

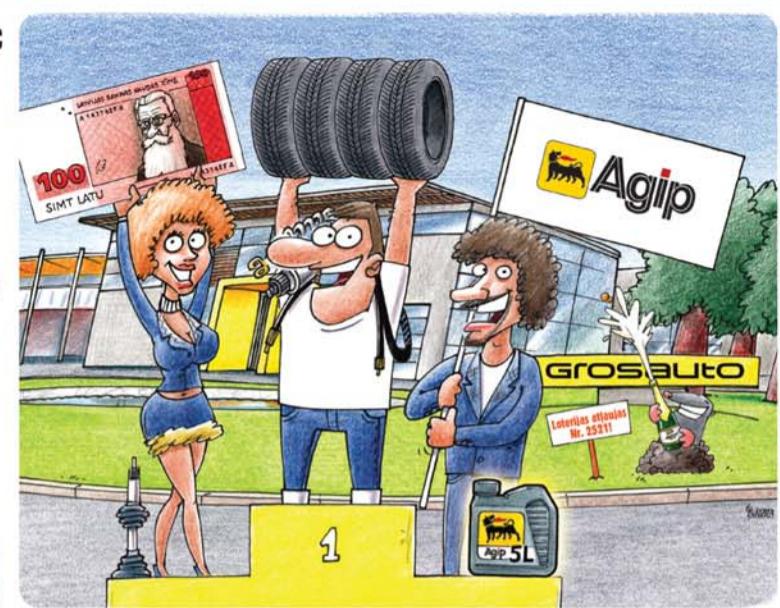
BEZMAKSAS
**GROS AUTO sveic
1. starpizlozes
uzvarētājus!**

Uzzini par šo
un nākamo izlozi
www.kuramielaks.lv
un www.grosauto.lv

www.autonews.lv

AUTO INFO

APRĪLIS NR. 2. 2010 (154)


**PAREIZĀS
RIEPAS
UZLABO
PILNĪGI
VISU**

RVT
RIEPAS

www.rvt-riepas.lv
MICHELIN Pilot Sport 3

Riepas, kas pilnas ar
jaunākajām
tehnoloģijām, lai
sniegtu jums **īpašas
sajūtas** braucot

ZIENIEKKALNA 23A, RĪGA,
LATVIA, LV-1004

TĀLR: +371 67 629 021
MOB: +371 29 273 705
FAKS: +371 67 808 874
info@rvt-riepas.lv

Džentelmeņa komplekts no

Holts®

Ērts iepakojums, teicama kvalitāte!

Oficiālais izplatītājs Latvijā


www.dansg.lv
KOMPAKTKLASE:

VAI ETALONS PALIEK IEPRIEKŠEJAIS?

Agnis Krauja

VW Golf / Ford Focus / Opel Astra

Pēc Eiropas Autoražotāju asociācijas (ACEA) datiem, auto tirgus apgrozījums ir krities par 1,6 procentiem. 2009. gadā Eiropā kopumā pārdoti 14 357 miljoni jaunu automobiļu.

Savukārt Latvijas auto tirgus 2009. gadā krities par 80%, visā gadā pārdoti tikai 3745 jauni auto. Te nu uzskatāmi redzams, ar ko krize Eiropā atšķiras no Latvijā treknajos gados pie varas esošo politiku stabuma un alkaitības radītās dižķibeles (un neticet tiem politiķiem, kuri pēc valsts nozagšanas tagad bezkaunīgi apgalvo, ka pie krizes vainīgi esam mēs visi kopā!). 2009. gadā Latvijā kompaktklase aizņēma tikai 26% no jaunu auto tirgus, bet pirmajā pozīcijā ar apmēram 30% joprojām bija apvidus automašinas, liecina Latvijas Pilnvaroto autotirgotāju asociācijas dati. Paskatoties uz Eiropā visvairāk pārdoto auto modeļu sarakstu (TOP 10 pozīcijās ir tikai trīs kompaktklases auto, pārejcie – no mazās klases), kļūst skaidrs, kāpēc daudziem Latvijas iedzīvotājiem dižķibele ir tik dramatiska! Normāli cilvēki Eiropā pērk parastas kompaktas mašīnas, turpretī Latvijā treknajos gados visa nauda tika sagrūsta džipos un "bumeros", pircēju izvēlētais auto bieži vien neatbilda pircēju patiesajām iespējām.

AutoInfo aicina jūs izdarīt saprātīgu izvēli un pievērst uzmanību trim attīstītajiem kompaktklases līderiem. Eiropā par kompaktklases auto etalonu jau ilgus gadus uzskata VW Golf. Un tas ir gluži pamatojoti, jo statistika liecina, ka par visvairāk pārdoto jauno automobili Eiropā 2009. gadā atkal kļuvis Volkswagen Golf – pērn realizējis 571 838 vienību, par 23,9% vairāk nekā gadu iepriekš. Otra pozīciju Eiropas visvairāk pārdoto spēkratu reitingā ieņem Ford Fiesta, bet trešo vietu ieguvis Peugeot 207. Galvenie golfa klases konkurenti – Ford Focus – atradas visvairāk pārdoto auto topa septītajā vietā, bet Opel Astra – desmitajā. Turklat ne tikai visvairāk pārdoto auto modeļu, bet arī visvairāk pārdoto zīmolu reitingā Volkswagen notur pirmo pozīciju, pērn realizējot 1,64 miljonus automobiļu. Otrajā vietā ir Ford ar 1,29 miljoniem spēkratu, bet trešajā – Renault ar 1,09 miljoniem auto. Pirmais piecnieku noslēdz Opel (1,06 miljoni) un FIAT (1,01 miljons). Šajā degustācijā mēs lūkojām noskaidrot, vai jaunā "zvaigzne" Opel Astra spēs mainīt spēku samērūs kompaktklases.

VW GOLF

Tālajā 1974. gadā sevi pieteica jauns Volkswagen automobilis, kurš nākamo gadu gaitā kļuva par neatņemamu Eiropas pilsētu un lielceļu ainaņas sastāvdalī. Par Golf nosauktā modeļa dizaina autors bija itāliešu mākslinieks Džordžeto Džudžāro. Pirmais Golf no konveijera Volsburgā noripoja 1974. gada 29. martā, bet miljonais Golf tika samontēts jau 1976. gada 27. oktobrī. Tika saražoti vairāk nekā 6,8 miljoni pirmās paaudzes golfiņu, un kabrioleta versijā to izlaida līdz pat 1994. gadam. 1983. gadā Frankfurtes autošovā dienas gaismu ieraudzīja otrs paaudzes Golf – lielāks, bet tikpat kantains, tas kļuva par golfa

klases krusītēvu – šim auto jāpateicas par Eiropas autotirgū tik pierastā klases apzīmējuma radīšanu. 1991. gada beigās parādījās apaļīgais trešās paaudzes golfiņš, un tā bija pirmā un vienīgā dizaina revolūcija modeļa vēsturē – trešo golfiņu no otrā var atšķirt nekļūdigi, bet visus turpmāko paaudžu modeļus no pirmā skata var atšķirt tikai zvērināti "golferi". 1997. gadā tika prezentēts ceturtās paaudzes modelis ar Passat stila interjeru un bagātu papildaprikojumu, kas iezīmēja Golf tiekšanos Premium virzienā; 2003. gadā parādījās vēl treknāks piektās paaudzes Golf, kam tautas vāga apzīmējums jau bija teju nepiedienīgs, bet 2008. gada Parīzes auto šovā tika prezentēta modeļa 6. paaudze, kas demonstrē atgriešanos pie pirmsākumiem.

35 gadu laikā saražoto golfiņu skaits jau sasniedzis 26 miljonus! Kur slēpjas VW Golf automobiļu spēks? Tirgus pētījumi rāda, ka golfam



klientu lojalitāte salīdzinājumā ar konkurentiem ir krieti lielāka – 70% no visiem golfu īpašniekiem, pērk jaunu auto, atkal izvēlas golfu, turpretī konkurentu klientu lojalitātes rādītāji nepārsniedz 40 procentus. Balojojat ar savu macītu, pircēji novērtē Golfa paaudžu pārmantojamību. Zinot savu klientu konservatīvo gaumi, nav jābrīnās, ka Golf modeļi uz modernā autodizaina fona mainās tik nemanāmi. Jo katra jauna golfa pirmsākums ir uzrunāt "savējos" un tikai pēc tam mēģināt savaldzināt "svešos". Un nav vērts uztraukties, ja šie "svešie" golfi nodēvēs par garlaicības etalonu...

Turpinot šo brīnišķīgo tradīciju, jaunais 6. paaudzes automobilis ir nekļūdigi atpazīstams kā golfiņš. 2007. gada sākumā, ieradies no Ingolštates, jaunieceltais Volkswagen dizaina šefs Valters da Silva deklarēja: golfam ir jābūt vienkāršam, lakoviskam un funkcionālam, nekā lieka! Golf VI ir pirmais modelis 34 gados, kas faktiski palicis iepriekšējais Golf V, tāču virsbūves paneli, izņemot jumtu, ir pilnīgi jauni. Pretēji pēdējā laikā autobūves tendencēi jaunais Golf ir nedaudz mazāks par savu priekšgājēju. Tas par pāris milimetriem sarucis garumā (-5 mm) un augstumā (-34 mm), bet tajā pašā laikā kļuvis mazliet platāks (+27 mm). Riteņu bāze gan palikusi nemainīga. Virsbūves proporcionas jaunajam Golf ir sportiskākas, smaguma centrs zemāks, kas pozitīvi ietekmē braukšanas īpašības un vadāmību, bet tajā pašā laikā

(Turpinājums 7. lpp.)

VAI APDROŠINĀTĀJI UZTUR NARKOMĀNUS UN ZAGLUS!?

Kaspars Bergmanis

Laikam jau grūti būtu šodien atrast Rīgā dzīvojošu autovadītāju, kura automobili nebūtu "aplaimojusi" zagļi. Automobilus apzaga vienmēr – gan padomju okupācijas gados, kad žiguljem zaga vēstiklus, riteņus, bet degvielas krizes laikā – benzīnu, gan tagad. Tolaik zaga mūžīgā preču deficitā dēļ, jo auto stikli, riepas un akumulatori bija deficits. Ne visiem draugos bija labs čoms, kurš strādāja AvtoVaz centrā, bet par pāris puodelēm armēju konjaka kārtot deficitu par rūpniecības cenu tomēr varēja dabūt.

Novietot auto apsargātā stāvvietā arī bija problēma – maksas stāvvietas mikrorajonos bija aizņemtas, un, pirms atstāt mašīnu zem daudzstāvēnes loga, šoferis noņēma logu slotīgas, spoguļus, radio antenu, arī radio tika izņemts, lai neklūtu pat guvumu zaglim. Rīgā, Imantas mikrorajonā, bija tikai divas apsargājamas stāvvietas, bet šodien ir

vismaz divdesmit reižu vairāk. Tā nu padomju autovadītājs cīnījās ar deficitu, zagļiem un milicijas vienaldzību. Lai nezagtu logu stiklus, tajos gravēja mašīnas virsbūves numuru, bet riteņu diskus stiprināja ar īpašām skrūvēm, kuras dēvēja par "sekretkām"; tās ražoja vīpotāji, kas, izmatojot valsts metālu un darbagaldus, pelnīja sev otru algu. Jāpiebilst, ka visa šī rūpniecīska pašdarbība bija krimināli sodāma un par sociālistiskā īpašumu zagšanu draudēja reāls cietumsods. Turklat viena no retajām lietām, kuru varēja nopirkt autoveikalos, bija slēdzamie degvielas tvertnes vāciņi. Dažkārt šie padomijas veidojumi iesala un šoferim vajadzēja visādi nomocīties, lai tos atskrūvētu un iepildītu degvielu.

Pirms desmit gadiem mūsu laikraksts rakstīja, ka Rīgā automašīnām BMW un Audi 90 zog miglas lukturus, ieteicām autovadītājiem stiprināt šos gaismas ķermeņus ar nestandarda skrūvēm. Lēto lukturu ievēšana no Ķīnas veicināja problēmas izskaušanu, bet, pieaugot jaunu automobiļu skaitam ar rūpnieciski integrētu audio sistēmu, garnadžiem zuda vēlme uzlauzt auto durvis un zagt magnetolas. Sākot ar 2004. gadu, spēkā stājās aizliegums ar tumšu plēvi tonēt priekšējos sānu logus. Šis likums patika ne tikai policistiem, kuri tagad varēja saskatīt, kas sēž automašīnā, bet arī zagļiem, jo

kā uz delnas bija redzams, ir vai nav vērts izsist stiklu vai uzlauzt durvis.

Jau otro gadu Latviju ir pārķēmusi automobiļu apzagšanas epidēmija. Par upuriem šai sēriai ir kļuvuši Mercedes, BMW, SAAB un arī Lexus īpašnieki. Agrāk zagļi zaga riteņu diskus, kuri nebija aizsargāti ar īpašām skrūvēm, šobrīd zog spoguļus, moldingus, distances sensorus, bamperus, lukturus, ABS blokus, airbag moduļus un multimediju konsoles. Lai noskaidrotu šīs epidēmijas apmērus, griezāmies pie visām (izņemot zagļus) iesaistītājām pusēm – apdrošinātājiem, policijas, rezerves daļu tirgotājiem un apzagto automašīnu īpašniekiem.

Olegs Makarovs, SIA Permalat plus direktors:

"Mūsu autocentra specializācija ir BMW automobiļu remonts un rezerves daļu



tirdzniecība. Ik dienu mums zvana un pie mums brauc klienti, kuri ir kļuvuši par zagļu upuriem. Daudzi no viņiem ir apzagti pat trīs reizes. Nelidz arī spoguļu stiklos iegravētais auto VIN numurs. Ir bijuši gadījumi, kad apzagtajam BMW X5 uzlīkots pagaidu spoguļus no 1994. gada pieteiktais BMW zagļi brutāli nolaiza. Es uzskatu, ka auto apzagšanu veicina apdrošinātāji, jo, uzstādot lietus spoguļus, moldingus ar parking sensoriem, rada pieprasījumu pēc šim detaļām."

Apstāvīgajot visus apdrošinātājus, AutoInfo nonāca pie secinājuma, ka apdrošinātāju KASKO izmaksas cietušajiem par zaudējumiem, kuri klasificējas kā trešo personu pretiesiskas darbības risks, t. i., trešo personu veikta apdrošināšanas objekta prettiesiska iznīcināšana, bojāšana, daļu vai papildu aprīko-

juma zādzība, 2009. gadā ir radījusi aptuveni četrus miljonus latu lielus zaudējumus.

Šis skaitlis varētu būt arī lielāks, jo ne visi apdrošinātāji vēlējās publiskot datus par zaudējumiem. Ne mazāk iepriecinošu statistiku mums sniedz policija, jo pērn tika ierosināti 3872, bet 2008. gadā – 3655 kriminālprocesi, kas saistīti tieši ar auto apzagšanu. Zinot to, ka ne visi apzagtie auto īpašnieki savus spēkratus ir apdrošinājuši, apzagto automobiļu skaits ir ļoti ievērojams.

Andrejs Grīšins, Kriminālpolicijas pārvaldes priekšnieks:

"Pirmie zagļu upuri bija Mercedes spēkrati, kuriem zagļi zaga spoguļus ar visu korpusu. Mēs Mercedes markas īpašniekiem rekomendējām izmantot skrūves, kuras zagļiem būtu grūti atskrūvēt, bet savukārt zagļi gluži pretēji, bojājot durvis, lausa spoguli nost ar varu, radot vēl lielākus tēriņus auto remontam.

Uz kādu brīdi šī zagšana pierima, bet 2008. gada nogalē zagļi sāka pievērsties spoguļu stikliņu zagšanai. Sājā ziņā līderis ir BMW markas automašīnas, kuras tiek devētas par "tautas mašīnām", un tām zog pilnīgi visu – bamperus, lukturus, moldingus, bet krizes iespējā šī zagšana kļuva acīm redzama. Pirms krizes no auto saloniem zaga somas, telefonus magnetolas, bet šobrīd noziegumi lielākoties ir saistīti ar zādzībām, kuras var izdarīt, neiekļūstot auto salonā. Zagļi pārsvarā ir cilvēki bez mehāniķi iemāņam – nepilngadīgas personas, narkomāni, kuri nozagto spoguli pārdomā, lai iegūtu kārto narkotiku devu. Diemžēl narkotikas devu viņiem vajag katru dienu, tāpēc šie cilvēki, nespēdamī austrast darbu, zog.

Ir gadījumi, kad apzagta auto īpašnieks pats ir iesaistīts sava auto nozagšanā vai iznīcināšanā, lai iegūtu apdrošināšanas atlīdzību. Ekonomiskā krize ir veicinājusi arvien pieaugošo apdrošināšanas gadījumu krāpšanu. Mūsu darbinieki atklāja krāpšanas gadījumu, kad par nozagtu tika pieteikta 2007. gadā ražota Dacia Logan. Tieši fakti, ka nozagta nepopulāra auto marka, rāsīja vislīdākās aizdomas. Veicot izmeklēšanas darbu, atklājās, ka auto īpašnieks spēkratu bija nodevis šrotā un, inscenējot auto zagšanu, mēģinājis iegūt atlīdzību no sava apdrošinātāja.

(Turpinājums 4. lpp.)

BŪSIM REĀLISTI!

Kaspars Bergmanis

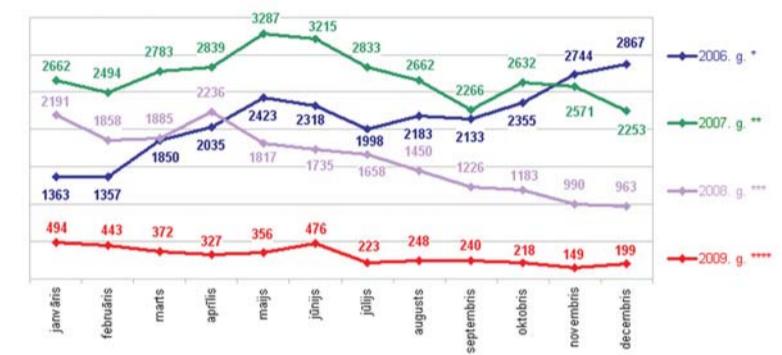
Pagājušais gads daudziem auto nozarē strādājošajiem paliks dzījā atmiņā. Gada laikā ir pārdozēti tikai 3745 jaunas vieglās automašīnas, un salīdzinājumā ar 2008. gada statistiku, ir 82% liels kritums.

Līdzīga situācija reiz bija izveidojusies ar lietotiem automobiļiem, kad Ministru prezidents bija Vilis Krištopans, kurš 1999. gada 1. aprīlē aprīte laida grozījumus par akcīzes nodokli vieglajiem automobiļiem. Tad Krištopana valdība nolobēja jaunu automobiļu tirgotājus, gandrīz pilnībā aptuot ar lietotu spēkratu tirdzniecību saistītu biznesu. Gada laikā Latvijā tika aizvērti daudzi autoplāči, serviši, bet lietotu auto pircēji no NVS valstīm iemina tacīnu uz Lietuvu, kur lietotu automašīnu pārdošanas bizness darbojas līdz pat šīm brīdim.

Tagad līdzīgā situācijā ir nonākuši jaunu auto tirgotāji, tikai zaudējumi ir nesalīdzināmi lielāki.

Straujais jaunu automobiļu pārdošanas kritums bija pamanāms jau 2008. gada augustā. Auto dileri krasī palielināja izdevumus reklāmas kampaņām, bet auto

Jaunu vieglā automobiļu reģistrācijas dati Latvijā 2006.–2009. g.



tirdzniecības apjomī turpināja kristies līdz finanšu katastrofas pasludināšanas brīdim 2008. gada novembrī, kad Latvijas valsts savā īpašumā ieguva Parex banku ar milzu parādiem. Tie, kuri glabāja naudu šajā kredītstādē, pirkā automobiļus, jo banka ieveisā ierobežojumus skaidras naudu izmaksai, un daudzi 2009. gada janvāri un februārī pārīdotie vieglie automobiļi bija iegādati, pateicoties naudas pārskaitījumam no Parex bankas uz autodileru bankas kontiem. 2008. gada decembrī daudzi steidza nopirkā jaunu auto lētāk, jo, sākot ar 2009. gada 1. janvāri, stājās spēkā jaunā pievienotās vērtības nodokļa likme – 21 procents.

Pienākot pērnā gada pavasarim, dileri salonu logus sāka rotāt reklāmas, kuras vēsti par milzu atlaidēm līdz pat 35 procentiem. Neizpalika pat kuriozi: "Pēc divas mašīnas, bet par otru maksā 50% no cenas!" Vai arī reklāmas plakāti, kuri vēstīja, ka mašīnas tiek pārīdotas par rūpniecības cenu.

Pateicoties straujam pieprasījuma pieaugumam pēc kompaktklases automašīnām Vācijā, ko veicināja vācu valdības ekonomikas stimulēšanas programma, kas piedāvāja nopirkā jaunu auto ar 2500 EUR atlaidi, ja lūžpos nodos veco auto. Latvijas autodileri savus noliktavas krājumus reekspertēja uz Vāciju. Autotirgotāju asociācijas statistikā arvien biežāk bija redzami pārīdotie statistikas dati ar mīnuss zīmi, kas liecina, ka pārīdotais automobilis ir reekspertēts.

Visu pagājušo gadu autodileri dzīvi vilka, pateicoties tam, ka samazināja darba vietu skaitu, aizverot un apvienojot salonus, piedāvājot zemākas cenas rezerves daļām un auto remontam. Krize ir piespiedusi daudzus dilerus piedāvāt klientiem arī lētākas rezerves daļas, servisa maiņas auto, izveidot e-komercijas pakalpojumus. Tomēr daudzi jaunu auto īpašnieki dod priekšroku doties uz Pērnavu, lai autorizētā servīs Igaunijā veiktu savas garantijas apkopes – tā ir lētāk.

(Turpinājums 4. lpp.)

AUTONAMS Tikai markēts spogulis ir pasargāts pret zādzībām!

Skanstes 9a, Rīga, LV-1013; Tālrunis: 6750 18 50; Fakss: 6750 18 40; E-pasts: autonams@autonams.lv

NADS NEIZGĀJI TEHNISKO APSKATI? BRAUC PIE MŪS!

Pieredzējuši autosporta mehnāji atvērsis visus defektus.

Piedāvājam: DZINĒJU, PIEKARES, BREMŽU, VIRSBŪVES, ELEKTROSISTĒMAS, RIEPU REMONTU.

SIA NADS, Biekiensalas iela 7, Rīga serviss 22017111 rezerves daļas 67804009 auto evakuācija 26666699 nads@nads.lv, www.nads.lv

RIEPAS MOTOCIKLIEM & AUTOMĀSTIEM

DUNLOP GOOD YEAR

IPĀŠI CENU PIEDĀVĀJUMI! VAICĀ PĒC SAVA PIEDĀVĀJUMA!

MOTO SALONS "MAX MOTO" SIA BRĪVĪBAS GATVE 224/5, RĪGA Mob. tālrs 29809389 Tālrs 67817817 e-pasts: maxmoto@maxmoto.lv

Riga, Jelgavas ielā 66. Tālr. 67612501, mob.t. 29473759

AUTO RITMS

STŪRES IEKĀRTU HIDRAULISO/MEHĀNIKO AGREGĀTU DIAGNOSTIKA, REMONTS DARBIEM GARANTIJA 1 GADS

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

VIRSBŪVES KRASOŠANA

RITOŠĀS DAĻAS REMONTS

aura auto

MITSUBISHI MOTORS MAZDA

Brīvības iela 224 (ieja no Vairoga ielas), Rīga, LV-1039 Tālrunis 78006226, Fakss 7800634 E-pasts: info@auraauto.lv www.auraauto.lv

Līdz 22.maijam – vasaras riteņu periods Aura Auto!

Sākat ar Ls 12 par 1 riepu komplekta montāžu Montējam visu marku automobiļu riepas (tai skaitā balansēšana)!

Riteņu geometrijas pārbaude – Ls 8

Šajā, "vasaras riteņu" periodā visām Castrol eļļām – 10% atlaide Izdevīgi riepu piedāvājumi tepat uz vietas – jaunas riepas, sākat ar Ls 23

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

RĪGA, Bauskas iela 86

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

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

TA Antenas iela 2
(vieglaļiem automobiļiem)
darba dienās 8.00 - 20.00
sestdiens 8.00 - 15.00

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

TA 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 Jauncielfnes 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

IP 63490670

BAUSKA,
R TA Upmalas iela 2
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

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

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

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 - 19.00, sestdiens 8.30 - 14.00

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

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

GULBENE,
R TA Parka iela 2
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA pirmadienās 8.30 - 19.00

K IP 64473857

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

K IP 63021396
TA Satiksmes iela 2c
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00,
sestdiens 8.30 - 16.00

JĒKABPILS,
R Ā. Elksnes 2
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00

K IP 65231730
TA Ārijas Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00,
sestdiens 8.00 - 16.00

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

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

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

KULDĪGA,
R TA Planicas iela 69
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

K Ganibu iela 154a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5t< trešdiens un ceturtdienās 8.30 - 17.00

VENTSPILS,
R TA Ganibu iela 154a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5t< otrdiens un ceturtdienās 8.30 - 17.00

K IP 63224427
lepkiekšējais pieraksts
Tehniskās apskates automobiļiem
ar pilno masu virs 3,5 t

www.atlasmotors.lv
Rīga. Vagonu iela 38
JAUNAS VASARAS RIEPAS no Ls 19.-

VISU VEIDU AUTOMĀTIKOĀTRUMKĀRBU REMONTS
apkalpošana eļļu maiņa garantija

Rīga, Zolitūde, Gramzdas 15
mob. t. 29848899 - Alvars
zemgalemp1@inbox.lv

CSDD informācija**RIEPAS AR RADZĒM DRĪKST IZMANTOT LĪDZ 1. MAIJAM!**

Atgādinām, ka ziemas riepas ar radzēm drīkst izmantot laika posmā no 1. oktobra līdz 1. maijam. Sods par braukšanu ar radzotām riepām ārpus oficiāli atļautā laika posma ir divdesmit latu.

Savukārt no 1. marta jau drīkst braukt ar vasaras riepām. Autovadītāji gan tiek aicināti rūpīgi izvērtēt laika apstākļus un riepas mainīt tikai tad, kad diennakts vidējā gaisa temperatūra ir virs +5 grādiem.

Būsim par drošu braukšanu!

2010. GADA JAUNO SATIKSMES DALĪBNIEKU FORUMS JAU PAVISAM DRĪZ!

Jau 17. reizi Latvijā norisināsies

Jauno satiksmes dalībnieku forums. Konkursa galvenais mērķis ir paaugstināt jauniešu teorētiskās zināšanas par satiksmes noteikumiem un veicināt praktisko pieredzi braucot ar velosipēdu, lai bērni varētu droši un pārliecinoši piedalities ceļu satiksmē.

2009. gadā Latvijas komanda sasniedza savus labāko rezultātu kļūdama par Eiropas čempioniem. Mūsējē bija pirmie starp 22 komandām.

Sacensībās var piedalīties bērni vecumā no 10 līdz 12 gadiem. Jauno satiksmes dalībnieku forums ir veids, kā ar interesantām metodēm iemācīties ceļu satiksmes drošības pamatprincipus – gūt zināšanas satiksmes noteikumos, pilnveidot praktiskās iemaņas braukšanā ar velosipēdu, pirmās palīdzības sniegšanā cietušajiem un velosipēda tehniskā stāvokļa novērtēšanā.

Sacensību pamatnosacījumi:

- komandā jābūt 6 dalībniekiem (3 meitenes un 3 zēni, kuri dzimuši 1998., 1999. vai 2000. gadā);
- komandai jābūt vienam atbildīgam (skolotājam);
- pieteikties katrai kārtai var līdz sacensību dienai.

Pirmās kārtas sacensības norisināsies no aprīļa vidus līdz maija beigām:

Rīgā – 15. aprīlī, Jelgavā – 16. aprīlī, Ventspili – 19. aprīlī, Talsos – 20. aprīlī, Kuldīgā – 21. aprīlī, Tukumā – 22. aprīlī Saldū – 23. aprīlī, Limbažos – 26. aprīlī, Cēsis – 27. aprīlī, Bauskā – 28. aprīlī, Dobelē – 29. aprīlī, Liepājā – 30. aprīlī Alūksnē – 5. maijā, Balvos – 6. maijā, Gulbenē – 7. maijā, Madonā – 10. maijā, Jēkabpilī – 11. maijā, Ogrē – 12. maijā Valkā – 13. maijā, Valmierā – 14. maijā, Skrīveros – 17. maijā, Jūrmalā – 18. maijā, Ludzā – 19. maijā, Rēzeknē – 20. maijā Preiļos – 21. maijā, Krāslavā – 21. maijā, Daugavpili – 22. maijā

Sacensību otrā kārtā – Latvijas sacensības norisināsies **4. un 5. jūnijā** RTU Sporta un atpūtas bāzē *Roniši*, uz kurām dosies pirmās kārtas uzvarētāji.

Savukārt Latvijas sacensību uzvarētāji dosies uz *Eiropas sacensībām*, kas šogad no 24. līdz 27. septembrim norisināsies Skopje (Maķedonijā)!!!

Balvas un dāvanas! Visu sacensību dalībnieki saņems atbalstītāju sarūpētās piemiņas balvas, uzvarētājus gaida diplomi un stilīgas dāvanas. Jau ceturto gadu sacensības atbalsta Latvijas Mobilais Telefons.

Konkursu organizē Ceļu satiksmes drošības direkcija un mārketinga projektu aģentūra Fortius.

Sikāku informāciju, sacensību nolikumu un grafiku atradīsiet www.csdd.lv sadāļā Sabiedriskās aktivitātes. Informācijas tālrinis: 67025730 vai 63480572.

Sekojet līdzi informācijai par sacensību norisi savā pilsētā / novadā!

**2010. GADA 8. APRĪLA – 7. MAIJAM RĪGAS MOTORMUZEJĀ IZSTĀDE "VISS SĀKĀS AR BEZCEĻU..."**

Pagājušā gadā simta 30.-90.gadu pasaules spilgtākie apvidus automobiļi.

Cilvēks no laika gala ir tiecīes pēc brīvības. Ir dažādas brīvības – vārda brīvība, domas brīvība, izvēles brīvība. Mehānikas laikmetā, nosauktajām pievienojas pārvietošanās brīvība. To nodrošina automobilis, bet vēl plašākus apvāršņus paver apvidus auto.

Reiz, viss sākās ar bezceļu. Bet tad tika izgudrots džips, leģendārs pārvietošanās līdzeklis, kurš neparedz ceļu un bezceļu robežas.

Kādam apvidus auto kalpo statusa pasvītrošanai, kādam – kā universāls transporta līdzeklis, bet lielai daļai džips ir piedzīvojums.

Rīgas Motormuzejs aicina iepazīt piedzīvojumu apvidus auto izstādē – "VISS SĀKĀS AR BEZCEĻU..." Izstādē būs aplūkojami 13 leģendāri pasaules apvidus automobiļi, no kuriem daļa šodien jau iekļuvusi "kulta auto" statusā un izpelnius pastiprinātu tehniskas miljotāju kolekcionāru interesi. Izstādē būs apskatāmi leģendārie Willys, Land

Rover, VW, Mercedes džipi kā arī impozants militārais apvidus auto HORCH 901, kas izgatavots 1937. gadā!

2010. gada 8. aprīlis - 7. maijs

Rīgas Motormuzejs

S.Eizensteina ielā, Rīga

katru dienu plkst. 10:00 - 18:00

Izstādes atlāšana 2010. gada 8. aprīlī plkst. 14.00.

Atbildīgie par pasākumu: Rolands Buliņš, izstādes kurators

T: (+371) 28633651; e-pasts: rolands.bulinis@motormuzejs.lv

Bilešu cenas: pieaugušie – Ls 1.50, skolēni, studenti, pensionāri – Ls 1.

VAI APDROŠINĀTĀJI UZTUR NARKOMĀNUS UN ZAGĻUS!?



(Turpinājums no 2. lpp.)

Pirms neilga laika mēs aizturējām četru cilvēku grupu. Policijas darbinieki pie viņiem veica krafšanu, kurā izņēma lietas, kas bija pieteiktas kā nozagtas. Faktiski krāpnieki bija izveidojuši nelielu noliktavu, kurā bija šobrīd tik pieprasītās detaļas.

Saistībā ar personu aizturēšanu, pie kurām atrad lietotus spoguļus, policijai ir grūti pierādīt, tieši kuram automobilim pieder šis spogulis. Ja autoipašnieks var pēc sev zināmām pazīmēm pierādīt, ka spogulis ir no viņa auto, tad mēs varam vērst apsūdzību pret negodigu komersantu vai pārdevēju, kurš realizē zagtas mantas vai tās pie viņa atrodas.

Zagļi nevar realizēt marķētu spoguļu, bet galvenais trūkums šim pasākumam ir tas, ka nakts laikā zagļi nepamaņa, ka spoguļa stiklā ir iegravēts virsbūves numurs. Būtu vērts padomāt, kā informēt par to, ka minētajam spēkratam ir marķētas detaļas. Iespējams, ka uz spoguļa korpusa ir jāuzlīmē kāda uzmanību piesaistoša uzlime, ka detaļas šim automobilim ir marķētas.

Šobrid nav būtiski, kur auto atrodas – pilsētas centra, mikrorajona vai lielveikala stāvvietā –, jo spoguļus zog pat apsargātās stāvvietās, bet to iepāšnieki neatbild par tur novietoto automobiļu drošību.

Summas, kuras apdrošinātāji ik dienu maksā saviem klientiem autoipašniekiem, kas cietuši no spoguļu zagļiem, ir iespaidīgas.

Illa Priedniece, BTA mārketinga un sabiedrisko attiecību departamenta direktore:

"BTA saistībā ar trešo personu prettiesiskas darbību atlīdzībās ir izmaksājusi vairāk kā 1 miljonu latu, tomēr, salīdzinot ar 2008. gadu, pieteikumi apjoms 2009. gadā kopumā šajā ziņā ir krities par 22%, t. sk. periodā no septembra līdz decembrim – par 18% salīdzinājumā ar 2008. gada šo pašu periodu."

Gints Ābeliņš, AAS Seesam Latvia transporta nodalas eksperts:

"Mūsu kompānijā 2009. gadā vidēji dienā pieteikti 3–5 aprīkojuma zādzības gadījumi.

Zaudējumu apjoms vienai šādai lietai svārsts no 200 līdz 1000 LVL. Ir bijuši gadījumi, kad tiek pamatīgi apzagtas automašinas ar labu aprīkojumu (kseenona lukturi, parktronic, restes, spoguļi, ESP bloki) un zaudējumi ir aptuveni 2500 LVL."

Kaspars Duburs, If apdrošināšanas KASKO produkta vadītājs:

"Auto vandalismā un detaļu zādzībās cietušajiem

autoipašniekiem izmaksājām vairākus simtus tūkstošu latu gadā. 2008. gadā zaudējumi bija LVL 178 079,00 jeb 4% no KASKO zaudējumu apmēra; 2009. gadā – LVL 229 255,00 jeb gandrīz 7% (6,6%). Zaudējumi par vandālisma riskiem 2009. gadā ir par gandrīz 30% vairāk nekā 2008. gadā (28,5%)."

Apdrošinātāji apzagtajiem autovadītājiem jau labu laiku neizmaksā par spēkratam nozagtajām detaļām naudu, jo krize, kuras dēļ ir pieaudzis bezdarbnieku un finanšu grūtībās nonākušo cilvēku skaits, ir veicinājis gadījumus, kad paši autoipašnieki ir apzagusi savus spēkratus, lai gūtu kaut kādus ienākumus. Tādus gadījumus apstiprina policijas un apdrošināšanas pārstāvji.

Lilita Čudare, AAS ERGO Latvija transportlīdzekļu apdrošināšanas departamenta direktore:

"Dažādi apdrošināšanas krāpšanas gadījumi ir bijuši visos laikos, arī pirms ekonomiskās krizes. Saskaņā ar ERGO datiem atlīdzībām pieteikto aizdomīgo gadījumu skaits tieši pēdējā gada laikā ir palielinājies par aptuveni 25%. Nereti aizdomīgie KASKO gadījumi ir saistīti tieši ar līzinga automašīnām. Turklat tas nav atkarīgs ne no automobiļa modeļa, ne – izlaiduma gada.

Esam novērojuši, ka gan iepriekš, gan arī pēdējā laikā visvairāk zagtās automobiļu detaļas ir tās, kurus ātri un viegli var noņemt. Piemēram, miglas lukturi, pašaptumšojošies spoguļi, priekšējie un aizmugurējie auto atdures stiepi (bamperi), kā arī distances sensori. Šie gadījumi īpaši attiecināmi tieši uz BMW un Mercedes-Benz marku automašīnām, kuru detaļas nav lētas un ir pieprasītas tirgū. Piemēram, ERGO atlīdzība par nozagtu pašaptumšojošos spoguļi BMW automašīnai ar garantiju ir vidēji 400 lati, bet BMW automašīnai bez garantijas – vidēji 140 lati.

ERGO speciālisti atgādina, ka apdrošinātāju krāpšana ir kriminālnoziegums un ar to izmeklēšanu nodarbojas tiesībsargājošās iestādes. Saskaņā ar Latvijas likumdošanu apdrošinātājam ir pienākums gadījumā, ja konstatētas noziedzīga nodarijuma pazīmes, ziņot par to kompetentām iestādēm, kas savukārt izvērtē sniegtu informāciju un pieņem krimināltiesiskas sankcijas. Lai pēc iespējas efektīvā izskausta krāpšanas mēģinājumus, ERGO sadarbojas ar Kriminālpolicijas nodāļu, kas specializējas tieši automašīnu zādzību un apdrošinātāju krāpšanas gadījumos."

Spoguļu relatīvi vieglā demontāža un neadekvāti lielā cena, kā arī pieprasījums pēc lētāka analoga apdrošinātāju nostāda dilemmas priekšā – jaunu vai lietotu. Uzticīt apzagtā klienta problēmas risināt autoservisam, kurš piedāvā zemāko cenu, apdrošinātājs paļaujas uz

autoservisa godaprātu, bet vai tā ir? Vai apzagtajiem klientiem apdrošinātāji par nodarīto skādi samaksā naudu vai iegādājas vietā nozagtās detaļās? Diemžēl AutoInfo zina gadījumus, kad lietotu detaļu tirgotājs ir pieķerts, tirgojot zaguļus Mercedes spoguļus. Spoguļi bija nozagti Rīgā, bet pārdevējs dievojās, ka atvedis tos no Lietuvas. Izjaucot spoguļa korpusu bija atrodams neuzkrītošs markējums, kurš melīgo uzņēmēju atmaskoja. Apdrošinātāji uztic servisiem salabot apzagto klientu automobiļus, dažs pat izsludina konkursu, kurā uzvar serviss ar viszemāko cenu, išpaši neiedziļinoties detaļu izcelsmē.

Uģis Ieviņš, BAN apdrošināšanas departamenta direktors:

"Praksē mēs klientus nosūtām uz autoservisiem, kuri uzstāda nozagtās detaļas. Pēc tam mēs apmaksājam autoservisa piestādito rēķinu."

Gints Ābeliņš, AAS Seesam Latvia transporta nodalas eksperts:

"Seesam Latvia nostādne ir neatbalstīt automašīnu apzagšanas biznesu, tāpēc maksimāli cenšamies likt jaunas rezerves daļas, lai kompensētu šo rezerves daļu iztrūkumu tirgū. Ja tirgū nav attiecīgo rezerves daļu defīcta, nav arī nelegāla biznesa – auto apzagšanas."

Aleksandrs Rjabovs, AAS Gjensidige Baltic valdes loceklis:

"Mēs uzstājam, lai tiku uzliktas jaunas detaļas, taču pēc apmaksas summām dažreiz varam nojaust, ka tiek izmantotas lietotas."

Pašlaik apdrošinātājiem nav vienotas politikas, lai cīnītos ar šo vīrusu, kurš grauz ievērojamu finanšu robu apdrošināšanas kompāniju makos. Atstājot skādes novēršanas problēmu servisu ziņā un nekā nezinot par detaļu izcelsmi, veidojas nepārtraukts aplis. Zagļi, zog, pārpircēji uzpērk, servisi uzstāda, bet apdrošinātāji par to maksā. Bēdīgakais ir tas, ka par KASKO šādam riska grupas klientam būs jāmaksā arvien vairāk. Arī Valsts policija nav sajūsmā, ka šāda noziedzībā aug, jo patrūpolīcijai nepietiek resursu, lai sēdētu slēpējus un vaktētu spēkratust autostāvietās. Polīcija jau vairākus gadus strādā ar apdrošinātājiem, apkarot apdrošināšanas krāpniekus. Sadarbība ir, bet nepilnīgā likumdošana ļauj zagļiem izsprukt sveikā ar relatīvi mazu sodu. Kaut gan policijas rīcībā nav datu, ka šai sērgai ir organizētas noziedzības pazīmes, tas tomēr ir sava veida bizness. Vieni zog, otrs tirgo, bet trešie uzstāda.

Lilita Čudare, ERGO Latvija:

"Latvijā lielākā daļa apdrošināšanas kompāniju ir Latvijas Apdrošinātāju asociācijas (LAA) biedri, kuri dienaskārtībā ir arī ciņā ar krāpšanas gadījumiem.

Piemēram, jau aizvadītā gada beigās apdrošinātāji izstrādāja un iesniedza savus priekšlikumus par grožījumiem esošājā likumdošanā saistībā ar sodu sistēmu tieši apdrošināšanas krāpšanas gadījumu sakārā. Apdrošinātāju ierosinātājiem variantā tiek ierosināta daudz stingrāka sodu piemērošanas sistēma. Piemēram, par krāpšanu saistībā ar automašīnas zādzību iespējamais sods varētu būt brīvibas atņemšana līdz 12 gadiem pašreizējo 6 gadu vietā."

Vislielākie zaudētāji, protams, ir apzagtie. Atkarībā no apdrošināšanas līguma nosacījumiem cietušajam ir jāgriežas policijā un pie sava apdrošinātāja. Pats ātrākais, kad apzagtais klients tiek pie sava saremontētā auto, ir mēnesis vai pat divi. Veicot auto tehnisko apskati CSDD bez sānu spoguļiem, mēneša laikā jāveic atkārtota pārbaude ar uzstādītā spoguļiem. Savukārt, ja nozagti distances sensori, tad tehnisko apskati atkārtoti nevajadzēs veikt.

Jānis, apzagta BMW X5 iepānieks:

"Manam auto spoguļus nozaga gaišā dienas laikā Rīgas centrā. Savu automašīnu lietoju ikdienā un mēnesi braucu bez sānu skatu spoguļiem, līdz apdrošinātāji mani aizsūtīja uz servisu, kurš manam dīžipam uzstādīja lietotus spoguļus. Man vajadzēja skaidrīt gan uz policiju, gan pie apdrošinātāja, tērēt daudz laika, lai tiku pie citiem spoguļiem. Braukt pa Rīgu bez sānu spoguļiem nav tas labākais piedzīvojums!"

Dainis Jablonskis, Autonams auto aizsardzības eksperts:

"Automobiļu apzagšanas "epidēmija" ir skārusi arī dažus mūsu klientus. Tiem spēkratu īpašniekiem, kuriem sānskata spoguļu stikli ir ar apsildi – piedāvājām pieslēgt signalizāciju šai zagļu iecīnītajai detaļai. Tā gluži nav panacea, bet pieļauju, ka saceltais troksnis var aizbaidīt zagļi. Mūsu uzņēmums jau vairākus gadus nodarbojas ar stiklu, lukturu marķēšanu, un spoguļu stikliņus marķējam nenozemot no auto. Pieredzējis meistars iegravē virsbūves numuru abiem spoguļiem aptuveni piecpadsmit minūšu laikā."

EPILOGS

Tā šajā pasaulei ir iekārtots: zog, jo ir pieprasījums. Ja apdrošinātājus piespiestu uzstādīt tikai pilnīgi jaunus spoguļus, mazinātos pieprasījums pēc šīs dārgās detaļas lietoto detaļu tirgū. Bet ir tācu arī autoipašnieki, kuru auto nav apdrošināti, bet ir apzagti. Kur šie apzagtie pirk spoguļus savam auto? Naivi cerēt, ka viņi dosies pie dileru, lai nopirktu dārgo spogulīti.

Skaidrs ir viens: ja apdrošinātāji tuvākajā laikā nesēdisies pie viena galda, lai vienotos par kopēju politiku, auto apzagšana turpināsies.

AutoInfo ierosina tiem apdrošināšanas klientiem, kuriem ir nozagti spoguļi, uzstādot vietā jaunu, jau marķētu, uz spoguļu korpusiem uzlīmēt uzlimi, kura brīdina, ka detaļas šim auto ir marķētas.

Ja pieļaujam, ka zaglis narkomāns saņem astoto daļu no tās summas, kuru par spoguļu maksā apdrošinātāji, tad 500 000 latu ir ieripojuši narkotiku tirgotāju kabatās.

www.rvt-riepas.lv

Lietotas auto riepas no Vācijas
R12 līdz R22

sākot ar Ls5

Lielā izvēle lietie diskī

Rīga, Ziepniekkalna 23a (aiz CSDD TA)
Tālr. 67629021, mob. tālr. 29273705

BŪSIM REĀLISTI!

(Turpinājums no 2. lpp.)

2009. gada decembris ir devis kārtējo nāvējošo triecienu knapi dzīvojošajai jauno automobiļu tirdzniecībai – dienesta automobiļu nodokļa izskatā. Pērnā gada pēdējās dienās daudzi uzņēmumi steidza norakstīt un pārreģistrēt savu autotransportu. Lielās rindas visās CSDD nodalās. Steigā sagatavotais un pieņemtais nodoklis ir mazinājis uzņēmējiem vēlmi pirk darba vajadzībām jaunu vieglo automobili. Traģiskomais ir apstākli, ka likums par jauno nodokli bija stājies spēkā, bet normatīvus, pēc kuriem tas tiek aprēķināts, solīja publiskot tikai janvāra beigās.

KO VARAM GAIDĪT NO 2010. GADA?

Oktobrī notiks Saeimas vēlēšanas, un tas nozīmē, ka esošā valdība turpinās eksistēt līdz rudenim. Pie varas nāks citi politiķi, ministri un ierēdži. Tā kā pēc nerakstītiem likumiem valdību 100 pirmās darba dienās nekrītē, tad būtiskas pārmaiņas var būt sagaidāmas tikai 2011. gada pavasarī.

Pērnā gada tendence, ka pārdošto automobiļu skaits ik mēnesi sarūk vidēji par 10%, saglabāsies arī šogad. Izņēmums būs tajos mēnešos, kad ārziņu misijas un diplomātiskās pārstāvniecības izdomās nomainīt savus spēkratus. Šogad izdzīvos tikai tās kompānijas, kurām ir spēcīga finanšu aizmugure jeb tā sauktie mātes uzņēmumi, kuri savus bērnus turēs pie dzīvības bāda laikā ar cerību, ka Latviju piemeklēs arī labāki laiki. Vēl skeptisks izklausās Andra Kulberga viedoklis (*Inchape Motors Latvija* direktors), kurš pārdomās *Jaguar, Ford, Mazda, BMW, Land Rover* automobiļus. Pēc viņa domām, no šāda "pēriena" Latvija var atgūties

tikai pēc četriem gadiem. Savukārt automobiļu tirdzniecība citu firmu salonus var atgādināt devīgdesmito gadu tirdzniecības stilu kad par vēlāmu spēkratu ir jāiemaksā līdz 20% liels depozīts un jāgaida. Pašlaik bankas nelabprāt aizdod autodileriem finanšu līdzekļus krājumu veidošanai, bet par iespējamo konkurentu bankrotu min apstākli, ka dileri var netikt galā ar to automobiļu plūsmu, kuri ir pārdoti operatīvā lizingā "treknajos gados", un būs jāpieņem atpakaļ par atlikušo vērtību. Savukārt par 2010. gadā pārdoto vieglo automašīnu daudzumu Andris Kulbergs izsakās, ka tas būs par 30% mazāks nekā pērn un kopsumā aptuveni 250 transporta vienību mēnesi.

Šim viedoklim piekrit arī Zigurds Liepa (<

SLĀPEKLIS RIEPĀS – MĪTI UN PATIESĪBA



Andris Vilks

Modē nāk jauna tendence – parastā gaisa vietā autoriņpās tiek iestūknēts slāpeklis. Par pamatu tam, esot vairāki iemesli: visi F1 bolīdi izmanto slāpeklī, tas esot iepumpēts lieljaujas kravas automobiļu un arī *Nissan GT-R* superkārā riepās!

Turklāt:

1. pārduršanas gadījumā slāpeklis lēnāk izplūst no riepas;
2. mazāks riepas nodilums, ko sekਮ vienmērīgāks spiediens;
3. pastāvīgs spiediens neatkarīgi no temperatūras;
4. lēnāka riepas iekšējās daļas novērošanās;
5. izslēgtā riepas plīšana;
6. liganāka gaita;
7. uzlabota degvielas ekonomija;
8. uzlabota saķere ar ceju.

Liekas, kur tad vēl labāk – par smieklīgu naudu, tik daudz ieguvumu. Jāņem vērā tas, ka mūsdienu autobraucēji ir tendēti uz tamlīdzīgu “eksotiku” – brīnumpiedevas, spoileri, kas uzlabo aerodinamiku utt. – visu to un vēl daudz ko citu autobraucēji gluži kā ar slotu noslauka no pārdevēju plauktiem, meklējot jaunības, laimes, veselības un sacīkušu gara eliksīru.

Tagad atcerēsimies savas pirmās fizikas nodarbinābas un pacentīsimies izanalizēt, ko tad išti salīdzinām: tas, ko mēs dēvējam par gaisu satur 78% slāpeklī, 21% skābekļu un 1% oglīskābās gāzes un dažādu citu piemaisījumu, savukārt riepu specialistu ieteiktais maišījums ir 95% slāpeklī un 5% skābekļu sajaukums. Un tagad pamēģināsim izskatīt katru mītu atsevišķi.

Mits Nr. 1

Vienmērīgāks spiediens riepās

Slāpeklī siltuma izplešanās koeficients ir daudz mazāks nekā gaisam, tādēļ riepas uzkaršana vai tās atdzišana gandrīz nemaz neiespēido tās spiedienu. Arguments: slāpeklis – ideāla gāze, tādēļ, ka atšķirībā no gaisa, vis-pār neizplešas.

Tāds apgalvojums ir pretrunā ar Šarla likumu – neiedziļinoties formulās un aprēķinos, jāsaka, ka slāpeklī izplešanās koeficiente

atšķirība no gaisa uzvedības ir tikai 0,0001 jeb 0,00025 atmosfēras. Vai kādam ir tik precīzs manometrs?

Mits Nr. 2

Slāpeklī riepāi nekad nenoplūst gaisss

Slāpeklī molekulas ir lielākas par gaisa molekulām, tādēļ slāpeklis lēnāk izsūcas caur gumijas mikroporām un riepa zaudē spiedienu ievērojami lēnāk.

Un patiesi – slāpeklī molekulas izmērs ir 0,364 nm, bet skābeklim tas ir 0,346 nm. Tikai arī šo starpību ar manometru nesajust. Ja riepa nav caura, spiedienu tār gadiem, bet, ja arī to zaudē, tad visdrīzāk caur ventili vai riepas un diskā savienojuma vietu. Savukārt, ja tā ir sasprēgājusi no vecuma, tā uzpūšas, vienalga ar ko būtu pildita. Turklāt, ja viss skābeklis no riepas izsūcas, kas tur paliek? Pareizi, gandrīz tirs slāpeklis. Varbūt triks slēpjās tajā apstāklī, ka slāpeklī molekulas “aizdrive” poras un neizlaiž citas ārā? Pat, ja tā būtu, maisījumā, ko piedāvā gaisa pārdevēji, slāpeklī ir tikai par 17% vairāk nekā bezmaksas gaisā.

Mits Nr. 3

Pazemināts riepas uzsprāgšanas risks

Slāpeklis ir inerta gāze, kas nedeg. Arguments: lielos ātrumos riepa neuzkarst, jo nav skābekļa, kas varētu veicināt degšanu. Sāksim ar Mendeļejeva tabulu: slāpeklis atrodas piektajā grupā, bet inertās gāzes – astotajā. Tomēr tas nav būtiskākais. Svarīgak ir tas, ka riepa nespārīst – tā plīst, bet skaņa, ko mēs dzirdam rodas no plisuma izraisītā triecienīlā.

Starp citu, vesela riepa iztur līdz pat 9 atmosfēras lielu spiedienu, bet, lai to “saspridzinātu” ar spiedienu, riepu nāktos uzkrāt līdz 1000 grādiem pēc Celsija.

Mits Nr. 4

Degvielas ekonomija

Ar slāpeklī pildītā riepa ir vieglāk par gaisa riepu. Attiecīgi – samazinās slodze uz piekari un būtiski samazinās degvielas patēriņš. Pirmajā momentā, šķiet, dzelžainis arguments. Ja reiz slāpeklis ir vieglāks par gaisu, arī riepa, kas pildīta ar to ļauj ietaupīt svaru. Tagad parēķināsim, cik tad išti.

Viens kubikmetrs gaisa, kurā ir 78% slāpeklī, sver 1,28 kg, bet tārā slāpeklī masa ir

1,25 kg. Tagad izrēķināsim gāzes masu, par piemēru, ķemot riteni ar 165/70R13 izmēra riepu. Tilpums apmēram 20 litri, pārspiediens – 2 kg uz kvadrācentimetru, tātad riepā – 3 tilpumi vai 60 litri gāzes. Tas nozīmē, ka slāpeklī masa riepā būs 0,0750 kg, bet gaisa svars ir 0,0774 kg. Sausais atlikums – 2,4 grami! Un, ja reiz masas ieguvums ir tik niecīgs, tad arī visi pārējie slāpeklī “sasniegumi” ir tikpat “ievērojami”.

Mits Nr. 5

Pretošanās riepas novecošanai un diska korozijai.

Tā iemesla dēļ, ka slāpeklis nesatur mitrumu, eļļas, putekļus u.c. daļīnas, kas samazina riteņa ilgmūžību.

Pirmkārt, ja reiz esat tik sīkumains, kurš gan traucē iestūknēt riepā pilnīgi tīru gaisu, pievienojot kompresoram filtru? Otrkārt, no ārpuses riepu apdraud daudz vairāk bīstamu faktoru: ultravioleta starojums, pretapledoju-ma reāgenti, bitums, eļļas un vēl daudz un dažādi maisījumi un kombinācijas, kas pietiekošā daudzumā sastopami uz mūsu ielām un ceļiem. Arī rūsa uzbrūk vispirms jau no ārpuses. Varbūt, iestūknējot slāpeklī mēs pasargāsim no oksidēšanās riepas karkasu? Negribas ticēt. Pirmkārt, tas droši paslēpts aiz bieza gumijas slāņa, otrkārt, stieples pārkālatas ar misiņu un tik vienkārši nemaz nerūsē.

Mits Nr. 6

Labāka saķere ar virsmu

Salīdzinot ar gaisu (kas parasti pakļauts visai lielai temperatūras un spiediena svārītībām) slāpeklis ir daudz stabilāks. Grūti komentē – no kuras puses vien skaties, tēma nav apsprežama. Riepas saķeri ar ceļa virsmu nosaka gumijas protektora īpašības, riepas konstrukcija, spiediena sadale kontakta vietā un visbeidzot pati ceļa klātne. Un šiem para-metriem ir pilnīgi vienalga, kāda gāze ir iestūknēta riepā.

Slāpeklis riepu servisos – tā ir drīzāk modes lieta nekā jaunatklājums. Bet mode, kā zināms, ar zinātni nedraudzējas.

Taču tā nelielā summa, ko prasa “gaisa tirgoņi,” ir gluži vai sūkums, salīdzinot ar to efektu, ko radisiet, paziņojojot draugiem, ka jūsu auto ir “slāpeklī riepas” tāpat kā Šumaheram.

PASAULES AUTO ZINAS

TATA NANO DEG KĀ LĀPA

Līdz šim bija zināms, ka aizdegties “bez brīdinājuma” var *Ferrari Enzo* un *Lamborghini Gallardo*. Tagad šiem superauto pievienojas pasaulei lētākais automobilis *Tata Nano*, kuram, kā izrādās, piemīt analoga īpašība. *Nano* aizdegšanās notiekot tik strauji, ka pasažieriem ir tikai dažas sekundes glābiņam.

Pēdējā laikā šādi gadījumi fiksēti jau trīs, kas liecina par to, ka *Tata Nano* konstrukcijā ir nopietni defekti – eksperīti izsaka viedokli, ka negaidito uzliesmošanu izraisa defekts elektrosistēmā vai nepilnības 35 ZS motora dzēsēšanas sistēmā.

Indijas presē aprakstīts gadījums, kad tikko nopirkts automobilis uzsīmoja jau pēc 45 minūšu braucienā. *Tata Motors* notikušo pagaidām nekomēntē

DIVGALVAINAIS UGUNSDZĒSĒJU AUTO

Šanhajas ugunsdzēsēju rīcībā nodots viens no modernākajiem ugunsdzēsēju auto pasaulei. Uz *MAN* bāzes būvētais speciālais transportlīdzeklis paredzēts tuneļu ugunsgrēku



dzēšanai un atšķiras ar to, ka katrā pusē tam ir pilnībā aprīkota un funkcionejoša vadības kabine. Braukšanas virzienu var mainīt acumirkli, nosiezt pogu. Tas iespējams, pateicoties īpaši pielīgotai ZF reversas darbības kārbai. Automobilim ir vadāma pilnpiedziņa, bet stūres iekārtā konstruēta tā, ka mašīnas riteņi var pagriezties plašā leņķī, kā arī nodrošināt kustību pa diagonāli. Šauros darba apstākļos tas ir nenovērtējams pluss. Kaujas apstākļos abās kabīnēs atrodas pa vadītājam, kas nozīmē, ka nepieciešamības gadījumā virziena maiņa notiek bez kavēšanās.

Jāpiezīmē, ka viens šāda tipa ugunsdzēsēju auto ir ierindā jau kopš 2005. gada un sargā Monblāna tuneļa drošību.

DĀNIJĀ BANKROTĒ VIENĪGAIS AVTOVAZ DĪLERIS

Dānijā darbu pārtraucis vienīgais AvtoVAZ dīleris – kompānija *Lada Danmark A/S*, kas atradās Koldingas pilsētā. Iemesls vienkāršs par vienkāršu – pēdējo divu gadu laikā Dānijā nav reģistrēta neviena jauna *Lada*!

Ari savas 10 gadu garās pastāvēšanas laikā *Lada Danmark A/S* ar lieliem panākumiem palepoties nevar – šajā laikā kompānijai ir izdevies pārdot vien 316 jaunas *Lada* automašīnas.

FRANCIJA – VĀCIETIS TRAUCAS AR ĀTRUMU 300 km/h

Francijas policija apturējusi kādu vācu autobraucēju, kurš ar automašīnu Audi R8 atļau-to 130 km/h vietā traucies ar ātrumu 300 km/h. Precīzu ātrumu gan nav bijis iespējams noteikt, jo radars darbojas tikai līdz 250 km/h, taču pēc policijas apgalvojuma tas bijis vēl daudz lielāks nekā to spēj uzrādīt ierice.

Pēc apturēšanas izrādījies, ka autobraucējs ir narkotisko vielu iespaidā. Arī auto nav bijis vīņa, bet gan iznomāts no kādas kompānijas par 1500 euro diennakti.

SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISO TRANSMISIJI REMONTA CENTRS



Artilērijas iela 48, Rīga
Mob.t.: 266 766 11, 29 2345 03



Dabas aprūpes dienests VIDES REMONTS piedāvā:

TERITORIJU LABIEKĀTOŠANU,
JEBKURAS SAREŽGĪTĪBAS KOKU NOCIRŠANU,
CELMU LIKVIDĒŠANU.

Mums ir visa darbam nepieciešamā
tehnika un strādnieki ar pieredzi.

Tālr. 29172758; 29220293




Silver
Crown

Reklāmas raksts

SAKABES ĀĶIS - VAI VISS IR TIK VIENKĀRŠI, KĀ IZSKATĀS?

Kristaps Kalns

Nepieciešams pārvest kravu, kura neietilpst vieglajā auto? Ērtākais un lētākais veids ir izmantot piekabi. Ja savas piekabes nav, to samērā lēti iespējams iznomāt, vienīgais nosacijums, lai auto būtu apriktots ar sakabes āķi.



Esat izlēmis savu auto apricot ar šo piekabes vilkšanai tik nepieciešamo elementu – atliek izvēlēties āķi un uzņēmumu, kurš to uzstādis. Pirmajā brīdī šķiet, ka tā nav problēma – sakabes āķus par pieņemamu cenu piedāvā vairāki uzņēmumi. Tomēr, iepazīstoties ar sortimentu, jāsecina, ka kvalitatīvu, sertificētu, tehnoloģiski pareizi izgatavotu piekabju āķu piedāvājums ir ierobežots.

IZVĒLE PLAŠA, KONTROLES NAV, KVALITĀTE – PĀRSVARĀ ZEM KATRAS KRI- TIKAS

Izvērtejot sakabes āķu piedāvājumu, jāsecina, ka ir plašs nekvalitatīvu āķu piedāvājums. Lai gan sakabes āķiem satiksmes drošībā ir liela nozīme, šobrīd pie mums netiek veikta tehniska uzraudzība, kā arī tirgojamā āķu kvalitātes pārbaude.

Cita situācija ir ar auto gāzes iekārtām – šajā jomā Latvijā kvalitatīves standarts tika ievērots kopš brīža, kad kvalificēts meistars drīkst uzstādīt tikai sertificētas auto gāzes iekārtas, bet uzraudzība tiek veikta tehniskās apskates laikā.

Situācijas nopietnību lieliski ilustrē kāds gadījums aizvadītajā gadā, kad kāds autoīpašnieks tehniskās apskates laikā saņēma neapmierinošu auto tehnisko vērtējumu tāpēc, ka automašinas sakabes āķa elektrības kontaktligzdai hermētiski nenoslēdzās vāciņš. Autoīpašnieka iebildumi, ka viņš regulāri, ar šo spēkratu transportējot laivas, iebruc ūdeni un kontaktligzdu ir pilnībā zem ūdens, nenodarot nekādu kaitējumu, tika atstāti bez ievērības. Protams, viņš nomainīja kontaktligzdas vāciņu un sapēma TA uzlīmi. Tomēr būtiskāko tehniskās apskates laikā, sekojot līdzi pār-

baudei, pamānīja pats šā auto īpašnieks, bet inspektoršs to atstāja bez ievērības – sakabes āķa metāla konstrukcijā bija

automašinām. Nekvalitatīvs sakabes āķis apdraud gan satiksmes dalībnieku – gājēju un autovadītāju dzīvību –, gan arī pašu spēkratu. Latvijas paradoxs: šajā situācijā ir tas, ka piekabju ražošana un tirdzniecība tiek strikti reģlementēta.

Bez individuālas sertifikācijas Latvijā nevar pereģistrēt pat Vācijā – kārtības un loģisku normatīvu Eiropas Savienības lielvalstī – ražotas piekabes. Savukārt mehānisms, kurš savieno auto un piekabi, pie mums atstāts bez piēnācīgas ievērības.

KVALITĀTES STANDARTS ĀĶIEM

Sakabes āķu ražošanas tehnoloģija nosaka izmantojamo materiālu un ražošanas standartu, kuru ievērošana ir obligāta, lai nodrošinātu nemainīgi augstu drošību āķa lietošanas laikā. Tas ietver metāla biezumu, locīšanas un metināšanas tehnoloģiju. Ikvienā Eiropas valstī atbilstoši drošības standartiem ražoti āķi tiek sertificēti, veicot smagu pārbaudi, kuras laikā katras automašīnas modeļa āķis tiek pakļauts dažāda virziena maksimālās slodzes pārbaudei 2 000 000 reižu. Tikai izturot šo pārbaudi, sakabes āķis konkrētajam auto modelim saņem sertifikātu un tikai pēc šīs pārbaudes ir tiesības to pārdot un lietot ES dalībvalstīs.

spēlētājiem arī citās ES valstīs.

3500 ĀĶI LATVIJAS NOLIKTAVĀ?

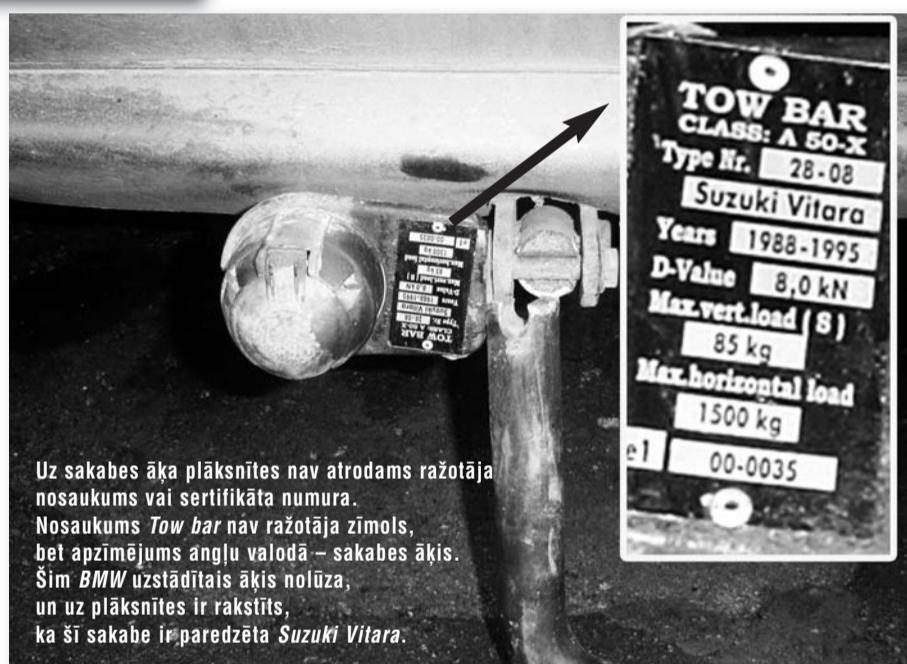
SIA ML Serviss ir ietekmīgākais sakabes āķu tirgotājs Latvijas tirgū, kurš piedāvā tikai sertificētus sakabes āķus. Uzņēmums ir sadarbības partneris praktiski visiem auto tirgotājiem un piedāvā arī sarežģītu konstrukciju izbūdāmos āķus, kurus var uzstādīt ekskluzīvā sporta kupejām. Tas izklausās neticami, tomēr SIA ML Serviss direktors Miroslavs Puhaļskis uzskata, ka praktiski visu auto modeļu sakabes āķiem jābūt uzņēmuma noliktavā. Pašreizējās pārmaiņas tirgū nenozīmē, ka jāsamazina piedāvājuma un kvalitatīves standarts.

ML Serviss jau vairāk nekā 10 gadus sadarbojas ar vienu no populārākajiem Eiropas sakabes āķu ražotājiem – Polijas uzņēmumu Auto Hak, kurš ražo piekabju āķus jau kopš 1976. gada. Par veiksmīgu sadarbību liecina ne vien plašais sakabes āķu sortiments Latvijā, bet arī zemākā cena – ML Servisa āķu cenas ir mazākas nekā ražotājvalstī.

RISINĀJUMS

Jautājums par Latvijā piedāvāto āķu kvalitatīti ir atklāts, tāpēc AutoInfo vēlējās uzzināt, kādū risinājumu situācijas uzlabošanai piedāvā ML Serviss direktors Miroslavs Puhaļskis? "Ir skaidrs, ka jauns velosipēds nav jāizgudro. ES valstīs, un pie tādām pieskaitu arī Latviju, sakabes āķu izplatītājiem būtu jāpiedāvā tikai sertificēti āķi. Loģiskā kontroles sistēma ir ikgadējas tehniskās apskates. Protams, tas nenozīmē, ka tagad visi esošie āķi būtu jāņoņem un jāuzstāda jauni. Būtu nepieciešams pārējas posms, kura laikā tiek veikta "nosacīta" autoparka inventarizācija – fiksēti esošie piekabes āķi un izdarīts vismaz minimāls to tehniskais novērtējums. Pēc pārējas gada automašīnām drīkstētu uzstādīt tikai sertificētus āķus. Iespējams, tas veicinātu arī Latvijā ražotu āķu kvalitatītes paaugstināšanos," norāda Puhaļskis. Nekā sarežģīta un nelogiskā šajā priekšlikumā nav. Valstīj atliek tikai sakārtot dažus normatīvos aktus, ieviešot loģisku līdzsvaru piekabju un sakabju āķu sertifikācijas standartos, tādā veidā ļaujot turpmāk izvairīties no potenciālām nelaimēm uz ceļiem.

Kvalitatīvus, sertificētus sakabes āķus var nopirkt un uzstādīt firmā ML Serviss.
Rīga, Žaņa Lipkes iela 6 tālr. 67205250;
Liepājas ielā 23 tālr. 67617250.
Vairāk informāciju par sakabes āķiem var uzzināt www.farkop.lv



Uz sakabes āķa plāksnītes nav atrodams ražotāja nosaukums vai sertifikāta numurs.
Nosaukums Tow bar nav ražotāja zīmols, bet apzīmējums angļu valodā – sakabes āķis.
Šīm BMW uzstādītais āķis nolūza, un uz plāksnītes ir rākstīts, ka šī sakabe ir paredzēta Suzuki Vitara.

AUTO GĀZES SERVISS



Ganību dambis 25a,
tālr. 67293122, mob. 29466474
www.heinrihs-gaze.lv

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS



Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība
Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148
Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
29991444 29541238
Fakss 67802336 doks1@one.lv www.japanautoparts.lv

FARKOPI

IZPŪTĒJI AUTO AKSESUĀRI

VAIRUMĀ UN MAZUMĀ, UZSTĀDIŠANA UN SERVISS

www.farkop.lv

Ž. Lipkes iela 6, Rīga
tālr. 67205250, 29212095
Liepājas iela 23, Rīga
tālr. 67617250, 28618151

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILIEM
uzstādišana
remonts
regulēšana
pārdošana

BRC SEQUENT GAS INJECTION SYSTEM
Signalizāciju un imobilizeru uzstādišana
ABC auto grupa
Riga, Ganību dambis 23b
tālr. 67381728, mob. 29296613

Auto Apkopes Serviss
SAAB VOLVO
Jaunas un Lietotās Rezerves daļas
Serviss
Tel. 67703303
Maskavas iela 449, Rīga

AUTOVEIKALS
MAZDA 6 un 626
Jaunas rezerves daļas uz vietas un pēc pasūtījuma
Rīga, Strēlnieku iela 6
Tālr. 67331505, mob. 29516624
9-19
10-15

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.
- Būšķu, amortizatoru, balsta šārnīru, 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.
- Lukturū gaismu regulēšanu.
- Būšķu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Iespēja veikt remontu 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



KOMPAKTKLASE: VAI ETALONS PALIEK IEPRIEKŠĒJAIS?

(Turpinājums no 1. lpp.)
nav jūtama salona telpas sašaurināšanās un komforta paslītināšanās. Pēc ārējiem izmēriem – garums 4199 mm, platoms 1786 mm, augstums 1479 mm, riteņu bāze 2578 mm – golfiņš šodien ir viens no mazākajiem auto kompaktklasē, jaunā Astra ir par 221 mm garāka, 28 mm platāka un 31 mm augstāka.

Britu TV raidījuma *Top Gear* zvaigzne Džeremijs Klarksons apgalvo, ka automobiļa kvalitāti nosaka tas, cik



ātri pie tā pierod. Iesēžoties VW Golf, uzreiz jūtos kā mājās. Viss ir ne tikai ātri saprotams, nolasāms un atrodas pa rokai, bet arī precīzi atsauc atmiņā citus agrāk dzīvē lietotos folksvāgenus. Pazistamais stils, kvalitāte un ergonomika, *Golf* interjers ir ietilpīgs un funkcionalns. Tiesa, daudziem tas šķiet garlaicīgs un ķermāniskā lakoniskuma dēļ izraisa žāvas – jau sen redzēts un aptauštīts. Atzinīgus vārdus pelnījusi akustika salonā, motora troksnis līdz braucējiem nokļūst tikai paātrinājuma laikā, bet riepu troksnis pieder pagātnei. Tradicionāli folksvāgenu stiprā puse ir sēdekļi, kas ir sportiski cieti, ar stingru sānu un muguras fiksāciju atzveltnē un krēsla pamatnē. Taču, nolaižot sēdekli sev ierasti zemākajā pozīcijā, atklāju, ka panelis un stūre tagad atrodas man pārāk augstu, golfiņā tomēr nav paredzēts sēdēt kā kupejā. Arī vējstikla apakšējā mala liekas novietota pārāk augstu, starp to un paneli atrodas dizainiski ne pārāk izskatīgs veidojums – tāda kā “palodze”. Toties ļoti pārdomāti veidots pedāļu mezgls, to savstarpējais novietojums un plašā atbalsta vieta kreisajai pēdai lieku reizi atgādina, ka konstruktori padomājuši, lai *Golf* vadītājs justos ērti garos braucienos. Pasažieri komfortabļus apstākļus rada ērti roku balsti starp priekšējiem sēdeklēm un arī aizmugurējā dīvānā. Logu un spoguļu elektoregulēšanas pogas pēc *Tiguan* parauga izvietotas visērtāk sasniedzamajā vietā – vadītāja durvis stūrīt, kur beidzas stikls. Savukārt bagāžnieks ir tieši tāds pats kā iepriekš, proti, 350 litri normālos apstākļos un 1305 litri ar nolocītu aizmugurējā sēdeklā atzveltni. Bagāžas telpa un salona transformācijas ir pārdomātas un dažādām vajadzībām piemērotas.

Degustējam modeli, kurš apgādāts ar sprigānu 140 zirgspēku (320 Nm) 2 litru TDI motoru. DSG, protams, ir klase par sevi, bet arī folksvāgenu manuālā sešpakāpju kārba strādā izcili precīzi un patīkami – šķiet, ka ātrumkloķis nākamajā robā ielec pats, tīklīdz tam pieskaros. Sākumā, braucot pa tipiski ielāpainu Rīgas ielu asfaltu, nākas pierast pie drebelēšanās, liekas – pārāk cieta gaita, taču sportiskā piekare patiesībā ir necaursītama un pat uz ļoti negantām bedrēm reaģē ar pašciešu un nesatrīnāmu pārliecību, bez mazākām panikas pazīmēm. Volkswagen *Golf VI* gaita pārliecina ar patīkamu stabilitāti, kas nepieciešamības gadījumā nodrošina ļoti dinamisku braukšanu. Stūres elektriskais pastiprinātājs sniedz gana precīzu vadīmību, lai gan zvērinātam sportistam informatīvās stūres sajūtas var nedaudz pietrūkt. Bez atzistamās dinamikas, ko nodrošina 140 zirgspēku dizelis, īpaši patīkams ir arī degvielas patēriņš. Kombinētā ciklā *Golf VI* ar specīgo 2 litru TDI motoru patērē aptuveni 5,4 litrus degvielas uz 100 kilometriem. Taču degustētā auto cena

būstami tuvojas 19 tūkstošu latu slieksnim, un par šādu naudu jau var atrast labu piedāvājumu arī vidējā klasē...

VOLKSWAGEN GOLF VĒRTĒJUMS

Plusi: *Golf* ir izsmalcināts, praktisks un ērts auto, kam kvalitāte spiežas ārā no katras vīlites. Minusi: augsta cena, dizains konservatīvs, ir sastopami daudz glītāki klasses-biedri, vadāmība nav tik aizraujoša kā *Ford Focus*.

Volkswagen cienītāji jaunāko modeli raksturo īsi: visu laiku labākais *Golf*. Es gan teiktu – glītākais! Jāatzīst, ka tas noteikti ir golfiskāks nekā iepriekšējais – piektais – modelis. Nebūvējot sesto golfu pilnīgi no jauna un optimizējot ražošanas procesu, ir izdevies ietaupīt un par iepriekšējo cenu limeni piedāvāt lielāku aprīkojuma daudzumu un augstāku kvalitāti. Ierindas pīrcējam tehniskās nianses ir samērā vienaldzīgas. Galvenais – kādas jaunas sajūtas auto spēj sniegt. Vecā virsbūve ar nomainītiem paneliem vai pilnīgi jauna – nav tik būtiski. Toties izcielo skapas izolāciju vienkārši nevar nenovērtēt. Braucot golfs liekas klusāks un mierīgāks nekā lielākā daļa klasses-biedri. Piekarē nomainītas tikai

atsperes un amortizatori, bet *Golf VI* spēj nodrošināt nebūjušu gaitas komfortu un paklausību stūrei. Piemaksāt nav nepieciešams arī par pieaugušo kvalitātes sajūtu. Iegūtā ekonomija ir izbaudāma aprīkojumā: par *Trendline* bāzes cenām (sākumcena Ls 10 450 par 1,4 180 ZS benzīnnieku) būs klimata kontroles sistēma, sānskata spoguļu un



priekšējo durvju elektropakete, iespēja piepirk adaptīvo kruīza kontroles, *Park Assist* sistēmu un *Dynamic Chassis Control* utt. Tas viss kopā ir pietiekami pārliecinošs arguments, lai golfs joprojām paliku prestižākais auto savā klasē un pat mēstu izaicinājumu kompaktajiem *Premium* spēkariem Audi A3 un 1. sērijas BMW.

FORD FOCUS

Vairāk nekā 30 gadu *Ford* ražoja automobiļus ar nosaukumu *Escort*, bet pagājušā gadsimta beigās no šā leģendārā un ar neskaitāmām ralliju uzvarām apvīta vārda nolēma atteikties un 1998. gada Ženēvas autoizstādē



prezentēja jaunu kompaktklases automobili *Ford Focus*, kas visus pārsteidza ar jaunu stilu. Asas līnijas, kurām ir

gan logisks sākums, gan nobeigums. Radās iespaids, ka šis auto ātri zīmēts ar smailu zīmuli, cirkuli un lineālu un gatavs tikko nobraucis no rasejāmā dēļa. Automobiļa izskats sākumā daudziem šķita pārlieku avangardisks, bet



vienaldzīgu neatstāja nevienu. Diemžēl kopš 2001. gada *Focus* vairs neizceļas transportlīdzekļu vienmuļi pelēcīgajā plūdumā, jo *Ford* šā modeļa otrās paaudzes dizainā vairs neatlāvās nekādus ģeometriskus fokusus. *New Edge* stila asās avangardiskās šķautnes tika noslipētas, un *Focus* izskatās visnotaļ ikdienīši. Kopš *Focus* 1998. gada debijas pasaulei izgatavoti vairāk nekā 6 miljoni populārā modeļa eksemplāru. Eiropā *Focus* atpaliek tikai no *Golf*, bet Lielbritānijā *Focus* ir Nr. 1 kompaktklasē, pateicoties ne tik daudz dizainam, cik veiksmīgajai konstrukcijai – auto ir slavens ar lielisku vadāmību, izturību un augstu komfortu.

Pēc 2007. gada feislifta *Ford Focus* izskats kļuvis krieti solidāks, atbilstoši zilā ovāla kinētiskajam dizainam izmainītā priekšējā to vīzuāli padara līdzigu šis preču zīmes flagmanim *Mondeo*. *Focus* izmēri: garums 4337 mm, platoms 1879 mm, augstums 1497 mm, riteņu bāze 2640 mm. *Focus* ir platākais auto kompaktklasē, bet ar riteņu garenbāzi to pārspēj tikai jaunā *Astra* – par 45 mm.

Focus interjers, kas ir tik labi pazīstams tūkstošiem eiropei, pēc atjaunināšanas kļuvis stilīgāks. Agrākā četrspieļu stūres vietā tagad ir trīssprieļu rats ar elegantiem metāliskiem ielaidumiem un ādas aplodu. Mērinstrumentu panelis ieguvis metālisku ciparnīcu ierāmējumu, kas nedaudz atgādina variācijas par *Alfa Romeo* tēmu. Apaļu mērinstrumentu bloks un ovālu ventilācijas atveru ansamblis lieliski sader ar *Mondeo* līdzīgo viduskonsoli, kas ietver masīvu metālisku audio un klimatkontroles bloku. Elegantais ātruma pārslēgs atrodas tiešā ūsofera rokas tvērienā un ir izveidots uz augstas viduskonsoles. Galvenās vadības funkcijas tradicionāli sakoncentrētas divās svīrās uz stūres kolonnas, kuru dizains un funkciju organizāciju atgādina *Golf*. Augusi salona apdares kvalitāte vairs neatpaliek no *Mondeo* un *S-max*. Sēdeklī veidot sportiski, tie nodrošina lielisku komfortu ilgākā ceļā, anatomiskās atzveltnes cieši fiksē braucēju augumus. Pārskatāmība, manevrējot atpakaļgaitā, ir lieliska, pateicoties šauriem aizmugurējiem jumti balsti. Bažas par *Focus* ieslīpo fastback jumtu līniju pāriet, iesēžoties aizmugurējā sēdeklā, kur vietas galvas līmenī ir gana. Bagāžnieka ietilpība ir 396 litri, tā forma ir praktiska un viegli sasniedzama.

Focus ir ieguvis maksimālo piecu zīmējumu vērtējumu Euro NCAP triecien-testos. Elektroniskā stabilitātes programma ir standarta aprīkojumā. Bāzes versijas *Trend* standarta aprīkojumā ir elektriski regulējami un apsildāmi sānskata spoguļi, gaisa kondicionētājs un priekšējo sēdeklu apsilde. Krieti garāks aprīkojuma saraksts, kurā ir automātiskā klimata kontrole, vieglmetāla riteņu diskī un CD atskapotājs ir jau nākamajā aprīkojuma līmenī

Ghia. Papildaprīkojumā var dabūt arī *Ford Power* starta pogu un bezatlēgas sistēmu, komforta palīgfunkciju balss vadību. Pieejama arī *Ford Powershift* dubultā sajūga pārnesumkārba, kas apvieno automātu vieglumu ar manuālās kārbas momentāno reakciju, apvienojot sportiskumu ar lietošanas ērtumu un ekonomiskumu. *Ford Easy Fuel* sistēma bez degvielas tvertnes aizsardzības vāciņa neļauj bākā ieliet nepareizo degvielu.

Focus 1,6 litru 100 ZS Duratec benzīna motors, ar kuru aprīkots mūsu degustētais *Focus*, ir tik pārliecinošs savā uzvedībā, ka nemaz neprasās kas mūsdienīgāks par piecu ātrumu manuālo pārnesumkārbu. Dzinējs darbojas klusi un vienmērīgi pat lielā slodzē. Sākotnēji auto aktīvi atsaucas akseleratoram un apgriezeni amplitūdā no trīs līdz sešarpus tūkstošiem ir ļoti sportisks, taču tālāk apspiež savu dzīvesprieku. Vidējais degvielas patēriņš – 6,7 l/100 km. Precīzā piekare nodrošina savāktību straujos manevros, prognozējamību un ātru reakciju uz stūres pagriezieniem. Laba vadāmība, taču ne pārāk cieta gaita. Standarta balstiekārtā, tiekot galā ar tipiskiem Latvijas ceļa negludumiem, joprojām nodrošina



nevainojamu virsbūves kontroli. Stūres vadība ir precīza un atsaucīga. Dzinējs darbojas klusi, pretvēja šalkoja ir labi noklusināta. Tomēr ceļa trokšņi, kas atkarīgi no riteņiem, riepām un balstiekārtas, salāna spēj ielauzties.

FORD FOCUS VĒRTĒJUMS

Plusi: lieliska šasija, *Focus* nosaka braukšanas baudas standartus klasē, tam ir ietilpīgs salons, pievilcīga cena, zemas uzturēšanas izmaksas.

Minusi: *Focus* izskatās visnotaļ ikdienīši, varēja būt labākā skaņas izolācija pret ceļa trokšņiem.

Degustācijā braucot divas dienas, secinu, ka *Focus* ir piemērots manam dzīves stilam, tas ir gana sportisks un komfortabls vienlaikus un tam joprojām piemīt Markusa Gronholma WRC rallija un Jāņa Bogdanoviča Ziemeļeiropas rallijkrosa uzvaru aura... *Ford Focus* ir auto, kas veiksmīgi prezentē savu saimnieku jebkurā dzīves situācijā. Nebūdams starp glītākajiem klasses biedriem, *Focus* ir lielisks kustībā, sniedzot izciļu komforta un braukšanas prieku kokteili. Pie stūres tas rada pārliecības sajūtu, ko spēj sniegt vēl tikai daži citi automobiļi. Un tas viss tikai par Ls 10 750, kas ir mūsu degustētā auto cena! Sākumcena trīsdurvju modelīm *Trend* komplektācijā ar 1,4 180 ZS benzīna motoru ir tikai Ls 9777.

OPEL ASTRA

Kopš 1936. gada šā modeļa vēsturi aizsāka *Opel Kadett*, visā pasaulei pārdots vairāk nekā 21 miljons kompaktā segmenta *Opel* automobiļu. Šajā klasē opelis vienmēr bijis pirmajā trijniekā. 1991. gadā kadetu nomainīja *Astra*, un jaopš tā laika nomainījus četras modeļa paaudzes. Ar jauno *Astra* kompānijas mērķi ir vēl nopietnāki. *Opel* uzsver, ka *Astra* ir visa zīmola pamats, kas simbolizē kompānijas centienus piedāvāt mūsdienu tehnikas sasniegumus par plašām pīrcējumiem.

(Turpinājums 8. lpp.)

KOMPAKTKLASE: VAI ETALONS PALIEK IEPRIEKŠĒJAIS?

(Turpinājums no 7. lpp.)

Atšķirībā no galvenā konkurenta – *Golf* – veidotajiem Ruselheimas dizaineri gājuši citu ceļu, viņi nemēģina pircējiem piedāvāt vēlreiz uzpucētu “veco labo astru”, bet radījuši pilnīgi citu – stilistiski pavism jaunu – automobili. Jaunās paaudzes *Astra* harmoniskais dizains ir radikāli atšķirīgs no iepriekšējās astras, kuras raupjās “kraukšķīgās līnijas” bija zīmētas stūrainajā tehnoloģijā. Jaunā *Astra* liecina, ka *Opel* dizaina šefs Marks Adamss ir pilnībā mainījis zīmola konceptu. Pēc *Insignia* panākumiem varam spriest, ka jaunā *Astra*, kas runā tajā pašā dizaina vadodā, vēl vairāk stiprinās *Opel* jauno tēlu. Tagad astras virsbūves līnijas un proporcijas ar lēzeno vēstiklu nedaudz atgādina kompaktklases smukulītes *Mégane* un *Bravo*, bet spārna un asmens motivi dizainā nēmīti no lielās māsas *Insignia*. Izmēri: garums 4420 mm, platumis 1814 mm, augstums 1510 mm, riteņu bāze 2685 mm, bagāžas ietilpība 370 litri. *Astra* ir garākā riteņu bāze savā klasē, pēc virsbūves kopējā garuma to pārspej tikai *Mazda3*, bet platumā – tikai *Focus*.

Jaunā *Astra* ir ieguvusi godplino 3. vietu *Eiropas Gada Auto 2010* konkursā, gadā pēc tam, kad *Opel Insignia* ieguva *Eiropas Gada Auto 2009* titulu. Pēdējo četru gadu laikā tas ir jau trešais *Opel* modelis, kurš saņem kādu balvu šajā vispēstiākajā *Eiropas auto* konkursā.

Iepriekšējās paudzes interjers bija “tāds nekāds”, bet jaunās *Astra* salons ir neticami izaudzis – braucēji ieguvuši vairāk telpiskās brīvības, bet vislielākās pārmaiņas ir tieši sajūtu līmenī – šķiet, ka šīs abas mašīnas šķir vairāk nekā divas paudzes. Jaunās *Astra* salons patiešām izskatās krāšņs, arī slēžu un vadības ierīču perfektā darbība rosina *Premium* sajūtu. Interjers praktiski neatpaliek no klasi augstākā *Opel Insignia* – ērtie sēdeklī, vadītāji aptveroši kokpita dizains un tādi eleganti sīkumi kā, piemēram, neuzkrītoši sārti izgaismoti durvju rokturi un hroma akcenti rada sajūtu, ka esat iekāpis krieti dārgākā auto. Vadītāja sēdpozīcija ir pazema, pedāju mezglis novietots tiesi “pa spērienam”, ātrumpārlēdzējs – pa rokai; auto stūre pieriegulējama gan augstumā, gan tālumā. Šai ergonomiskajai sakārtotibai ir sava sportiskuma piegārsa. Smalkais mērinstrumentu un vadības ierīču paneļa dizains izskatās

muguri, taču tādēļ nav upurēta salona ietilpība. Vietas galvenai un kājām netrūkst ne priekšā, ne aizmugurē sēdošajiem. Tikai, manevrējot atpakaļgaitā, nedrīkst piemirst par “akla-



jām zonām”, kas arī ir nodeva virsbūves dinamiskajai formai. Turklat bagāznieks ir pietiekami liels – 370 litri, un nolokāms aizmugures sēdeklis ļauj tā izmēru palielināt līdz 795 litriem.

Astra pieejama četrās aprīkojuma versijās – *Essentia*, *Enjoy*, *Cosmo* un *Sport*. Plašais pamataprīkojuma klāsts ir vēl viens pierādījums tam, ka *Astra* tiecas pēc *Premium* standusa. Pat bāzes versijā ir iekļauts viss nepieciešamākais – sākot ar stabilitātes kontroles sistēmu un gaisa kondicionētāju un beidzot ar elektroniski regulējamiem logiem un CD atskaņotāju ar MP3 savietojamību. Dārgākās versijās *Astra* tagad piedāvā savai klasei neraksturīgi augstus komforta un drošības standartus. Daudz ko no šim tehnoloģijām videjās klasses segmentā pirmsmoreiz ieviesa *Insignia*; tagad tās būs pieejamas arī kompaktklāsē. To skaitā ir jaunā *FlexRide* transmisija ar trim darbības režīmiem – *Standart*, *Tour* un *Sport*, adaptīvie priekšējie lukturi AFL+ ar deviņām automātiskām apgaismojuma funkcijām, *Opel Front Eye* kameras sistēma, kas atpazīst ceļa zīmes un arī brīdināja nejauši mainīta josla, ergonomiski sporta sēdeklī (ko apstiprinājusi Vācijas Muguras veselības asociācija *Aktion Gesunder Rücken e.V.*) un integrētais velosipēdu stiprinājums *FlexFix*, kā arī bagāžas nodalījums ar trīs līmeņu gridu.

Dīzeļdzinēju piekritēji var izvēlēties kādu no diviem 1,7 litru agregātiem ar 110 vai 125 ZS. Mēs sākām ar *Astra Enjoy* komplektācijā 1.7 CDTI agregātu ar 110 ZS jaudu un sešspākiju manuālo pārnesumkārbu. Vispirms pārsteidza klusā un komfortabla gaita. Pēc tam – spējais rāviens, ieminojot pedāli gridā. Radās pat šaubas, vai tikai mums nav iedota jaudīgākā benzīnieku versija. Bet – nē. Kā jau visiem modernajiem dīzeļdzinējiem – arī šim jaudas likne tuvojas virsotnei jau vidēju apgrēzienu diapazonā, tāpēc, lai dinamiski iekļautos satiksmes plūsmā, pedāli grīda spiest nemaz nav nepieciešams, pietiek ar maigu piesķarienu. Tas atmaksājas ar patēriņu 4,7 litri uz 100 km un ļauj prognozēt, ka par šo

modifikāciju būs pirceļu interese. *Astra* ir ļoti kluss auto. Pretvēja šaldoņa minimāli jūtama vien gar sānu spoguļiem, taču kopumā visi trokšņi ir labi aplāpēti, padarot *Astra* par nevainojamu tālo distanču eksprezi. Nevainojami komfortabla gaita saglabājas pat uz tipiski bedrina Latvijas ceļa. Pateicoties labai saķerei, virsbūves svārstību kontrolei un adekvātai stūres reakcijai, *Astra* pārliecinoši turas likumos un neliek vilties arī uz likumota grants ceļa. Turklat bremzes ir izcilas, arī iejutīgā un precīzā ESP sistēma nav izsitama no līdzvara pat Rīgas ielās, kurās šoziem sniega tiršana un izvešana tika veikta tikai vārdos, nevis darbos un pilsētas satiksmē valdīja tāds haoss, kāds nebija pieredzēts vismaz pēdējos 10 gadus.

Astra inovatīvā aizmugurējā piekare, kurā izmantota uzlabota vērpstieņa piekare un *Vata* paralēlās kustības savienojums (*Watts linkage*), ļauj panākt optimālu līdzvaru starp vadāmību un komfortablu gaitu. Faktiski tie ir pāris stieņi, kas, attiecīgā vietā pievienoti, ļauj pretoties virsbūves sasverei pagriezienos, nodrošinot stabilāku gaitu. *Opel* apgalvo, ka šāds risinājums ļauj parastajam *Torsion Beam Real Axle* mēroties spēkiem ar daudzsviru piekares sistēmām, kas ir ne vien sarežģītākas un dārgākas, bet arī aizņem vairāk vietas. Ar šādu standarta piekari *Astra* gaita ir ļoti vienmērīga. Stūre ar elektrisko pastiprinātāju – pietiekami smaga, taču, lai nodrošinātu nevainojamu braucēja un mašīnas mijiedarbību, tai nedaudz pietrūkst atgrizezenīkās reakcijas. Piekare ir saprātīgs, pragmatisks



kompromiss starp komfortu un vadāmību, taču nespēj sniegt tādu sportiskā azarta dzirksti, ar kādu reiz bija slavens *Peugeot 306* un joprojām lepojas *Ford Focus*.

Otra degustētā *Astra Cosmo* versijā bija aprīkota ar jaudīgāko 1,7 CDTI dzinēju un visu iespējamo papildaprikojumu. Tā lepojās ar no *Insignia* pazīstamo *FlexRide*, kas ļauj vadītājam manipulē starp *Standart*, *Tour* un *Sport* režīmiem, atbilstoši braukšanas stilam pielāgojot amortizatoru cietības pakāpi, stūres reakciju un pārnesumkārbas darbību. Kamēr nebija izmantota *Sport* pogā, likās, ka šim dzinējam jaudas nav vairāk kā iepriekšējam. Taču *Sport* režīms palaiž vajā visus 125 zīrgus, auto reakcija uz gāzes pedāli ļūst jūtami asāka un vadāmība precīzāka. *Sport* režīmā arī piekare ļūst mazliet cietāka, bet sajūstes komforta pārmaiņas, pārslēdzoties *Tour* režīmā, mums sniega mīkstīnātajos ceļos bija pagrūti.

Vai *FlexRide* padara *Astra* par labāku auto, to ziemas apstākļos neizdevās līdz galam noskaidrot. Vasārā es droši vien brauktu ar nospiestu *Sport* pogu visu laiku, jo dinamiskākajā režīmā auto apeteitī faktiski netop lielākā. Arī 18 collu riteipi un elektroniski regulējama stāvbremze

piesigušajās Rīgas ielās un ceļos drīzāk traucēja, nevis palīdzēja. Es mierīgi varētu iztikt arī bez AFS biksenonā starmešiem un satelītnavigācijas, taču USB pieslēgvieta gan noder, jo *Astra* aprīkojumā esošā audio sistēma spēj sniegt baudījumu pat ļoti skaļas un smagas rokmūzikas gardēziem.

OPEL ASTRA VĒRTĒJUMS

Plusi: simptātisks auto gan no ārpuses, gan plašajā salonā, vienmērīga gaita, laba skaļas izolācija.

Minusi: braukšanas entuziastu tomēr vairāk iepriecinās *Focus*, *Astra* cena modifikāciju klāsta virsotnē gan ir augstāka nekā daudziem konkurentiem.

Padagūšā gadsimta deviņdesmito gadu sākumā latviešu populāra bija vecā *Opel Kadett* “lāsiņš” un teiciens, ka visas mašīnas reiz ļūst par opeļiem, bet 21. gadsimta otrā desmitgades sākumā, apsēdies pie jaunās *Opel Astra* stūres, modernais latvietis konstatē: “Beidzot kompaktklāsē ir auto, kurā apvienots eleganti mākslinieciisks dizains ar vācu kvalitati! Laikam visas mašīnas gribētu būt kā opelis!” *Astra* piedāvā *Insignia* sajūtas, kas ieterptas kompaktklāsā formā. Jaunā *Astra* ir simptātiska no visām pusēm, taču vēl vairāk par ārējo izskatu priečē salona izpildījums, skaļas izolācija, komforts un ergonomika. Četri benzīna motori plus četri dīzelmotori un trīs pārnesumkārbas ir ļoti labs arsenāls. Aprīkojuma iespējas varētu apskauzt pat daži biznesa klasses limuzīni. Tas viss kopā ar gaitas komfortu un atzīstamā vadāmību nudien attālina no golfa klasses ierastajām sajūtām un ļauj *Astrai* mirdzēt uz konkurentu fona.

Astra Essentia sākumceļa Ls 9978 par auto ar 1,4 l 100 ZS benzīnniņku nav pārāk augsta, bet degustētā *Astra Enjoy* ar 1,7 CDTI dzinēju par Ls 12 554 sniedz visu dzīvē nepieciešamo.

DEGUSTĀCIJAS SECINĀJUMI

Kompaktklāsē tāda viena un absolūta etalonā vairs nav. *Golfs* joprojām ir kvalitātes, funkcionalitātes un pragmatismā etalonā. Nav šaubu, ka sestā paudze visus esošos “golferus” uzrunā tieši sirdi, taču mani māc šaubas, vai tai izdosies savaldzināt cilvēkus no malas, jo šodien kompaktklāses piedāvājumā ir tik daudz glīti un atraktīvi auto ar spilgtu individualitāti, smalku stilu un emocionālu dizainu...

Focus kompaktklāsē ir braukšanas baudas etalonā. Pēc pārdošanas apjomiem tas allaž min golfam uz papežiem. Taču apsteigt nekad nav spējis. Pat ar atjaunotu solidāku dzinēju, visām iespējamajām virsbūves variācijām un neskaitāmiem dzinējiem. Tādēļ aptuveni pēc gada tīrgū ienāks pilnīgi jauns un daudz glītāks *Focus*. Ja tas būs saglabājis iepriekšējā *Focus* vadāmības standartus, golfa dominante var tikt nopietni apdraudēta.

Astra gandrīz vienmēr bijusi trešajā pozicijā aiz golfa un fokusa, taču nule prezentētais jaunais modelis ir tik ļoti pārāks par iepriekšējo, ka, šķiet, pārlēcis pāri divām paaudzēm! Pateicoties spilgtajam eksterjeram un interjeram, *Astra* kļuvusi par jauno klasses etalonu dizaina un sajūtu līmenī! Tehniski uzlabojumi padarījuši to braukšanai interesantāku, bet mīkstā piekare ir labāk piemērota Latvijas ceļu skarbijam apstākļiem.

Volkswagen ir pienācis pēdējais laiks satraukties. Sajūtāt pakausi konkurentu elpu, *Golf* nevar atlauties gulēt uz etalonā lauriem – jau 2012. gadā dienasgaismu ieraudzīs 7. paaudzes golfiņš. Dzive turpinās, par spīti krīzei!



intrīžeošs, uz paneļa ir daudz pogu un slēžu, pie kuru izkārtojuma jāpierod. *Astra* plūdenā virsbūves forma iegūta, pateicoties jumta linijai, kas pazeminās virzienā uz aiz-

Auto Plus

SERVISA CENAS SAMAZINĀTAS* PAR 25%

www.renaultserviss.lv

K. Ulmaņa gatve 5, Rīga, t. 67066222

MŪSA MOTORS RĪGA

* mazinām, kas vecākās par 4 gadiem

AMERIKAS AUTODĀĻAS

Dodge Ford

Jeep PONTIAC CHRYSLER

Brīvības 390 67520018 | Kurbada 6 67281822 | J. Astres 5b 67598312

TRICO REDZI LIETAS SKAIDRI

ExactFit

NEOFORM

Oficiālais izplatītājs Latvijā DANSGL

Varāns
AUTO CENTRS

Mūkusala iela 72 b/d, Rīga LV-1004, Latvija
www.varans.lv

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

AUTO NOMA SERVISA PAKALPOJUMI
AUTO REZERVES DAĻAS LIETOTU AUTOMĀŠINU TIRDZNIECĪBA

Auto noma: +371 67627345; 29482510
Autoserviss: +371 67627339; 29405747
Lietotas rezerves daļas: +371 67627095; 26437437
Automašīnu tirdzniecība: +371 26322345
Fakss: +371 67627345
e-mail: office@varans.lv