Latvijas pilsētu un novadu autoservisus aktīvi piedalīties šīs sadāļas pilnveidošanā.

Droši varam apgalvot, ka esam visintere-

santākais interneta žurnāls Latvijā, jo tīk daudz labu rakstu latviešu valodā nav neviens auto portāls.

Cienījamais laikraksta *AutoInfo* lasītāj! Ja Jūs uztrauc tas, kas notiek mūsu valstī, un Jums ir savs viedoklis, nāciet uz *Autonews.lv* diskusiju forumu. Te Jūs varēsiet atrast domubiedrus un, ceram, par savu pieredzi pastāstīt arī citiem.

Lai parvārētu krīzi, mums visiem ir jābūt aktīviem. Mēs nedrīkstam kļūt un samierināties ar bedrēm, nepārdomāti uzstādītām zīmēm un daudziem ciemiem auto vadītājam tik būtiskiem jautājumiem, kuru risināšana ir atbildīgo struktūru ierēđu uzdevums.

Neļausim šīm struktūram "nepamanīt" to, kas notiek uz Latvijas ceļiem. Nestāviet malā, jo kopā mēs esam spēks!

Jūsu AutoInfo

Agnis Krauja

Opel Insignia / Toyota Avensis / Škoda Octavia

Mūsu oktobra degustācijas tēma – vidējā klase, auto pārtikušajam Eiropas vidusslānim. Auto, ar kādu šodien varētu atjaunošanas brauktu mums, ja vien kopš neatkarības atjaunošanas mums būtu bijuši puslīdz godīgi un kaut nedaudz ar labiem nodomiem un veselo saprātu apvelti politiķi, ja Latvija nekad nebūtu nonākusi visu šo mākoņtēvu, cūkmenu, shēmotāju, uzmetēju, grīdāgāzētāju rokās... "Kad tad, ja ne tagad!" – šāds uzraksts greznojas uz kāda autosalonu durvīm, un doma ir skaidra – tīk lēti jaunu auto vairs nevarēsiet nopirkt nekad! Varbūt, ka ir vērts spītēt krīzei un tagad (kamēr, izmīši glābjot jau sen nozagto valsti, valdība mums vēl nav novilkusi pēdējo kreklu) atjaunošies to, ko nekad vēlāk vairs nevarēsim? Varbūt, ka ir vērts svinēt dzīvi šeit un tagad, jo nav zināms, vai mums vēl kāds dos otru iespēju?!

Šajā degustācijā apskatām vidējās klases lielāko sensāciju – *Opel Insignia*, kā arī nesenos tirgus līderus *Toyota Avensis* un *Škoda Octavia*, kuri piedzīvojuši otro jaunību.

Jā, šo virsrakstu "Tagad vai nekad!" esam aizguvuši no agresīvā reklāmas kampaņas pirms šāgada Eiropas basketbola čempionāta, kura aicināja mūs noticēt, ka tieši tagad Latvijas izlasei beidzot izdosies atgādināt, ka tieši leti reiz bijuši pirmie Eiropas čempioni. Diemžēl no lozunga "Tagad vai nekad!" pāri palicis tikai liels un nepārprotams "nekad". Ja Latvijā basketbolam vēl ir nākotne, tagad tā pieder tikai sieviešu basketbolam. "Nekad" nozīmē nekad, un Latvijas sporta fani

nav tik lētticīgi kā vidēji statistiskais Latvijas vēlētājs, kurš jau nākamajā dienā pēc pašvaldību vēlēšanām, šķiet, ir aizmirjis kāda bēdīgi slave- na politiķa solijumus par 50 tūkstošiem jaunu darba vietu un vidējo algu 800 latu apmērā... Mēs, *AutoInfo* komanda, sporta jomā esam tikai vienkārši līdzjutēji, taču tieši līdzjutēju dēļ jau arī pat dižķibeles laikā vēl turpinās viss šis šovs, ko sauc par profesionālo sportu.

OPEL INSIGNIA

"Tagad vai nekad!" – tāds laikam bijis arī *Opel* lozungs, strādājot pie *Insignia*. Saskaņā ar modeļa izstrādes filozofiju šis ir pavisam cits opelis. *Opel* flagmanis tagad ir jauns vārds, jauna šassis, jauni turbomotori, artistisks dizains un – ja klients vēlas – pat pilnpiedziņa. Atjaunota pat *Opel* emblēma – tagad pazīstamā zibens augšāmā iegravēts vārds *Opel*, kas lieliski iederas monolitajā *Insignia* priekšgalā.

Vārds *Insignia* latviski tulkojams kā ordenis vai goda zīme, un tiešām jāteic, ka šīs mašīnas radītājim pienākās ordenis. *Insignia* priekšgalējām *Opel Vectra* arī Latvijā bija liels piekrītēju skaits, pateicoties mašīnas vienkāršībai, ērtībām un lētajām ekspluatācijas izmaksām. Taču laika gaitā konkurenti tehnoloģiju ziņā *Vectra* astājā tālu aizmugurē. 2008. gada maijā notiekošajā Londonas autošovā debitēja *Opel/Vauxhall Insignia* – modelis, kas ir par 22 cm garāks un 2,4 cm augstāks par pēdējās pauaudzes *Vectra*. *Insignia* ir tik redzamīgi pārieks par priekšeci *Vectra*, ka šos divus auto tagad salīdzināt ir pilnīgi bezjēdziņi. Visi, kas vien aplūkoja *Insignia*, šo modeli uzreiz nodēvēja par skaistāko jaunlaiku *Opel*. Kādi tikai sajūsmīnāti epiteti nav veltīti šim auto... Dizains, kas nedarītu kaunu pat *Maserati*!

(Turpinājums 2. lpp.)

IESPĒJU LAIKS



4L
Ls18,94
Ls14,96*

5L
Ls24,50
Ls19,60*

* šo cenu ejas kannu skaits ierobežots

Kur iegādāties?

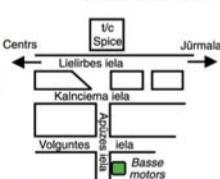
APE Motors • Rīga • Dzelzavas 120j
• Ganību d. 7a • Bieķensalas 6
www.apemotors.lv

MOTUL
fluid force



* ziemas riepas ir iespējams nopirkt uz nomaksu

Basse Motors
Apūces iela 12, Rīga
Tālr. 67808530
M.t. 28377344
info@bassemotors.lv
www.basse.lv



KURLAND TROPHY 2009 un 4x4 FIA NEZ CUP 2009



TAGAD VAI NEKAD!

(Turpinājums no 1. lpp.)
Tādām šodien būtu jāizskatās BMW, ja Bavāriju nekad nebūtu apciemojis - Bengla kungs! No Opel šajā skaistajā metāla ansamblī ir tikai radiatora restes ar milzīgo hromēto logotipu!

Kāda īsti ir Opel jaunā dizaina valoda? Ja vēlamies raksturot Insignia izskatu bez pārspīlētām emocijām, tad prātā nāk tādi jēdziens kā sportisks, bet atturīgs, atšķirīgs, bet gaumīgs. Īpašo veidolu rada iespiedums sānos, slīpā aizmugure un neierasti lielie riteņi. Četrdurvju kupejas modernā jumta linija padarījusi slaidāku auto virsbūvi, lai tā iepatiktos cilvēkiem, kas iepriekš lūkojušies Premium segmenta virzienā. Pirmās apbur izliektās dienasgaitas luktura



diodes, tad sāns ar durvis izgrebo spārna bareljefu, pēc tam jumts aši nolažas zemāk un seko eleganti noslipināts bagāžnieks, ko automīlu žargonā dēvē par angļu pakaļu – šāda aizmugure raksturīga aristokrātiskā britu kupejām. Dizaina speciālisti jaunā Opel aizmuguri vērtē augstāk nekā Krisa Bengla veidotu piektās sērijas BMW pēcpusī. Insignia pēc visiem ārējiem izmēriem (garums 4830 mm, riteņu bāze 2737 mm, platumis 1856 mm, augstums 1498 mm) pārspēj Toyota Avensis, bet vizuāli izskatās kompaktāka.



Opel Insignia ir trīs veidi virsbūves, turklāt sedanu no hečeka neatšķirsiet līdz brīdim, kamēr kāds neatvērs bagāžnieku kopā ar aizmugurējo stiklu.

Jaunais Insignia universāla apzīmējums Sports Tourer norāda uz tā ideoloģijas maiņu – no ietilpīgas, ne sevišķi izskatīgas uz dinamiku un vizuāli pievilcīgu vagona tipa virsbūvi. No dizaina viedokļa Sports Tourer tiešām ir pelnijs atkāpšanos no ierastā Caravan apzīmējuma. No čemodānam līdzīgā Caravan silueta vairs nav ne mielas. Šis vagons ir elegants un pat skaists, lepojās ar tādu pašu atlētisku, spēcīgu un elegantu dizainu kā sedana varianti. Tomēr

jutisies ne visai, jo vēlme izskatīties pēc Coupe liek upurēt telpu salonā

un braucēju pakauši atdursies jumtā. Skaitums prasa upurus. Paceļot bagāžnieka vāku, atklājas 500 litru ietilpīga, labi organizēta bagāžas telpa, taču

veidotu ar seklu grīdu, tādēļ braucējs tajā var ielikt neskaitāmus koferus, taču ne

televizorū vai veļasmašīnu.

Skaļas izolācijas ziņā Insignia nedaudz piekāpjas labākajiem klases paraugiem no Premium segmenta. Taču visi Insignia sīkie trūkumi ir nieki, salīdzinot ar kolosālo braukšanas sajūtu. Kā izteicās viens degustācijas dalībnieks – ja man ir šītās opelis, tad man mersi nevajag!

Šis ir atsevišķs modelis, visa virsbūves daļa aiz B statņa ir veidota speciāli universālim. Mašīnas aizmugurei dizaineri piešķiruši unikālu veidolu, aizmugurējās durvis paplašinot uz sāniem – tādā veidā tiek atvērta visa virsbūves aizmugurējā daļa. Atverot to, atklājas labi saredzami un pilnībā virsbūves dizainā iekļauti aizmugures papildlukturi, kas nepieciešami drošības nolūkos, lai no aizmugures tumsā būtu redzama arī atvērta mašīna. Dinamiskā Sports Tourer virsbūvei ietver ietilpīgu salonu, kurā ir gana daudz vietas pieciem braucējiem, un pietiekami lielu bagāžas nodalījumu – 540 litru. Nolaižot aizmugures sēdeklī, tilpums pieauga līdz 1501 litram. Sports Tourer ir liels auto, bet ne tik ietilpīgs kā Ford Mondeo, taču – nenoliedzami – stilīgāks par konkurentiem. Insignia Sports Tourer ir 2,74 m garenbāze (tāda pati kā sedanam), bet kopējais garums (4,91 m) ir par 80 mm lielāks. Tiesa, atšķirībā no Vectra, kam Caravan versijā riteņu garenbāze bija garāka, Sports Tourer tā ir tāda pati kā sedanam. Ieskatoties konkurentu tehniskajos datos, jāsecina, ka tā ir viena no garākajām – 2737 milimetri. Pārāki ir tikai Ford Mondeo, Citroen C5 un Peugeot 407 vagoni, bet Passat, Avensis, Mazda6 un Accord atpaliek.

Atverot Insignia durvis, atklājas biznesa klases salons. Gandriz vai uzprasās salīdzinājums ar dižcilīgo Jaguar XF.

Beidzot Opel automašīnai ir patiešām skaists instrumentu panelis ar Gran Turismo stilā atlītiem rādītājiem! Insignia interjers saglabājis prototipā iestrādāto spilgtu detalizāciju un formu bagātību. Insignia salons kļūjis krietni plašāks nekā vektrai, izvēlēto materiālu kvalitāte ir nesalīdzināmi labāka, koka imitācija vienā no Insignia komplektācijām ir sastopama, taču izgatavota pēc Saab parauga – matēta, tumša un tāpēc jo eleganta. „Insignia” ir tikusi ļoti tuvu klases etalonam Audi salona izpildījumam un pilnīgi noteikti un gaumīgāki par Ford Mondeo viltoto aluminiju un koku. Dzīlās akās novietoto, oranži vai balti izgaismoto

četru apļu mērinstrumentu bloku atrodas tieši aiz trīssievju stūres un ir ērti saskatāms. Tradicionāli galvenās funkcijas koncentrētas divās svīrās uz stūres kolonas, kas regulējama gan dzīlumā, gan augstumā. Pašā konsoles augšpusē novietots apvienotais GPS un izklaides sistēmas ekrāns, bet zemāk – izklaides sistēmas, telefona, kā arī Flex Ride vadības tautīni. Nedaudz zemāk par informatīvi noslogoto vidusdaļu izveidots ļoti pārskatāms un funkcionāls dalītās klimatsistēmas vadības bloks. Starp sēdeklēm – līdzās tradicionāli novietotajam

ātrumkābas rokturim – pieejams arī potenciometrs, kas ļauj ērti izvēlēties nepieciešamās palīgfunkcijas uz ekrāna. Jāteic, ka viss iepriekš minētais sastopams bagātīgā aprīkojuma līmeni. Komplektācija tomēr ietekmēs sajūtas pie Insignia stūres. Kā jau kārtīgs vācu auto, tas lētākajā variantā nepiedāvā neko vairāk par kondicionieri un auduma sēdeklēm. Bet pieliec kādus 10 tūkstošus eiro un iegūsti citu pasaulli ar ortopēdiskajiem sēdeklēm kā Mercedes un plaši sazarotu borta datoru, no kura var izburt gandrīz jebko. Opel pat parūpējies pa divām atšķirīgām krāsu gammām infodisplejam – dienai un naktij. Ārējie atpakaļskata spoguliši veidotī gandrīz trijstūra formā, droši vien uzlabojot kopējo aerodinamiku, taču savu tiešo pienākumu tie pilda nepietieki, arī caur aizmugurējo stiklu, manevrējot atpakaļgaitā, neko daudz nevar saskatīt, taču, par laimi, auto ir aprīkots ar “parkošanās” sensoru pīkstūliem. Ievērojamā riteņu bāze un kopējais auto garums nodrošina komfortablu attālumu starp sēdeklēm rindām, kas noteikti patiks gara auguma pasažieri. Tiesa, braucēji, kas garāki par 180 cm, aizmugurējā divānā

jutisies ne visai, jo vēlme izskatīties pēc Coupe liek upurēt telpu salonā

un braucēju pakauši atdursies jumtā. Skaitums prasa upurus. Paceļot

bagāžnieka vāku, atklājas 500 litru ietilpīga, labi organizēta bagāžas telpa, taču

veidotu ar seklu grīdu, tādēļ braucējs tajā var ielikt neskaitāmus koferus, taču ne

televizorū vai veļasmašīnu.

Skaļas izolācijas ziņā Insignia nedaudz piekāpjas labākajiem klases paraugiem no Premium segmenta. Taču visi Insignia sīkie trūkumi ir nieki, salīdzinot ar kolosālo braukšanas sajūtu. Kā izteicās viens degustācijas dalībnieks – ja man ir šītās opelis, tad man mersi nevajag!

Mūsu pirmā degustātā Insignia bija topversijā – ar divu litru turbomotoru, automātisko pārnesumkārbu un arī pilnpiedziņu. Insignia šādā versijā



neapšaubāmi ir dinamisks un cēls transportlīdzeklis. 2,0 litru benzīna turbomotors attīsta 220 ZS pie 5300 apgr./min, un turpinās līdz 4000 apgr./min. Motors ir ļoti elastīgs, jau teju sākot no tukšgaitas, jo ne velti maksimālais griezes moments 350 Nm ir pieejams, jau esot 2000 apgr./min, un turpinās līdz 4000 apgr./min. Jauda ir vairāk nekā pārliecinoša – Insignia līdz simtam paātrinās nieka 7,8 sekundēs. Sešpācipju automātiskās pārnesumkārbas darbība ir nevainojama – automāts sledz bez aizstāvētās pat pilsētas stop&go režīmos. Insignia jau bāzes komplektācijā tiek piedāvāta ar Flex Ride piekāres un stūres režīmu maiņas sistēmu, kas ļauj izvēlēties noskojojamam atbilstošu braukšanas režīmu sport vai tour. Aktivizējot kādu no šiem režīmiem, atšķirīga klūst stūres sistēmas un gāzes pedāla atsaucība, kā arī piekāres cītība. Ja nospiežam pogu sport, spidometrs pārvērsas no balta asins sarkanā un „Insignia” klūst agresīvāka, auto vadišana – sportiski precīzāka, piekāres darbība cītāka un sportiskāka. Tour pogas aktivizēšana Insignia piešķir amerikāņu tik iecienīto gaitas mikstumu un Ford Mondeo līdzīgu piekāres reakciju uz negludumiem un bedrēm ceļā. Mūsu Insignia uz bagāžnieka malas greznojas tāds pats uzraksts kā uz ekskluzīvā Saab



9-3 TurboX, turpat aizgūta arī Insignia visu riteņu piedziņa. Jaunākā Haldex sistēma ieprogrammēta tā, lai vairāk spēka tiktu pakaļējiem riteņiem. Drošības rezerve un pārliecība likumos pieaug trīskārt, nemaz nerunājot par startu no vietas krustojumā. Vidējais degvielas patēriņš tehniskajos datos paredzēts 8,9 l/100 km, mums tas reāli turas ap 10 litriem uz 100 kilometriem. Ja braucēja kāja uz akseleratora pedālu ir smagāka, tad, protams, patēriņš būs lielāks. Otra degustātā Insignia ir vienkāršāka, bez pilnpiedziņas, aprīkota ar divu litru dzelzdzinēju, kas attīsta 130 ZS jaudu, vidēji patēriņš tikai 5,8 l/100 km,

(Turpinājums 5. lpp.)

VECĀKS AUTO – LIELĀKAS ATLAIDES!

TAGAD par KATRU auto gadu 5% atlaide servisam un auto daļām

Adam Auto

UZTICAMĀ SERVISS

www.adamauto.lv

Piedāvājums spēkā līdz 31.oktobrim, 3 gadus un vecākām automāšām pirmam autoservisa apmeklējumam.

Rīga, Krasta 66, t. 67078004 | Liepāja, Brīvības 146b, 63483932 | Ventspils, Zvaigžņu 15, t. 63607758



AUTO AKUMULATORI
AVTOMATIK SIA Kr. Barona 129, Rīga
- PĀRDOD JAUNUS UN LIETOTUS
- PIENĒM VECOS
Pernavas iela 129
Brīvības iela 129
Kr. Barona iela 129
Darba laiks: d. d. 08.00-18.00
sestd. - 9.00-15.00
Tālr. 67845088
mob. tālr. 29108311

www.akumulators.com

MIKROAUTOBUSU REZERVES DAĻAS
MB 207D-410D, Sprinter,
Vito, VW LT, T2, T4, T5,
Ford Transit,
Renault Master,
Fiat Ducato,
Peugeot Boxer,
Citroen Jumper
un citi...
EuroBus
Rīga, Ganību dambis 19, tālr./fakss: 67346119, 26340782
Rīga, Matīsa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

Auto Plus

AMERIKAS AUTODAĻAS
GM, Chrysler, Pontiac, Dodge
www.autoplus.lv

v4 motors SIA

15 gadu pieredze auto remonta jomā

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572,
tālr./fakss 67414544,
mob. t. 26955590, 26955591
Rīga, Lienes 28, tālr. 67271668, mob. t. 26955059
Rīga, Šmerla 3, tālr. 67520652, mob. t. 29758980
www.v4motors.lv

Izpūtēju un to rezerves daļu VEIKALS

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572,
tālr./fakss 67414544, mob. t. 26955590, 26955591
Rīga, Šmerla 3, tālr. 7520652, mob. t. 29758980
www.matriks.lv
IZPŪTĒJU AUTOSERVISS
• Bend-Pack iekārtas individuālai izgatavošanai
• Uzstādīšana, remonts, nestandarta risinājumi
• Tūnings, sporta izpūtēji
Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572,
tālr./fakss 67414544, mob. t. 26955590, 26955591
Rīga, Šmerla 3, tālr. 7520652, mob. t. 29758980

Ādmiņu ielā 5/7, Rīga, LV-1009
Tālr. 67244161, fakss 67244228
<http://www.v4motors.lv>

Ritošās daļas diagnostika un remonts

Visa veida virsbūves remonta darbi

Tehniskā apkope, dzinēja diagnostika

Auto pretaizdzīšanas sistēmu

GEMINI
ALARM SYSTEMS

un LASERLINE pārstāvīs Latvijā
(konsultācijas, tirdzniecība, serviss)

Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana

Tehniskā eksperta pakalpojumi

AUTO RITMS

STŪRES IEKĀRTU HIDRAULISO/MEHĀNISO AGREGĀTU DIAGNOSTIKA, REMONTS DARBIEM GARANTĪJA 1 GADS

VIEGLO A/M un M/AUTOBUSU ATJAUNOŠANA PĒC CS NEGADĪJUMA

VIERSBŪVES KRASOŠANA

ritošās daļas remonts

CSDD nodaļu darba laiki**CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777**

RĪGA, Bauskas iela 86

R Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no otrdienas līdz piektīnai 9.00 - 18.00

K Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no otrdienas līdz piektīnai 9.00 - 18.00
IP 67025791

TA Antenas iela 2
(vieglaļiem automobiljiem)
darba dienās 8.00 - 20.00
sestdiens 8.00 - 17.00

TA 3.5t<
Maskavas iela 448
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67132107

TA 3.5t<
Sēlpils iela 6a
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67471571

TA Sigulda, «Siliņķi»
(visiem transportlīdzekļiem)
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67970140

AIZKRAUKLE,
R TA Jaunceltnes iela 5,
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

LIEPĀJA,
R TA Brīvības iela 148, LV - 3401
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
otrdienās 8.30 - 19.00

ALŪKSNE,
R TA Rūpniecības iela 3
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

TA Grobiņa, Krasta iela 12a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
otrdienās 8.30 - 19.00,
sestdiens 8.30 - 14.00

BALVI,
R TA Robežiela 1
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

LIMBAŽI,
R TA Mehānizācijas iela 8
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 64022886

BAUSKA,
R TA Upmalas iela 2
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

MADONA,
R TA Saules iela 60
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00

CĒSIS,
R TA J. Poruka iela 22
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5t< otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
IP 64161859

OGRE,
R TA Austrumu iela 14
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
trešdiens 8.30 - 19.00
IP 65049130

DAUGAVPILS,
R Kraujas iela 3
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 65428871
TA Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 14.00

PREILI,
R TA Brīvības iela 76
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

DOBELE,
R TA Liepājas šoseja 29
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

RĒZEKNES,
R TA Jupatovkas iela 1a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 64622358

GULBENE,
R TA Parka iela 2
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 64473857

TA Ludzā, Rūpniecības iela 2e
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

JELGAVA,
R Satiksmes iela 2a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
pirmdienās 8.00 - 19.00
K IP 63021396

SALDUS,
R TA Saldus apvedceļš 10
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
IP 63881718

TALSI,
R TA Laidzes iela 9
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427

VALKA,
R TA Varonu iela 51, 51a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 64781363

KRĀSLAVA,
R TA Indras iela 28c
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67811451

TUKUMS,
R TA Zemītes iela 5
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 63122505

JŪRMALA,
R Slokas iela 75
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA Lielupes iela 28a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67811451

VALMIERA,
R E. Lācera 3
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 64220786

KULDĪGA,
R TA Planīcas iela 69
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 63341185

VENTSPILS,
R TA Ganibu iela 154a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5t< trešdiens un ceturtdienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427
otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

Transportlīdzekļu reģistrācija
Tehniskā apskates stacija
Vadītāju kvalifikācija
Iepriekšējais pieraksts
3.5t< Tehniskā apskate automobiljiem
ar pilno masu virs 3,5 t

BMW ISETTA - AUTO AR ITĀĻU GĒNIEM

Andris Vilks

1955. gada martā BMW piedzima otrreiz. Mazulīti sauc *Isetta* un tai bija itāļu gēni. Tieks uzskatīts, ka *bumeriem* par savu izcelšanos jāpateicas tieši šim rūķītumam. Zināms, ka vēsture attīstās pa spirāli, un autodizaina mode acīmredzot, jau iegājusi otrajā aplī – veidojot automobiļu izskatu, dizaineri idejas smēlušies pagātnē.



50.-to gadu sākumā Vācija sāka atkopties no kara sekām. Toreiz nacionālā ideja bija pacelties par katru cenu. Lai to izdarītu vajadzēja strādāt, bet tas nozīmē – pārvietoties, kaut vai ar velosipēdu. Vāciešiem bija vajadzīgs pār-

vietošanās līdzeklis par pieejamu cenu. Firms, kas savulaik apgādāja *Lufwaffe*, pārslēdzās uz mazlitrāžas automobiļiem. Tie, kas bija radīti lidot, tagad centās rāpot. Izdevās, ne visiem.

Tajā pašā laikā, itāļu firma *Iso*, kas nodarbojās ar skūteru ražošanu, sāka būvēt divvainas divvietīgas mašīnes. No citām tās atšķirās ar slīpu, nocirstu priekšpusi, kas patiesībā bija, vienas lielas ieejas durvis. Tās atvērās kopā ar stūres ratu un instrumentu paneli. Konstrukcijas līdzību ar ledusskapi pastiprināja 9 ZS dzinējs, kas bija novietots aizmugurē. *Iso* gatavojās pievērsties augstākas klasses modeļa ražošanai, un bija ar mieru pārdot licenci. Tā 1954. gada Ženēvas autosalonā BMW inženieru pamanīt *Isetta* nonāca uz minheniešu konveijera. Itāļu variantu gandrīz vienlaicīgi sāka ražot sērijeidā arī Anglijā un Brazilijs, pie tam britu modifikācijai četru riteņu vietā bija trīs, un tās vadīšanai pietika ar motocikla tiesibām.

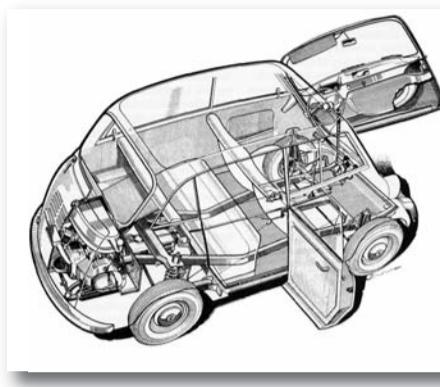
Arī vācieši ieviesa virkni pārmaiņu itāļu mazulites konstrukcijā. Tika uzstādīts jaudīgāks dzinējs, kura 12 ZS ļāva BMW 11 sekundēs ieskrīties līdz 30 km/h, bet, ja vadītājam bija īpaši stipra nervu sistēma, varēja sasniegt arī maksimālos 85 km/h.

Isetta acumirkli iekaroja vāciešu simpātijas ar to, ka bija izturīga, par pieejamu cenu, turklāt lietojama jebkādos laika apstākļos. Mašīnites nestandarda izskats, kam piemita sava veida šarms, brīnumainā veidā ļāva likvidēt milzīgo plausi līdz "normālam" auto. Pirmajā gadā tika pārdoti 12, bet 1957. gadā jau 40 tūkstoši eksemplāru. Vēlāk motora jauda tika palielināta, piecdesmito gadu

beigās dienasgaisīmu ieraudzīja četrvielīgais modelis *BMW600*, kuru diezgan drīz nomainīja ar *BMW700*.

1962. gadā *Isetta* pārtrauca ražot, jo pie Eiropas autopasaules debesiju iemirdzējās jauna zvaigznīte – *Mini*. Tomēr savu misiju *Isetta* izpildīja godam. Sabiedroto noteikto sankciju dēļ, *BMW* pie mašīnu ražošanas kērās tikai 1951. gadā. Kompanijas pirmie pēckara modeļi 501 un 502, pircējus neatradā. *BMW* inženieri vaiga sviedros strādāja pie nākošās ātrgaitas automobiļu sērijas, tomēr to attīstīšanai un uovešanai līdz ražošanai, bija nepieciešami līdzekļi. Veiksmīgs projekts – dublieris, kas orientēts uz masveida pircēju dotu kompānijai nepieciešamos finansu resursus. Ārzemniecība *Isetta* ar šo uzdevumu tika galā, paverot ceļu istajai *BMW* automobiļu kaislei.

Paradokss, bet kari un kataklizmas vienmēr radījuši nestandarda risinājumus, bet no "nāves smēdēm" izveidojušies slaveni auto brendi: *BMW*, *Saab*, *Subaru*. Pat Krievijā tik ļoti ienīstajam *Messerschmitt*, piecdesmitajos gados padevās sava mazlitrāžas variants – apbrīnojami eleganta mazulite ar lukturiem – krellītēm, kas likās, kā izgriezta no lidmašīnas korpusa, un arī līdzinājās iznīcinātāja kabīnei. Auto saucās *Tiger*, tomēr tas bija "papira tīgeris," un bumbas nekaisīja.



Daudzas varenas markas, kā *Panhar* vai *Ispano Suiza* tomēr pārslēdzās no riskantā auto biznesa uz vairāk prognozējamo bruņu un specieltēnikas ražošanu, uz visiem laikiem zaudējot auto brenda burvīgumu. Speciālisti ir pārliecīnāti, ka *BMW* diez vai izdotos pacelties, ja ne veiksme ar *Isetta*. Lūk, kāpēc, garām traucēšā *bumera* atspūdumā vienmēr būs arī kāda daļīja no mazās itāļietes šarma.

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?

SIA "Motors A5" to izdarīs ātri un par ļoti pieņemamu cenu. Mēs nepiedāvājam viltīgas atlaides un klientus nemānām ar neesošiem remonta darbiem!

Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaiņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
 - Eļļu un filtru maiņu.
 - Elektrosistēmu remontu.
 - Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
 - Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
 - Lukturnu gaismu regulēšanu.
 - Bukšu izgatavošanu.
 - Nestandarda darbus.
 - Mikroautobusu remontu.
 - Iespēja veikt remonta izbraukumā pie klienta.



Motors A5
Mūkusalas iela 45c,
t. 67 627 546;
m. t. 29 237 499,
motorsa5@inbox.lv



Darba laiks:
darba dienās 9.00 - 18.00
brīvdienās - pēc vienošanās

AUTO GĀZES SERVISS



AUTO SERVISI

SERVISA REMONTE:																					
Serviss, adrese	Tālrunis	Darba laiks	Dzinējs un transmisija				Elektrika				Ritošā daļa				Virsbūve	Citi pakalpojumi				Piezīmes	
ATLAS MOTORS Vagonu ielā 38, Rīga	67 310 384	I-V: 9-19 VI-VII: -	<input checked="" type="checkbox"/>	NEATKARĪGIE SPECIĀLISTI Amerikas automašīnām un ne tikai...																	
AUTOGROSS Raudas 3, Rīga Pārdaugava	29 154 440	I-V: 9-18 VI: VII: -	<input checked="" type="checkbox"/>										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	VOLVO, SAAB serviss. Visu veidu starteru un ģeneratoru remonts. Rezerves daļas. Auto evakuācija.					
AUTO RITMS Jelgavas 66, Rīga Pārdaugava	29 473 759	I-V: 9-20 VI-VII: -																<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Stūres iekārtu atjaunošana visiem vieglajiem auto un mikroautobusiem.
MOTORS A5 Mūkusalas 45c, Rīga Pārdaugava	29 237 499	I-V: 9-19 VI: 9-14 VII:	<input checked="" type="checkbox"/>	Visi vieglie auto un m/a. Virpošana. Nestandarda darbi.																	
RIKOMA A. Čaka 90, Rīga Centrs	29 427 911 67 297 907	I-VII: 11-23		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>															Iespēja veikt elektrosistēmas datordiagnostiku izbraukumā pie klienta.	
SNE SERVISS Patversmes 19a, Rīga Sarkandaugava	29 225 941 26 620 515	I-V: 9-18 VI-VII: -		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>															Dīzeldzinēju dūmainības regulēšana. www.dizelserviss.lv	
VJAČESLAVS UN KO Artiņieris 5, Rīga pie bij. Sporta pils	67 316 421 29 542 806	I-V: 8.30- 18.30 VI: 8.30-14	<input checked="" type="checkbox"/>											<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	MAZDA, HONDA serviss. Bezmaksas ritošās daļas diagnostika un bremžu pārbaude uz stenda.					
VJAČESLAVS UN KO Rūjienas 2, Rīga Centrs/Grīziņkalns	67 313 050 29 569 746	I-V: 8.30- 18.30 VI: 8.30-14	<input checked="" type="checkbox"/>										<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	MAZDA, HONDA serviss. Bezmaksas ritošās daļas diagnostika un bremžu pārbaude uz stenda.					

TAGAD VAI NEKAD!

(Turpinājums no 2. lpp.)
 un sešpākāju mehānisko pārnesumkārbu. Varētu vēlēties nedaudz precīzāku pārnesumkārbas darbību, mazinātāvās sajūgs veicina nedaudz raustīgu gaitu pilsētas *stop&go* režīmā, bet tas viss tikai pirmajā braucienā pusstundā, kamēr braucējs un mašīna viens pie otra pierod. Arī priekšspiedziņas versijā *Insignia* ir stabils auto, pat asos pagriezenos pārsteidzoši labi turas pie ceļa. Stūres sajūta gan īpaši neaizrauj, stūre ir samērā "tukša". Taču šādi apricotā *Insignia* nav sportists, tā ir lielisks lielceļu "kruizeris" – kluss, ekonomisks, dīzeldzīnēju salonā tikpat kā nedzīrd, brauksana kā atpūta. Dienas gaitas diodes (lukturū malās kā jaunākajiem Audi) *Insignia* ir komplektā ar adaptīvajiem starmešiem. AFS lukturiem ir deviņi automātiskie režīmi. Ja auto ir apricotots ar adaptīvo starmešu sistēmu, to degustējot, obligāti jāizbrauc naktī ārpus pilsētas. Sistēma ne tikai automātiski pārslēdz tālo gaismu uz tuvo, ja pretim brauc cits auto, sensori prot sagrozīt staru kūli tieši tajā virzienā, kur vedis auto ceļš. Ja tev ir šādi apricotā *Insignia*, tev nekad vairs nebūs jādomā par gaismām – vienkārši attāj slēdzi automātiskā pozīcijā un sensori paši izvēlēsies visatbilstošāko gaismas staru. Naktī braukt ir drošāk nekā dienā.



Vērtējums

Insignia plusi: visu laiku iekārojamākais opelis, lielisks dizains un salons, plašs augsto tehnoloģiju klāsts; mīnusi: aizmugurē sēdošajiem nav pietiekami daudz vietas pēc klasses labākajiem standartiem, sportiskos režīmos nav tik izveicīgs kā VW Passat CC.

Kādreiz bija populārs teiciens: visas mašīnas reiz kļūst par opeļiem. Tagad visas mašīnas gribētu būt *Insignia*, nu, ja ne gluži visas, tad vidējās klasses iemītnieces jau nu noteikti! *Car of the Year 2009* tituls nopelnīts godam. *Insignia* ir labākais Opel automobilis daudzu gadu laikā – skaisti un tehniski izsmalcināts. Varbūt pat visu laiku labākais opelis! Vācu precīzitāte, kas ietērpta kupejas skulptūrā elegancē. *Insignia* sākumcena – Ls 13 900. *Insignia* galvenais konkurents solās būt VW Passat CC. Pārējie vidējās klasses sedani dizaina ziņā

vidējās klasses *Avensis* otrajā paaudzē uzskatāms par automobili ar klajā eiropeisku uzstādījumu – dizains izstrādāts Eiropā, konstruēts Eiropā un jau pašā sākumā paredzēts tikai Eiropas tirgum. Tomēr, par spīti neapšaubāmajam komfortam, izsmalcinātībai, konkurētspējai cenai, uzticamībai un citām pozitīvajām īpašībām, tā konservatīvās izskats un mērenā dinamika to nav padarījuši par eiropešu iekārotāko vidējās klasses modeļi. Kāpēc? Tāpēc, ka *Avensis* kopš pirmās dienas bijis salikums no tirgus aktualitātēm un jaunākajiem sasniegumiem autobūvē, tāds kā vidējais aritmētiskais no populārākā izmēra, iecienītākajiem motoriem un nepieciešamajām ekstrām. Tāpēc radoša gara cilvēki *Avensis* neievēro, bet tie, kuriem auksts aprēķins dominē pār emocijām, uz citiem modeļiem nemaz neskata. *Avensis* kā transporta līdzeklis ir tiešām labs, bet neiedvesmo – dara visu, bet pilnīgi bez emocijām. Ir pat dzirdēts, ka *Avensis* līdzīnēja seja esot neveiksmīgs mēģinājums no japāņu izveidot eiropieti – tam esot tik pelēka un skumja seja kā vecam samurajam, kuru ar plātiskās kirurgijas palīdzību mēģināts padarīt par eiropieti.

Toties jaunais *Avensis* vairs neizskatās ne vecs, ne skumjš. Par spīti Toyota vēlmei piešķirt *Avensis* spilgtāku personību, trešās paudzes modelis daudzēm atkal liekas auksta aprēķina radītās produkts ar atbilstoši augstu kvalitāti un cenas/snieguma attiecību, bet tukšumu tajā vietā, kur romantiķi iedomājas saskatām auto dvēseli. Nenoliedzami, jaunais dizains padarijis mašīnu glītāku un eiropeiskāku. Taču šīs dizains izskatās tā, it kā to būtu uzīmējis bezkāslīgs dators. Par auto izskatu rūpējušies Francijas dizaina studijas speciālisti, bet auto tiek ražots rūpnicā Anglijā. *Avensis* ir ista Toyota un no dažiem skatpunktām pat Lexus. Asākas šķautnes priekšā un pilnīgi mainītais aizmugures veidols patēsām tuvinā *Avensis* tēlu leksusam. Tagad izceļas dinamiskais siluets – loti slīpais vējstikls pēc izmēra ir lielāks par motora pārsegū. Priekšējās durvis ieguvušas viltus vēlodzīju un spoguļu stiprinājumu pēc minivenu modes. Uzlābotajam modeļim ir izteiksmīgāks priekšķaļas noformējums – jauni lukturi, radiatoria restes un bampers. Aizmugurē pārmaiņas ir mazāk uzkrītošas, jo nedaudz citādi kļuvuši tikai lukturi. Sānu spoguļu korpusos tagad parādījušies virzienrādītāju lukturiši. Vizuāli *Avensis* atstāj pamatīga un nopielīta automobiļa iespaīdu. Jaunā *Avensis* ārējās dimensijas: garums 4695 mm, riteņu bāze 2700 mm, platums 1810 mm, augstums 1480 milimetri. Salīdzinot ar priekšķājēju, jaunais modelis ir lielāks – garumā pastipriepes par 16,5 cm, bet platumā pieņemēs par 10 centimetriem. *Avensis* piedāvā trīs virsbūves variācijas, bet pie mums līdz šim populārāki bijuši sedani. Taču jāteic, ka jaunais universālis vizuāli izskatās harmoniskāks. Ja sedanam bagāžnieka tilpums ir 509 litri, tad vagonas jau piedāvā 543 litru lielu bagāžas nodalījumu. *Avensis Wagon* no sāniem piemīt izteiktā dinamiskās siluets, tas ir spējīgs veiksmīgi konkurēt ar jebkuru, akordu un sesto mazdu ieskaidot.

Taču vislabāk jaunais *Avensis* izskatās no iekšas. Iekāpjot automašinā, kļūst skaidrs, ka arī te "skaistums nāk no iekšām". Jauns paneļa dizains, atturīgs un solīds, gaumīgi materiāli, izciils plašums. Automašīnas salona noformējums vienlaikus nomierina un iedrošina, jo saturīgie materiāli, rāmāis dzelzlenais apgaismojums un skaļas izolācija ir augstā līmenī. Mūsu avensem dārgākajā versijā Premium vēl bija arī baltais ādas salons un visas iespējamās ekstrās aprīkojumā. Bezatslēgas piekļuve, pieskaroties vadītāja durvju rokturim, atslēgas breloku var atlāt kabatā, dzīnēju iedarbina ar starta pogu, tādu pašu kā Lexus, info-centrs ar skārienjutīgu ekrānu, navigāciju un atpakaļskata kameru. Toyota oriģinālā navigācijas/izklaides sistēma sākumā uzdot mīklas ar divainiem vadības algoritmiem, un Toyota kartē Latvija beidzas ar Rīgas robežu. *Avensis* sekots laika garam ar elektronisku stāvbremzi, taču tās slēdzis paslēpts neērtā vietā – labajā pusē zem stūres. Ir elektriskā sēdeklu un stūres pozīcijas regulēšana ar atmiņas funkciju. Izslēdzot dzīnēju, stūres kolona pati padodas uz priekšu – atliek secināt, ka līdzība ar luksusa nodalās produktiem nav tikai ārēja. Lētāku komplektāciju iepārīnieki nav pārāk apdalīti. Šķiet, ka tagad vieglāk ir nosaukt nevis lietas, kuras ir bāzes „Linea Terra” versijā, bet gan tās, kuru nav. Ja nu vienīgi nav sēšu kompaktdisku mainītāja, kuīzkonroles, ādas apdares un astoņos veidos regulējamu priekšējo sēdeklu. Pārējais viss ir bāzē, un stereosistēma visos aprīkojuma līmeņos spēj atskapot arī mp3 formātu. Plašas ērtības *Avensis* piedāvā arī trim aizmugurē sēdošajiem – vērtējot no šādas pozīcijas, *Avensis* ir viens no ērtākajiem auto klasēs.

Toyota *Avensis* pieejams ar trim benzīna motoriem un trim dīzeļiem. Visiem dzīnējiem standārtā tiek uzstādīta sešpākāju mehāniskā pārnesumkārba. Pie mums līdz šim lielākā daļa nopirkto *Avensis* automobiļu ir bijuši apricototi ar benzīna motoriem, taču Eiropā bez labiem dīzeļdzīnējiem šodien uz panākumiem cerēt nevar, tādēļ Toyota inženieri speciāli strādājuši tieši pie šā jautājuma – izveidota vesela D-4D Clean Power dīzeļu saime. Pašaizdedzes dzīnēju rindas virsotnē atrodas 2,2 litru D-4D 177 ZS spēka agregāts. Pateicoties Toyota D-CAT (Diesel Clean Advancet Technology), šim dzīnējam ir mazākie kvēpu daļiņu masas izmeši starp tirgū pieejamajiem dīzeļdzīnējiem. Neraugoties uz to, motors var lepoties ar loti labiem jaudas un griezes momenta rādītājiem apvienojumā ar vienu no zemākajiem trokšņu un vibrācijas līmeniem, kā arī salīdzinoši mazu degvielas patēriņu (ražotāja uzrādītais degvielas patēriņš kombinētājā ciklā ir 6,1 litrs uz 100 kilometriem). Turklat piedāvājumā ir arī D-4D sērijas 2,2 litru 150 zirgspēku un 2,0 litru 126 zirgspēku dīzeļdzīnējs (kombinētā režīmā,

pēc ražotāja datiem, patēriņš apskaužamus 5,5 litrus degvielas uz 100 kilometriem), kas, tāpat kā jaudīgākais motors, tiek komplektēti ar sešpākāju mehānisko pārnesumkārbu. Degustētais *Avensis* aprīkots ar 2 litru jauno Valvematic benzīna motoru, kas ir jaudīgāks un ekonomiskāks. Motors var lepoties ar loti labiem jaudas un griezes momenta rādītājiem apvienojumā ar vienu no zemākajiem trokšņu un vibrācijas līmeniem, kā arī salīdzinoši mazu degvielas patēriņu – aptuveni 7 litriem uz 100 kilometriem. Sākot ar šo modeļu paudzi, benzīna motori vairs nav pieejami ar automātisko pārnesumkārbu, jo to aizstāj pilnīgi jauns CVT variators Multidrive S. Transmisija ir pārsteidzoši atsaucīga, un tai ir fiksēto pārnesumu lāpstiņas uz stūres.

Aprakstot jauno *Avensis*, jāizceļ uz braušanas komfortu orientētie uzlabojumi, lai gan arī iepriekš *Avensis* šajā ziņā varēja būt citiem par paraugu. Tagad



vēl vairāk piestrādāts pie balstiekārtas un stūres mehānisma, kā arī uzlabota skaļas izolācija. Braucot pa labu asfaltu, pārsteidz absolūtais klusums, kas valda salonā! Taču uz tipiskām asfalta grābām piekare izdod dzirdamus būkšus. Piekarē strādā ligami, taču sānsveres ir minimālās, vadāmība ir gana precīza, par spīti loti vieglajai, neinformātīvajai stūrei. Lieliska taisnvirziena stabilitāte uz lielceļa, varētu pat sacīt, ka nav jāstūrē, braucot var atpūsties. Automāts pārslēdz gandrīz nemanāmi, taču diezgan lēni, kamēr netiek piespiesta turpat pie ātrumkloķa esošā sport poga, kas pa īstam atraisa jaudīgā divu litru benzīnieku zīrgus. Kopumā mašīna nemaz nevedina uz skriešanu, tā aicina braukt līgā mierā ar solidu pašciešu. Dzirdēts, ka Toyota projekta vadītājs Takaši Jamamoto pašrocīgi norullējis ar *Avensis* prototipu 5000 km pa Eiropu, lai pārliecinātos, kā auto iederas kontinenta ceļos un dzīves stilā. Mēs savukārt varam droši apgalvot, ka *Avensis* ir loti piemērots mūsu īpašajiem Latvijas apstākļiem. Piekarē ir klusa un atspērīga pat skarbākajos Latvijas ceļa apstākļos, arī uz zemesceļiem. Tāda drošības un pamatīguma sajūta, gandrīz kā braucot ar landkruizeru, tikai sēdpozīcija zemāka. Ne brīdi nerodas šaubas par to, ka šī mašīna aizvedīs tevi jebkur, turklāt izdarīs to kļusi, droši, komfortabli un ekonomiski.



netiek tam līdzi, bez tam *Passat* piecdurvju kupeja ir vienīgā, kas Nonpremium segmentā piedāvā ne tikai līdzīgu elegances devu, bet arī izvēli starp priekšējo un visu riteņu piedziņu. *Passat CC* ir sportiski cietāka gaita un precīzāka stūre, *Mondeo* gaita ir nedaudz komfortablāka, *Laguna* nedaudz labāk panes Latvijas ceļa tipiskās asfalta bedres, taču *Insignia* ir gandrīz vai zelta vidiņš, atsevišķos elementos atpaliekot tikai par nieku tiesu no absoluātajiem klasses lideriem, *Premium* segmentu ieskaidot.

TOYOTA AVENSIS

Latvijas jauno automobiļu tirgū Toyota *Avensis* ilgi bija viens no pieprasītākajiem vidējās klasses modeļiem, arī „Toyota” marka kopumā pēdējos gados atradusies jauno auto statistikas pašā augšējā aīlītē. Varam uzskatīt, ka Toyota rāzo vislatvisķākās automašīnas – reiz dzīvoja trīs tēvadēli: *Jaris*, *Auris* un *Avensis*. *Avensis* ir vecākais no tēvadēliem. Mašīnu ar šādu vārdu pasaule pirmo reizi ieraudzīja 1998. gadā, kad ģimenes auto piedāvājumā šīs modelis nomaiņīja Toyota *Carina*. Lai gan Toyota mašīnas pārsvārā ir izteiktīgi japāņiskas,

netiek tam līdzi, bez tam *Passat* piecdurvju kupeja ir vienīgā, kas Nonpremium segmentā piedāvā ne tikai līdzīgu elegances devu, bet arī izvēli starp priekšējo un visu riteņu piedziņu. *Passat CC* ir sportiski cietāka gaita un precīzāka stūre, *Mondeo* gaita ir nedaudz komfortablāka, *Laguna* nedaudz labāk panes Latvijas ceļa tipiskās asfalta bedres, taču *Insignia* ir gandrīz vai zelta vidiņš, atsevišķos elementos atpaliekot tikai par nieku tiesu no absoluātajiem klasses lideriem, *Premium* segmentu ieskaidot.

Vērtējums

Avensis plusi: stabilitāte, bezrūpīga vadāmība, komfortabls salona iekārtums, kvalitāte un aprīkojums; mīnusi: *Avensis* sedans joprojām ir vizuāli neizteiksmīgs, vadāmība nav tik aizraujoša kā klasses labākajiem paraugiem.

Speciāli Eiropas tirgum konstruētā modeļa *Avensis* jaunākā paudze parādījās salīdzinoši nesen, taču sīvā konkurence mudinājusi automobilim veikt modernizāciju. Tagad populārais vidējās klasses modeļis ir vizuāli atsavaidināts un konstruktīvi pilneidots. Redzamākās pārmaiņas skārušas automašīnas priekšķaļas noformējumu, bet konstruktīvi būtiskāk ir mūsdienīgu dīzeļdzīnēju klāsta papildināšana. Sākumcena – Ls 14 500. *Avensis* dārgākās versijas jau tuvojas Premium segmentam, apdraudot Lexus pozīcijas. Taču kopējam tēlam joprojām pietrūkst emociju un braušanas azarta. *Avensis* mierīgā, pārliecināša gaita un liela auto sajūta, salīdzinot ar klassesbiedriem, visvairāk atgādina Ford *Mondeo*, ko arī uzskatām par galveno konkurentu.

(Turpinājums 6. lpp.)

RECRO
 AUTOMĀTIKO PĀRNESEMĀKĀRBU
 REMONTA RŪPŅICA

Pārnesumkārbu un
 hidrotransformatoru,
 diagnostika, remonts,
 testēšana.

Cēsis, Zeltkalna iela 15,
 tālrunis. 29 266 009
www.recro.eu raimonds.aploks@recro.eu

RECO
 AUTOMĀTIKO PĀRNESEMĀKĀRBU
 REMONTA RŪPŅICA

Pārnesumkārbu un
 hidrotransformatoru,
 diagnostika, remonts,
 testēšana.

Cēsis, Zeltkalna iela 15,
 tālrunis. 29 266 009
www.recro.eu raimonds.aploks@recro.eu

www.ASSISTANCE.lv
 tālr. 29151323

Visa veida auto glābšana
 un evakuācija

Rīga, Raudas iela 3

autogross
 AUTOSERVISS

Vieglā automobiļu
 diagnostika, remonts.
 Skandināvu auto rezerves daļas.
 Starteru/ģenerātoru remonts.

tālr. 29154440

BLAUPUNKT
 AUTORIZĒTS SERVISS

AUTOMOBIĻU
 RADIO UN ANTENU

TIRDZNIETĀBA
 UZSTĀDĪŠANA
 REMONTS

Āzeres 12, LV-10

(Turpinājums no 5. lpp.)

ŠKODA OCTAVIA

1991. gada aprīlī Volkswagen koncerns nopirka Škoda Octavia un piecu gadu laikā padarīja to par marku, uz kuru Austrijā, Šveicē un pašā Vācijā bija gatavi stāvēt rinda piecus mēnešus. Octavia pirmā paudze dienasgaismu ieraudzīja 1996. gadā. Tā uzreiz tika pamaniņa, jo pamatiņi atšķiras no iepriekšējiem Škoda sociālisma ēras modeļiem. Taisnības labad gan jāteic, ka tieši Škoda ražoja atraktīvākos masu produkcijas automobiļus "dzelzs priekšķara" šajā pusē; atceramies kaut vai tikai "strādnieku poršē" – Škoda



130RS kupeju ar aizmugurē novietotu dzinēju. Tomēr Octavia jau bija pavisam cīta Škoda, kas veidota ciešā sadarbībā ar mātes uzņēmumu Volkswagen. 2004. gadā Octavia piedzīvoja reinkarnāciju kā jauns modelis, kas tāpat ir veidots uz VW modeļu bāzes ar VW dzinējiem un kam vēl vairāk piemīt vāciešu pamatiņums un Škoda atturiba. Mūsu degustatoru komandai šis auto ir palicis labā atmīnā, jo savulaik bija pirmsais degustētais auto, kurš tā iepatikās, ka pēc divām dienām to nepavisam negribējās atdot. Škoda Octavia ieguvusi labu reputāciju, par ko liecina vairāk nekā divi miljoni pārdoto auto visā pasaulei.



Octavia reiz bija vispopulārākais jaunais automobilis arī Latvijā. Tās nemainīgi augstā kvalitāte, drošība un komforts ir labi zināmi, to gadā nopērk vairāk nekā 600 000 automobilistu. Passat izmēra auto par Golf cenu turpina vākt piekritēju armiju, par spīti apjomīgajiem jaunu modeļu iebrukumiem vidējās klases tirgus segmentā. Octavia ir veidotas uz tās pašas platformas, uz kuras tapuši gan VW Golf gan VW Passat modeļi. Un tieši tādu vietu arī Octavia ieņem – pa vidu starp šiem modeļiem, pa vidu starp kompaktu un vidējo klasi. Octavia ir 4572 mm garš, 1769 mm plats un 1442 mm augsts, riteņu bāze – 2578 mm, bet bagāžas nodalījuma ietilpība sasniedz 560 litrus. Ārējo izmēru ziņā Octavia ir kompaktu klases auto, savukārt iekšējā ietilpība tam ir krietni lielāka nekā dažam labam vidējām un pat lielās klases auto.

Pirmoreiz atjaunotā Octavia publikai tika atrādīta pirms gada, Parīzes auto šova ietvaros. Škoda latviskais sauklis "labākais kļūvis vēl labāks" šķiet nedaudz pārspīlēts, bet angļu "simply clever" tik tiešām atbilst patiesībai. Ar ko

TAGAD VAI NEKAD!

atjaunotā Octavia atšķiras no vecās? Ne ar ko un ar visu. Jo tai joprojām piemīt vāciešu pamatiņums un Škoda atturiba, tās izskatās uz mata kā iepriekšējā, tikai nedaudz modernāka. Kā sieviete pēc plastiskā kīrurga apmeklējuma: nedaudz nostiepot ādu uz sejas un kakla, padarot izteiksmīgāku acu skatienu, palielinot krūtis un izveidojot slaidāku vidukli, iegūstam daudz pievilcīgāku veidolu. Octavia priekšpusēs evolūcija norāda, ka auto ar lepnumu nes Škoda emblēmu. Platīte, pēc Superb parauga izstieptie lukturi šķiet mazliet pārspīlēti, taču tajos iegravētais modeļa nosaukums izskatās lepni. Šādas lampas prasās pēc ksenonu, kurš par 807 eiro arī grozās likumos. Octavia ieguvusi priekšķeo buferi ar citādas formas gaisa gaisa tvērēju un miglas lukturiem, tāpat mainīti sānskata spoguļi un radiatoria dekoratīvais režīgs. Modernizēta arī automobiļa aizmugurējā daļa, kur uzstādīti citādi lukturi un buferis. Kopumā automobiļa dizains modernizēts atbilstoši markas jaunākajiem modeļiem – Fabia un Superb. Universāla versija Octavia Combi neseko vidējās klasses universālu jaunākājām modes tendencēm un ar sportisku dizainu nevar lepoties, taču tās aizmugure nepavisam nav tik vertikāla kā saldētavai. Škoda Octavia Combi piedāvā pietiekami lielu bagāžas nodalījumu – 580 litru. Nolaižot aizmugures sēdekli, maksimālā ietilpība ir kolosāli 1620 litri.

Škoda Octavia salons ir liels, tumšs, rūpīgi veidots un ļoti nopersnot. Vācu automobiļa sajūta pārpēm, tikiļdz satveram četros virzienos pieriegulējamo stūri vai iso, precizo pārnnesumu sviru. It visā ir jutama pazīstamā stingriba. Škoda apdares kvalitāte un aprīkojums nupat bīstami pietuvojies VW ražojumiem, jo jaunajai Octavia ir tāda pati klimata iekārtā kā Škoda Superb, Passat CC un Golf 6. Tai lidzī atnākusi arī jauna stūre no Superb un vēl labāki apdares materiāli, kas līdz šim diezgan strikti atdalīja čehu un vācu ražojumus. Eleganta izskata panelis ir loģiski iekārtots. Salonā ir daudz kvalitatīvu materiālu un nelielu parocīgu mantu glabāšanas nodalījumu. Stūre ar vispusīgām kontroles iespējām pārceļta no Superb, un neviens nespēs konkurēt ar Škoda oriģinālo radio – seši CD, mp3, SD kartes lasītājs, ārēja ieeja un – pats galvenais – liels, krāsains un lietošanā parocijs displejs. Tā kā gan stūre, gan sēdekļi ir regulējami visos virzienos, iekārtoties ērti un aistrast pareizo sēdpozīciju nebūs grūti. Octavia noteiktī patikis gariem braucējiem, jo vadītāja sēdekļi ir atbilstoši apskaužami tālu. Priekšķei sēdekļiem ir diezgan izteiktais sānu

malas, kas labi notur straujos pagriezienos un nav arī apgrūtināšanas iekāpšanas/izkāpšanas procesā. Jaunās Octavia salons iedzīvotās kaunā daudzus dārgakus auto montāžas kvalitātes ziņā. Visiem izmantotajiem materiāliem piemīt pamatiņums un augstvērtīgums, paneļu savienojuma vietas ir ciešas un precīzas. Škoda ir novērsusi arī vienu no vecā Octavia kādreizējām nepilnībām, nodrošinot daudz vairāk vietas kājām aizmugurē sēdošajiem. Tagad 180 cm gari pieaugušie var ērti iešesties aiz līdzīga auguma priekšā sēdošajiem. Bagāžas nodalījums ir milzīgs, taču, nolokot proporciju 60/40 dalāmās sēdekļu atzveltnes, grīdā veidojas pakāpiens.

Octavia tagad pieejama ar septiņiem dzinējiem, ieskaitot 1,4 l, 1,6 l MPI benzīna dzinēju, kā arī jaunos 1,4 l un 1,8 l TSI benzīna dzinējus. Gribas ipaši izceļ 1,4 l TSI motoru ar 122 zirgspekti, kas pēc jaudas/ ekonomijas/ cenas parametriem reāli konkurē pat ar veco 1,9 l dīzeli. Dīzeļa cienītājiem tiek piedāvāti divi turbodizel dzinēji – 1,9 l un 2,0 litru. Škoda jaunās sērijas TSI dzinēji var būt komplektā ar DSG – automātisko transmisijas sistēmu –, jo tagad 6 un 7 ātrumu DSG kārbas (2100–2300 eiro) pilnībā aizstāj vecos "automātus".

Braukšana ar Octavia ir tieši tāda kā pati Octavia – neuzkrītoša. Viss darbojas un notiek, pedāļi viegli, stūre klausīsies, motors darbojas atsaucīgi. Taču nekādas ipašākas izjūtas auto nerosina. Gaita ir diezgan komfortabla. Tā nav nedz par cietu, nedz arī par mīkstu. Katrā ziņā Latvijas ceļa skarbos sveicīenus Octavia uztvēr mierīgāk nekā ar to uz vienas platformas būvētais sportiski cietais golfiņš. Octavia lieliski tiek galā ar nelīdzīgām virsmām bez salonā jūtamiem sitieniem vai triecieniem. Vadāmības ziņā auto ir patīkams, likumos saglabājās stabils, bez sānsverēm. Octavia brauc precīzi un atsaucīgi, vienīgi stūre ir nedaudz kūtra. Šīs auto ir pārsteidzoši mazs apgrēziena rādiuss. 1,6 litru benzīna dzinējs darbojas ļoti apmierinoši, tam ir pietiekami daudz jaudas, lai paātrinājumu izjustu arī piektajā pārnesumā, retāk var pārslēgties, tā nedaudz atvieglojot dzīvi. Degustācijas laikā, braucot dažādos režīmos, patēriņš bija 7,4 litri uz 100 km/h.

Škoda ir daudz strādājusi, lai uzlabotu Octavia skaņas izolāciju. Brīžiem gar priekšējiem logiem rodas pretvēja troksnis, taču kopumā Octavia salons ir ļoti mierīga vieta, kur pavadīt laiku garos braucienos.

Vērtējums

Octavia plusi: kvalitāte ir labs paraugs ikviename, gaita ir pārliecinoša, salona un bagāžnieka ietilpība – lieliska; mīnusi: pietrūkst savas identitātes un rakstura, neinformatīva stūre.



Klasisks dizains, modernas tehnoloģijas, plašs salons un bagāžas nodalījums – ļoti izdevīgs pirkums. Sākumcena – Ls 9650. Octavia ir gandrīz tikpat labs auto kā Golf, turklāt ietilpīgāks un vismaz par 1000 eiro lētāks. Taču Octavia joprojām ir automobilis bez ambīcijām, automobilis, kas nemaz necenšas uzdoties par kaut ko prestižu vai interesantu. Bet atšķirībā no tā paša golfiņa, kas sevi pozicionē kā kaut ko īpašu, bet vēl nesen bija garlaicības iemeslojums (izņemot, protams, GTI), Octavia nav garlaicīga. Tā vienkārši ir ļoti prātīga – simply clever. Octavia varbūt nav ne grāma prestiža, toties tas ir ļoti solids auto – kā veikalā pirkts kvalitatīvs uzvalks. Folksvāgens jums pārdomās dārgāku uzvalku ar



visu firmas birku. Audi jums uzvalku pašūs pēc pasūtījuma, tas būs vēl krietni dārgāks. Bet, ja visus trīs uzvalkus salīdzināsiet, izrādīsies, ka šiem trim uzvalkiem ir vienādas ne tikai pogas... Octavia ir vienkārši labs auto bez savas identitātes. Taču jaunā Octavia pierāda, ka čehu autobūvētāji nesnauž un Škoda jau tagad ir kas vairāk nekā tikai lētāks Volkswagen.

DEGUSTĀCIJAS SECINĀJUMI

Octavia patiks praktiskiem cilvēkiem, kas dzīvo vācu auto klasisko vērtību pasaulē, arī tiem, kam svarīgs ir mierīgs līdzvars starp ikdienu uzvalku un nedēļas nogalēm mazdārziņā. Insignia savukārt patiks aktīviem, radošiem cilvēkiem, kam auto ir viens no personības pašizpaušmes veidiem. Avensis patiks tiem, kuriem prioritāte ir komforts un pārliecinoša kvalitāte it visā, tomēr mākslinieku dvēseles šīs auto joprojām nespēs iedvesmot. Bet tie, kas savā ģimenes auto grib izjust braukšanas aizrautību, no šīs trijotnes tomēr izvēlēsies Insignia.

AUTOMOBIĻU AUTONOMO SILDĪTĀJU uzstādīšana un remonts

Webasto Feel the drive

SIA "RIČ" Granīta iela 26, Rīga
Tālr.: +371 67701560
www.rich.lv

LĒTAS ZIEMAS RIEPAS NO ZVIEDRIJAS!

• Pilns riepu serviss kravas un vieglajiem auto.
Jaunas, atjaunošas, lietotas riepas un diskī.
Lielākais lietotu riepu tirgus Latvijā.
Izvēle no apt. 10 000 riepām.
Varum- un mazumtirdzniecība.

Tālr.: 65030483, 29252205
e-pasts: jakoby@apollo.lv
www.piepagraba.lv

AUTOMĀŠINU ELEKTROIEKĀRTU DIAGNOSTIKA. Iespēja izbraukt pie klienta.
ELEKTROIEKĀRTU REMONTS.
STŪRES MEHĀNISMU,
sūkņu remonts,
diagnostika.
Garantija.

SIA "RIKOMA"
A. Čaka 90, Rīga
Tālr.: 29427911, 67297907
katru dienu no 11.00 līdz 23.00

RENAULT

Jaunas un lietotas rezerves daļas
Tehniskā apkope un remonts

Jaunums!
Optika Spoguļi
Radiatori Ventilatori

www.suman.lv

Riga, Maskavas iela 444a
Jaunas rezerves daļas 67803232
Lietotas rezerves daļas 29233100
Autoserviss 67187980

Autoserviss "AK MOTO"
Krūzes iela 3 akmoto@akmoto.lv
tālr.: 67619265, 27025333

DZINĒJU, VIRSBŪVES un PIEKARES REMONTS
AUTO KRĀSOŠANA
Auto elektriķi,
signalizāciju un centrālo
atslēgu uzstādīšana

AUTOTRANSPORTA NOVĒRTĒŠANA PĒC CSNG.

MAZDA HONDA
AUTO SERVISS

RITOŠĀS DAĻAS DIAGNOSTIKA UN BREMŽU PĀRBAUDE - BEZ MAKSA

- Visu veidu remontdarbi
- Jaunas un lietotas rezerves daļas
- Dzinēja diagnostika

Artilērijas iela 5,
Rīga, t.: 67316421, 29542806

Rūjienas iela 2,
Rīga, t.: 67313050, 29569746

MEHANIK.LV
AUTOSERVISS

Auto krāsošana (DuPont)
Disku krāsošana
Auto diagnostika
LED uzstādīšana
Ritošās daļas remonts!

Jelgavas iela 8, Rīga
Tālr. 26 881 999, 20 20 11 55
mehanik@mehanik.lv
www.mehanik.lv

CITROËN PEUGEOT

SUMAN AUTO

Riga, Maskavas iela 444a
Jaunas rezerves daļas 67803232
Lietotas rezerves daļas 29233100
Autoserviss 67187980

Riga, Kalnciema iela 117/119, tālr. 67451919
Liepāja, Pļavu iela 9, tālr. 63422433

JAUŅA FILIĀLE:
Daugavpils, Rīgas iela 28a, tālr. 65428658

faap

ARTILĒRIJAS IELA 48, RĪGA
TĀLR. 67 311 282,
MOB. 266 766 11, 29 2345 03
WWW.RAAP.LV

SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISO TRANSMISIJU REMONTA CENTRS