



2. lpp



4. lpp

**Ņem  
BEZMAKSAS  
droši!**

**AUTO  
info**

www.autonews.lv

NOVEMBRIS NR. 10/2011 (171)

**A** Tests

# Polaris 2012 Mega Camp Pārnu



„Polaris” ATV tika pārstāvēta ar neticami plašu modeļu klāstu — šeit ir sastopami gan izklaidei, gan smagam darbam, gan aktīvam tūrismam — medniecībai un maksāderšanai paredzētie ATV.

Sīkāk, daži modeļi tiek pozicionēti kā traktortehnika, ar visām no tā izrietošajām darbībām. Šādu ATV galvenais uzdevums, pirmkārt, ir darbs. Nemot vērā, ka tajā pašā Somijā ir ļoti daudz nelielu mežsaimniecību, tad ATV tiek uzticēta praktiski visu to pilnizmēra traktora darbu veikšana, kur lielā traktora izmantošana ir ekonomiski neizdevīga. Dažādu kravu pārvadāšana, baļķu izvešana no meža, sniega tīrīšana, saimniecībā esošo ceļu greiderēšana, lielu zāles platību applaušana u. c.

Viens no pirmajiem aktīvajiem ATV pārbaudījumiem bija piedāvātās tehnikas izmēģinājums „kaujas apstākļos” — kūdras purvā —, lai nodemonstrētu dažādu shēmu (riteņu, speciālo negrimstošo uzdevu un kāpurķēžu) priekšrocības smagos apstākļos. Jau ar pirmajiem metriem kļuva skaidrs, ka staigājos dubļos, ar kuriem bija pildītas dziļas bedres klasiskajai riteņu shēmai nav gandrīz nekādu izredžu. Riepu ATV vajadzēja „vinčoties” ārā no jau pirmās puslīdz nopietnās bedres, un pārējo distances daļu braukt prātīgi, izvairoties no dubļu vannām.

Turpinājums 4. lpp ➤

**Ronalds Cimoška**

2011. gada 21. oktobrī Igaunijā, Pērnāvā, norisinājās „Polaris” rīkotais pasākums, kurā žurnālisti un dīleri tika iepazīstināti ar „Polaris” kvadraciklu (starpautiski lietotais apzīmējums — ATV) 2012. gada modeļiem, to iespējām un pielietojumu, kā arī ar to kompāniju produkciju, kas ražo aksesuārus „Polaris” tehnikai.

„Polaris” nometni rīkoja „Polaris” Somijas pārstāvniecība, kas ir diezgan loģiski, jo šobrīd tieši Somija ar aptuveni 80 000 ATV veido šīs produkcijas lielāko noieta tirgu Eiropā.

Tika prezentēti ne tikai mums ierastie ATV ar motocikla tipa vadītāja un pasažiera izvietojumu, bet arī lielu popularitāti pasaulē iegūto „side-by-side” modeļu ar automašīnas tipa pasažieru izvietojumu un vadības orgāniem.



**inter cars**  
autodaļas

Bieķensalas iela 7,  
Rīga LV-1004  
T: 67804009, 66116778

**mums ir VISS,**  
kas vajadzīgs tavam auto!

Autodaļas visiem vieglajiem  
un kravas automobiļiem.  
Riepas, akumulatori, smērvielas.  
Servisa aprīkojums,  
instrumenti.

KLŪSTI PAR «INTER CARS» KLIENTU UN TAVS AUTO RIPOS TEICAMI!  
[www.intercarslatvija.lv](http://www.intercarslatvija.lv)

**NEĻAUJ RŪSAI APĒST TAVU AUTO!  
KROWN AIZSARGĀS TAVU AUTO NO ZIEMAS SĀLIEM**

**AKCIJA!**

**TIKAI «MERCEDES»  
AUTOMOBILIEM  
PILNA PRETKOROZIJAS  
APSTRĀDE PAR Ls 60,-\***

Ls 60,- ar pašmasu līdz 1200 kg (parasti Ls 78,-)  
Ls 70,- ar pašmasu 1200 - 2500 kg (parasti Ls 88,-)

Apstrādina esošo rūsas un neļauj  
veidoties jaunai.

**Gaidīsim Jūs:**  
KROWN apstrādes centrā  
Jūrkalna ielā 100, Rīgā

**Lielisks dielektriķis.**  
Pagarina visu gumijas detaļu  
kalpošanas laiku.

Mazāki servisa izdevumi turpmāk.

Draudzīgs videi un tavam auto.

Apstrāde aizņem tikai līdz 2h  
(bez auto izjaukšanas).

**KROWN**  
Uztur. Sargā. Saglabā.

bezmaksas tālrunis 80 20 1001  
info@krown.lv [www.krown.lv](http://www.krown.lv)

**Lētākās  
JAPĀNU  
AUTO DAĻAS**

[www.japanautodaļas.lv](http://www.japanautodaļas.lv)

Matīsa 101, Rīga, T. 67295437  
Kalnciema ceļš 66, Jelgava,  
T. 63081090, Mob. 29234804

**Auto Gāzes serviss**

Autogāzes iekārtu: Ganību dambis 25a,  
diagnostika, Rīga  
remonts, Tāl.: 29466474;  
uzstādīšana, 67293122  
rezerves daļas. [www.heinrihs-gaze.lv](http://www.heinrihs-gaze.lv)

**SAMARIEŠU  
LATVIJAS  
APVIENĪBA**

Saņem izziņu  
30 minūtēs!

**MEDICĪNISKĀ KOMISIJA**

► autovadītājiem  
► ieroču nēsāšanai  
► pirmstermiņa komisija

**TĀLR. 67627653**  
KATRU DARBA DIENU 9:30-17:30  
BAUSKAS IELĀ 86, 3. STĀVĀ (CSDD ĒKA)



 Autosporta vēsture

# Rallija leģendas



Agnis Krauja

## „B grupa” — rallija zelta laikmets

Tie, kuri atceras neuzvaramās „sarkanās mašīnas” — Padomju Savienības hokeja izlases — sensacionālo zaudējumu amerikāņu studentiem Leikplesidas olimpiādē, Itālijas futbolistu triumfu Pasaules kausa izcīņā, pieveicot galvenos favorītus Argentīnu un Brazīliju, kanādiešu Žila Vilenēva komētai līdzīgo īso un spilgtu uzliesmojumu F-1 trasēs, mūzikas televīzijas MTV parādīšanos, diskoēras norietu un popmetāla ielaušanos hitparāžu virsotnēs, protams, atcerēsies arī leģendāro B grupas rallija monstros valdīšanu pasaules čempionāta trasēs. Rallija mašīnas nekad vairs nebūs tik skaļas, tik ātras, tik jaudīgas un tik bīstamas kā toreiz — pagājušā gadsimta astorgdesmitajos...

1983. gada sezonai FISA (Starptautiskā autosporta federācija) izsludināja visbrīvākos un visradikālākos tehniskos noteikumus autosporta vēsturē. Tika izveidotas A grupa (standartautomašīnas) un B grupa, kurā praktiski vairs nepastāvēja ierobežojumi mašīnu jaudai, svaram un konstrukcijā izmantojamiem materiāliem. Lai B grupas rallija mašīna iegūtu homologāciju, bija nepieciešams izgatavot tikai 200 eksemplārus. Autoražotājiem beidzot bija iespēja pilnā mērā nodemonstrēt visai



pasaulei savas radošās un tehniskās iespējas. Sporta auto konstruktori pēkšņi sajūtās kā mazi puikas, kuri Ziemassvētku priekšvakarā nokļuvuši rotallietu veikālā neierobežota budžeta apstākļos. Dažu gadu laikā B grupas mašīnas kļuva par vājprātīgi jaudīgiem un uguni splaujošiem pilnpiedziņas monstriem, kuru konstrukcijā izmantotos „hi-tech” materiālus varēja apskaut pat pirmie amerikāņu „Space Shuttle” kosmosa kuģi. Kad ar F-1 lietām aizņemtie FISA funkcionāri beidzot iedomājās apskatīties, kas īsti noticis ar džinu, ko viņi pirms trim gadiem izlaiduši no pudeles, bija jau par vēlu. B grupas rallija auto dinamikas ziņā bija pārspējuši pat F-1 mašīnas! Populārais F-1 pilots Naidžels Mansels, reiz izmēģinājis sajūtas pie „Peugeot 205 turbo 16” stūres, godīgi atzina, ka šis franču mazulītis dinamikas ziņā ir pārāks par viņa „Williams Honda” F-1 bolīdu. Nedrīkstam aizmirst, ka atšķirībā no F-1 rallija mašīnas arī tolaik bija paredzētas, lai brauktu ātri ne tikai pa asfalta, bet arī pa grants segumu, smiltīm, dubļiem, ledu utt. Labākās B

grupas rallija mašīnas uz grants seguma spēja paātrināties no miera stāvokļa līdz 100 km/h mazāk nekā 3 sekunžu laikā!

Nav brīnums, ka autosporta fanu vidū rallija pasaules čempionāts B grupas laikā kļuva populārāks pat par F-1. Tā kā rallijos skatītājiem tolaik ieeja bija brīva, nav precīzu datu par apmeklētāju skaitu, taču nereti bija gadījumi, kad visu ātrumposmu vairāk nekā 50 km garumā abās ceļa pusēs ieskāva blīvs



jauzu koridors. Tagad daudzi uzskata, ka rallija B grupu nogalināja nevis mašīnu pārmērīgā jauda un dinamika, bet gan tieši šo sacensību pārmērīgā popularitāte un ralliju organizatoru nepietiekama skatītāju uzraudzība. Izsakoties skaidrāk — to nogalināja Dienvideiropas neprātīgie rallija fani. Itālijā, Spānijā un Portugālē bieži vien ātrumposmos mašīnām pilnā ātrumā vajadzēja braukt cauri šauram jauzu koridoram, kurš pašķīrās tikai pēdējā mirklī pirms mašīnas purngala. Karstasinīgākie fani toreiz pat esot uzskatījuši par goda lietu pieskarties katrai garāmbraucošajai rallija mašīnai. Tāpēc reiz kāds pilots pēc ātrumposma sava auto durvju

roktūrī esot atradis tur iekērušos norautu cilvēka pirkstu. Bet tikmēr paši trakākie ekstremāli ātrumposmos centušies tēlot toreadorus, dejojot uz trases pilnā ātrumā braucošu mašīnu priekšā un izvairoties tikai pašā pēdējā brīdī. Grūti iedomāties, ar kādiem dzelzs nerviem toreiz bija jābūt apveltītiem rallija pilotiem...

## Pirms B grupas

Līdz 1982. gadam divas galvenās mašīnu klases Pasaules rallija čempionātā („WRC”) bija „grupa-2” un „grupa-4”. Rūpnīcu komandas startēja galvenokārt spēcīgākajā — „grupā-4”, kurā, lai rallija versija iegūtu homologāciju, bija nepieciešams izgatavot



vismaz 400 ielas automobiļu. Veiksmīgākie rallija auto tajā laikā bija „Ford Escort RS”, „Fiat 131 Abarth”, „Opel Ascona 400”, „Talbot Sunbeam”. Tie visi bija aizmugures piedziņas automobiļi ar priekšā novietotu dzinēju, kura jauda sasniedza aptuveni 250 ZS. Vienīgais izņēmums bija kosmiskā „Lancia Stratos HF” — miniatūrs divvietīgs GT stila auto ar vidū novietotu dzinēju. 1972. gadā „Stratos” kļuva par pasaulē pirmo speciāli rallijam būvēto automobili. Tomēr pēc 1976. gada lielāko daļu no pasaules čempionāta ralliju uzvarām savā starpā bija sadalījuši divi autoražotāji — „Ford” un „Fiat”.

## Iesākumā bija „Quattro”...

Taču viss šis neprāts sākās 1979. gadā, kad FISA atļāva rallija automobiļiem izmantot pilnpiedziņu. Tajā laikā valdīja uzskats, ka pilnpiedziņa svāra un tehniskās sarežģītības dēļ nav piemērota rallijam, tādēļ inženieri pat nemēģināja būvēt pilnpiedziņas rallija automobiļus. 1980. gadā „Audi” šo uzskatu satrieca pišļos, laižot klajā uz „Audi 80” bāzes veidoto „Audi Quattro”. Lai gan jaunais „Quattro” tiešām bija smags un grūti vadāms, tā ātrums bezceļa apstākļos bija vienkārši satriecošs. Kādā rallijā jauno „Quattro” izmantoja par ātrumposmu trases atklāšanas



mašīnu (rallija žargonā sauktu par „nullīti”), un to pilotēja pieredzējušais somis Hannu Mikola. Finišā viņš pārspēja oficiālo uzvarētāju par veselām 9 minūtēm! 1981. gada „Janner Rally” Austrijā „Audi Quattro” jau stājās uz starta kā pilntiesīgs dalībnieks un viegli uzvarēja. Togad Zviedrijas rallijā Mikola atveda „Audi” pirmo uzvaru pasaules čempionāta posmā. Sanremo rallijā pirmo reizi vēsturē kādā WRC posmā uzvarēja sieviete — francūziete Mišeļe Mutona kopā ar stūrmani Fabriciju Ponsu, kuras brauca ar „Audi Quattro”. Tomēr pasaules čempionāta kopvērtējumā „Audi” uz uzvaru vēl nepretendēja, un par čempionu kļuva Ari Vatanens ar privātu „Ford Escort RS 1800”. Nākamajā — 1982. gada — sezonā „Audi” piloti bija Hannu Mikola, Stigs Blomkvists un Mišeļe Mutona, un šī komanda ieguva konstruktoru kausu, uzvarot Zviedrijā, Portugālē, Grieķijā, Brazīlijā, Somijā un Itālijā. Tomēr pilotu ieskaitē Mišeļe Mutona ar trīs uzvarām sezonā ieguva tikai otro vietu. Viņa gandrīz kļuva par pirmo sievieti pasaules

Turpinājums 5. lpp ➤

## LAIKS MAINĪT!



### RIEPU MAIŅA

pērkot BALTA KASKO polisi „Adam Auto” filiālēs, riepu maiņa

**ZIEMAS RIEPAS** ar atlaidi līdz **25%**

no LVL **11.66**tikai LVL **2.99**

Amserv grupas uzņēmumi

**Adam Auto**  
**HANSA AUTO**

 www.adamauto.lv / tālr. 6 70 78 004  
 www.hansaauto.lv / tālr. 6 78 01 666



15 gadu pieredze auto remonta jomā


 Ādmiņu ielā 5/7, Rīgā, 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 pretaiždzišanas sistēmu

**GEMINI**  
 ALARM SYSTEMS

- un **LASERLINE** pārstāvis Latvijā (konsultācijas, tirdzniecība, serviss)
- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

 SIA izdevniecība «AUTOINFO»  
 sadarbībā ar CSDD.  
 Reģ. apl. Nr. 000702099  
 Rīga, Nometņu iela 47-13, LV-1002  
 Tārunis/fakss 67626339  
 Direktors – Kaspars Bergmanis.

 INFORMĀCIJA  
 AUTOVAIDĪTĀJIEM  
**AUTO**  
 info

 Tirāža – 10 000. Iznāk reizi mēnesī.  
 Tālrunis reklāmai 29225389  
 e-pasts: kaspars@autonews.lv  
 Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām  
 preču zīmēm atbild reklāmas devēji.  
 www.autonews.lv

**Auto Plus**

**AUTODAĻAS**  
**no**  
**AMERIKAS**

Brīvības 390 ☎ 67520018 Kurbede 6 ☎ 67281822 Ģ.Astras 5b ☎ 67598312

**D52 auto**  
 Autocentrs piedāvā:

- **Piekares remontu**
- **Bremžu remontu**
- **Elektrosistēmu remontu**
- **Riepu servisu**
- **Eļļu nomaiņu**
- **Auto mazgāšanu, ķīmisko tīrīšanu**
- **Virsbūves apstrādi ar polimēru materiāliem**

**Dammes iela 52a (Imantā) tālr. 26153333**
**POLAR**

Labākā motora dzesēšana,  
 aizsardzība pret rūsas un sasalsanu –  
 ilglaicīga šī uzdevuma izpilde!  
**5 gadi vai 250000 km!**



Gandrīz 75% no Eiropā uzpildītiem automobiļiem un smagajiem vilcējiem sākotnēji lietojuši OAT - ilga mūža LONG LIFE dzesēšanas šķidrumu. Polar Premium Long Life dzesēšanas šķidrums atbilst un pārsniedz Opel-GM6277M, VW, Audi, Skoda, Seat, Porsche TL 774 D/F = G12+, MAN 324, Scania TB 1451 un citus Starptautiskos standartus. Polar Premium Long Life dzesēšanas šķidruma kalpošanas laiks ir 5 gadi vai 250 000 km!

 POLAR oficiālais izplatītājs Latvijā **DANS G** ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANSG.LV



## CSDD informācija

# Gudrs gājējs rudenī nēsā lukturīti vai valkā apģērbu ar atstarotājiem

Situācija gājēju drošības jomā Latvijā vēl aizvien ir sāpīgs jautājums. Lai gan kopumā bojā gājušo skaits uz ceļiem samazinās ( šā gada 9 mēnešos bojā gājuši 31, pērn attiecīgā laika posmā -45 gājēji), tomēr tendence paliek nemainīga - trešā daļa no visiem bojā gājušiem ir gājēji. Šo traģēdiju tipiskais laiks ir tumsa vai krēsla un gājējiem bīstamākie ir gada pēdējie mēneši - oktobris, novembris, decembris.

Laikā, kad dienas kļūst aizvien īsākas un tumšākas, gudrs gājējs māju neatstāj bez lukturīša vai valkā apģērbu ar atstarotājiem. Turklāt šīs nedēļas nogalē, pārejot uz ziemas laiku, vakari būs vēl garāki un tumšāki, tādēļ

autovadītājiem gājējus tumšos apģērbos būs grūti laikus ieraudzīt. Atstarotājs vai lukturītis ir pirmais noteikums, kas jāievēro jebkuram cilvēkam - kā gājējam un velosipēdistam, tā arī autovadītājam, kuram kaut uz brīdi sanāk izkāpt no auto. Otrais ir atrašanās vieta - ārpus apdzīvotām vietām gājējam jāiet gar ceļa malu pretim braucošajiem transportlīdzekļiem. Šīs likuma normas gājēji bieži neievēro un tas ir par iemeslu traģiskajiem notikumiem uz Latvijas ceļiem.

Tieši tādēļ Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) arī šoruden atgādina par atstarojoša apģērba nepieciešamību un gājēju vietu satiksmē. CSDD sadarbībā ar Latvijas

Samariešu apvienību Mālpils traģēdijā cietušajiem iedzīvotājiem dāvināja drošu un siltu apģērbu - košas, atstarojošas jakas un bikses. Tā tiek turpināts vairāku gadu sadarbības projekts „Esi redzams!”, kura laikā Latvijas pagastu mazturīgie iedzīvotāji pirms ziemas sala saņem apģērbus, kurā iestrādāti atstarojošie elementi.

CSDD sadarbība ar samariešiem ilgst jau piecus gadus. Šajā laikā gandrīz 1000 Latvijas mazturīgie iedzīvotāji ir saņēmuši jakas, vestes un bikses ar atstarotājiem. Pašvaldības, kas vēlas iesaistīties šajā projektā, tiek aicinātas sūtīt savas vajadzības uz e-pastu samariesi@samariesi.lv

## Uz tehnisko apskati Siguldā pēc iepriekšēja pieraksta

No 1. novembra, CSDD saviem klientiem Siguldas tehniskās apskates stacijā piedāvās jaunu pakalpojumu - iespēju veikt tehnisko apskati, iepriekš piesakoties uz konkrētu laiku.

Tas cilvēkiem radīs papildus ērtības - viņi varēs izvēlēties pakalpojumu sev izdevīgā un

noteiktā laikā. Pakalpojuma saņemšanai jāpiesakās pa tālruni 67970140 vismaz vienu dienu iepriekš.

Arī pārējiem klientiem ir uzlabota pakalpojuma saņemšanas sistēma - ir ieviesta numuriņu sistēma. Dodoties uz

tehnisko apskati Siguldā, klientam jānovieto automobilis stāvvietā, jāveic maksājums un kasiere Jums izsniegs kārtas numuriņu. Līdzīga sistēma darbojas arī citās CSDD nodaļās un klienti ir izteikuši atzinību par tās darbību.

# Akcija „Autogaismas – Kārtībā!” finišē jau ducis reižu!

30. oktobrī noslēdzās ikgadējā, šogad jau divpadsmitā gadskārtējā satiksmes drošības akcija „Autogaismas – Kārtībā”, kuru organizēja Autoklubs LAMB sadarbībā ar AAS ERGO Latvija, DUS „Viada”, OCTA un CSDD. Tās mērķis bija veicināt satiksmes drošību un, diennakts gaišajam laikam kļūstot īsākam, aicināt autovadītājus lielāku uzmanību pievērst savu automašīnu gaismām. Tieši neregulētas autogaismas bieži mēdz būt satiksmes negadījuma iemesls, tādēļ akcijas ietvaros, lai palīdzētu autovadītājiem ne tikai galvaspilsētā, bet citos Latvijas reģionos, Autoklubs LAMB piedāvāja iespēju pārbaudīt un noregulēt autogaismas bezmaksas.

Kopumā Rīgā, Ādažos, Daugavpilī, Valmierā, Liepājā un Ventspilī tika pārbaudītas vairāk nekā 3000 automašīnas. 20% no tām

autogaismas bija kārtībā, vēl 20% bija jānododas autogaismas remontēt uz autoservisu, bet pārējiem gaismas tika noregulētas uz vietas. Gan Autokluba LAMB biedri gan citi autovadītāji, kas piedalījās akcijā, atzinīgi novērtēja tās nozīmi veicinot satiksmes drošību. Statistika liecina, ka Autokluba LAMB aicinājumam, pārbaudīt autogaismas, atsaucies ievērojams autovadītāju skaits, gan tie, kas tikai vēlas pārbaudīt autogaismas, gan tie, kas reāli apzinās savu autogaismu trūkumus un vēlas tos novērst.

Arī Ceļu satiksmes drošības direkcijas informācija (CSDD) nepārprotami liecina, ka aizvadītajā 2010. gadā lielākā daļa satiksmes negadījumu bijis tumšajos gada mēnešos. Katram autovadītājam būtu jāņem vērā traģiskā informācija, ka aizvadītajā gadā 52%

satiksmes negadījumu ar bojāgājušajiem uz valsts autoceļiem reģistrēti tieši krēslā un tumsā. Savukārt CSDD statistika par tehnisko apskatu atteikumiem liecina, ka bojātas autogaismas joprojām ir visizplatītākais iemesls automašīnām vecumā līdz 9 gadiem.

Autokluba LAMB prezidents Juris Zvirbulis, kurš akcijas „Autogaismas Kārtībā!” īstenošanu vada jau divpadsmito reizi, ir pārliecināts, ka šī satiksmes drošības akcija nevar novecot. „„Autogaismas – Kārtībā!” nav kinofilma vai teātra izrāde, autogaismu stāvoklis ir un būs aktuāls vienmēr, kamēr cilvēki pārvietosies ar automašīnām”, uzskata Autokluba LAMB prezidents.

Pareizi noregulētas autogaismas veicina drošību uz ceļa tumšajā diennakts laikā.

Nav gaismu – nav auto!

# Vecus auto zog visvairāk

Pastāv vispārpieņemts uzskats - jo vecāka ir automašīna, jo mazāka ir jēga tai iegādāties KASKO apdrošināšanu. Tomēr jaunākie ziņu aģentūras LETA apkopotie Valsts policijas dati par auto zādzībām Rīgā no šī gada janvāra līdz septembrim, rāda, ka galvenokārt tiek zagtas automašīnas, kas ir vecākas par 10 gadiem, - tie ir 48 procenti no visām auto zādzībām. Vienlaikus KASKO apdrošināšana šajā auto vecuma grupā ir tikai 16 procentiem automašīnu.

Šāda zagļu izvēle ir skaidrojama tieši ar vecāku auto īpašnieku attieksmi, kuri, pieņemot, ka auto zagļus neinteresē, drošības līdzekļus neizmanto vispār vai arī tie ir tikai simboliski. Tādējādi tieši vecākas automašīnas kļūst par vieglu laupījumu pat nepieredzējušiem auto zagļiem, savukārt mašīnas, kas ir jaunākas par 3 gadiem, zagļi iekārto krietni retāk - vien 6 procentos

gadījumos.

„Paradoksāli - lai arī pēc Centrālās statistikas pārvaldes datiem Latvijā 72 procenti automašīnu ir vecākas par 11 gadiem un šāda vecuma auto zog visvairāk, tomēr to īpašnieki ir tie, kas par savu auto drošību rūpējas vismazāk. Arī KASKO apdrošināšana ir tikai mazāk nekā piektajai daļai šo automašīnu. „Baltas” veiktā klientu izpēte liecina, ka veco auto īpašnieki galvenokārt palaujas uz to, ka viņu auto ir drošībā, jo tas ir pārāk vecs vai arī ir tik sliktā tehniskā stāvoklī, ka to neviens nezags. Tomēr šāda attieksme ir maldīga, ko uzskatāmi apliecina zagļu nerimstošā interese par vecākiem auto. Turklāt tieši vecāku auto īpašnieki atzīst, ka nevarētu atļauties iegādāties jaunu auto, ja ar esošo notiktu kāds negadījums,” stāsta Ingus Savickis, apdrošinātāja „Balta” Atlīdzību direktors.

Veco automašīnu zādzības veicina arī lielais lietotu rezerves daļu pieprasījums Latvijas un Lietuvas tirgū. Pieprasījumu uztur apstākļi, ka šajās valstīs ir daudz vecu automašīnu, kuru remonts tiek veikts ārpus oficiālajiem servisiem, izmantojot nenosakāmas izcelsmes lietotas rezerves daļas. Pēdējos gados zagto veco automašīnu topa virsotnē ir Volkswagen mikroautobusi Transporter un Caravelle, kā arī Audi A4 un A6 vieglās automašīnas.

„Arī vecāku auto īpašniekiem vajadzētu parūpēties par savu spēkratu, jo, aprikojot savu auto ar drošības sistēmām, varbūt pat ar neordinārām un ne tik dārgām, ir iespējams pasargāt savu auto, līdz ar to samazinot iespēju ciest zaudējumus un ierobežojot nelegālo detaļu apriti,” skaidro Egils Sīlis-Jaunsīlis, apdrošinātāja „Balta” Drošības dienesta vadītājs.

## CSDD nodaļu darba laiki

## CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

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

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

**TA** Antenas iela 2  
(vieglajiem automobiļiem)  
darba dienās 8.00 - 20.00  
sestdienās 8.00 - 15.00

**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** Siguldā, «Siljēkās»  
(visiem transportlīdzekļiem)  
darba dienās 8.30 - 17.00  
**IP** 67970140

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

**LIEPĀJA,**  
**R TA K** Brīvības iela 148, LV - 3401  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
**K IP** 63489184

**ALŪKSNE,**  
**R TA** Rūpniecības iela 3  
Nodāļas 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,  
sestdienās 8.30 - 14.00  
**IP TA** 63490670

**BALVI,**  
**R TA** Robežziela 1  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

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

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

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

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

**OGRE,**  
**R TA** Austrumu iela 14  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
trešdienās 8.30 - 19.00  
**IP TA** 65049130

**DAUGAVPILS,**  
**R K** Kraujas iela 3  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
**K IP** 65428871

**PREIĻI,**  
**R TA** Brīvības iela 76  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

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

**RĒZEKNE,**  
**R TA K** Jupatovkas iela 1a  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
pirmdienās 8.30 - 19.00  
**K IP** 64622358

**GULBENE,**  
**R TA K** Parka iela 2  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
**K IP** 64473857

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

**JELGAVA,**  
**R K** Satiksmes iela 2a  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00  
**K IP** 63021396

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

**TA** Satiksmes iela 2c  
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00,  
sestdienās 8.30 - 15.00

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

**JĒKABPILS,**  
**R K** Ā. Elksnes 2  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00  
**K IP** 65231730

**TA** Blumbaha iela 9  
Pirmd., atrd., trešd., piektdienās 8.30 - 17.00  
Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00  
**IP TA** 63224370

**TA** Ārijas Elksnes iela 2a  
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00  
sestdienās 8.00 - 15.00

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

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

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

**VALKA,**  
**R TA** Varoņu iela 51, 51a  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
**IP TA** 64781363

**KULDĪGA,**  
**R TA** Planicas iela 69  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
**IP TA** 63341185

**VALMIERA,**  
**R K** Lāčera 3  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
**K IP** 64220786

**TA** Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00  
sestdienās 8.30 - 14.00  
**IP TA** 64281215

**VENTSPILS,**  
**R TA** Ganību iela 154a  
Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
**K IP** 63224427  
otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00  
**3.5t+** Robežu iela 7  
trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

**VISU VEIDU  
AUTOMĀTISKO  
ĀTRUMKĀRBU  
REMONTS**

apkalpošana  
eļļu maiņa  
garantija

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

**AUTOVEIKALS**

**MAZDA 6 un 626**

Jaunas rezerves daļas uz vietas un pēc pasūtījuma

Rīga,  
Strēlnieku iela 6  
Tāl. 67331505,  
mob. 29516624

9-19  
10-15

**FARKOPI**

Ar E-20 sertifikātu

**IZPŪTĒJI  
AUTO AKSESUĀRI**

VAIRUMĀ UN MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS

**www.farkop.lv**

Maskavas iela 446c  
tāl. 66116670, 28618021

Liepājas iela 23, Rīga  
tāl. 67617250, 28618151

**GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBĪĻIEM**

uzstādīšana  
remonts  
regulēšana  
pārdošana

BRC SEQUENT  
GAS INJECTION  
SYSTEM

Signalizāciju un imobilizēru uzstādīšana

Rīga, Ganību dambis 23b  
tāl. 67381728, mob. 29296613

**autGāze**

**GĀZES IEKĀRTU**

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,  
**DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS**

**ATLAĪŽU KARTES** autogāzes uzpildes stacijās.

**AUTO REMONTS.** Piekarei, dzinējiem,  
elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas,  
magnetolas, parkošanās senesorus.  
Uzpildām un remontējam KONDICIONIERUS.

A. Deglava 60, Rīga, tāl. 67802480  
mob. 29400989, www.autogaze.lv



## A Degustācija

# Ģimenes auto mūsdienų klasika

## Hyundai i40 / Honda Accord Tourer

Agnis Krauja

Vairākās Eiropas valstīs ģimenes auto pircēji, „atēdušies” dažādos krosverus un pseidodžipus, pamazām atgriežas pie pārbaudītām vērtībām — vidējās klases. Tur viņus gaida teicama, arvien pieaugoša universālu izlase. Priekšstats par universāli kā opišu mašīnu sen ir novecojis. Rietumeiropā tagad sportisks universālis tiek uzskatīts par jauneklīgāku auto nekā sedans. Universālus izvēlas gados vai garā jauni, uzņēmīgi cilvēki, kuri brīvā laikā ne tikai brauc un ved, bet arī slēpo, burā, kāpj kalnos un skrien pa mežu ar kompasu. Autoražotāji lien vai no ādas ārā, lai uzbūvētu visfunkcionālāko, visizskatīgāko, vispilnvērtīgāko, vissportiskāko universāli pasaulē. Pēdējā laikā novērojama autobūves tendence — tagad faktiski ikvienā auto „ar garo aizmuguri” tiek īstenota dinamiska dizaina ideja ar salīdzinoši zemu profilu un nolaidenu jumta līniju. Šā iemesla dēļ mūsdienīgs universālis nevar lepoties ar iespaidīgu bagāžas nodalījumu — standarta konfigurācijā tas bieži vien ir pat mazāks nekā sedanam. Moderno universālu lozungs skan: „Ietilpībai nav nozīmes, galvenais ir stils!” Tipisks modernā dzīvesstila universāļa paraugs ir dinamiskā „Honda Accord Tourer”. Savukārt „Hyundai i40” pārsteidzošā veidā izdēvēs apvienot elegantu, dinamisku dizainu ar rekordlielu ietilpību! Abi degustētie auto ir kārtējais pierādījums tam, ka vidējā klasē universāli šodien ir glītāki un iekārojamāki par sedaniem.

### Hyundai i40

Visu laiku elegantākais „Hyundai” modelis savu debiju piedzīvoja šāgada Ženēvas auto izstādē un jau pēc pāris mēnešiem bija nonācis izplatītāju salonos. Šim modelim ir kopēja platforma ar „Sonata”, un tas ticis radīts tieši Eiropas tirgum, rūpīgi izpētot eiropiešu vēlmes. Taču vēlāk šo auto plānots pārdot arī citās pasaules valstīs. Eiropai paredzētais auto atšķiras gan no Amerikai, gan arī Āzijai ražotajiem modeļiem. Amerikāņiem piedāvātais sedans saglabās „Sonata” nosaukumu. Eiropas piedāvājumā pirmais ir universālis. Loģisks gājiens, kuru nez kāpēc līdz šim nebija „uzķēruši” citi ražotāji! Pēdējo gadu auto modeļi ir pierādījis, ka radīt glītu universāli vidējā klasē daudziem izdodas labāk nekā pietiekami prestižu un atmiņā paliekošu

sedanu. Turklāt universālis pilnīgi noteikti ir daudz piemērotāks ģimenes transports. „Hyundai i40” ir slaidis un ietilpīgs 1600 kg smags auto, nu jau sasniedzot iespaidīgus 4,77 metrus garumā. Salīdzinot pēc ārējiem izmēriem, „Hyundai i40” ir par 30 mm garāks, 30 mm augstāks un tā riteņu bāze ir par 65 mm garāka nekā „Honda Accord Tourer”. „Hyundai” bagāžniekā ir par 94 litriem vairāk vietas nekā „Accord” bagāžniekā.

Uzlikojot „Hyundai i40”, rodas pārliecība, ka elegantais dizains tapis tepat Eiropā. Tas patiešām radīts Vācijā, Rūselsheimā. Uzreiz jāsaka — dizaineri strādājuši ar iedvesmu, un „Hyundai” beidzot ieguvusi savu seju. Varat aizmirst „Sonata”, „Grandeur” un jebkuru citu agrāko gadu „Hyundai” limuzīnu. Jaunā „i40” dizains ir pavisam citā — augstākā — līmenī, tam piemīt krietni sportiskākas un dinamiskākas līnijas. Tas patiesi ir acij tīkams un atšķirīgs no pārējiem korejiešu modeļiem. Kompānijas jaunā dizaina filozofija „Fluidic Sculpture” atspoguļojas „i40” plūstošajās līnijās, padarot to vienlaikus gaumīgu un sportisku. Smilšu kāpu sāni, ūdenskritums uz klintīm un piekūna acu lukturi — tas viss lai paliek mārketinga speciālistiem, taču „i40”



nenoliedzami piemīt oriģināls biodizains ar pretenzijām uz „Premium”, ko apliecina arī LED gaismas priekšējās lukturos — „i40” lepi brauc, spīdinādams izliektas gaismas diožu virtenes priekšējo lukturu blokos, neatšķiroties no jaunajiem „Audi” modeļiem.

Elegants ir arī „i40” interjers, tā kvalitāte ir labāka nekā jebkurai agrāko gadu „Hyundai”. Apdares materiāli ir augstvērtīgi,

arī montāžas kvalitātei nav kur piesieties. Pat pārsēžoties no „Accord”, „i40” salonā var justies kā mājās, faktiski nejutot nekādas atšķirības. Viena no šā auto lielākajām priekšrocībām ir plašais salons, kuru vislabāk spēš novērtēt liela auguma braucēji. Pat 1,88 m garam vadītājam, piemeklējot sev ērtāko sēdpoziciju, aizmugurē sēdošajiem joprojām ir trīs ērtas sēdvietas. „Hyundai” pamatoti

lepojas ar to, ka šajā auto priekšējās sēdekļos ir vairāk vietas plecu līmenī nekā „Ford Mondeo”, bet aizmugurē sēdošajiem vieta kājām ir par 10 mm platāka nekā konkurentam „Opel Insignia”. Jaunais „Hyundai” ar savu bagāžnieka tilpumu 553 litri pārspēj pat līdzšinējo klases rekordistu „Mondeo”. Tomēr aizmugures sēdekļi „i40” nenolokās pavisam līdzīgi līdz grīdai, tādā veidā apgrūtinot noteikta izmēra priekšmetu pārvadāšanu. Aprīkojuma līmeņi ir tikai divi — „Comfort” un „Style”. Cenu starpība starp abiem līmeņiem ir vidēji 2000 eiro, dārgākais ir aprīkots ar parkošanās sensoriem, krūza kontroli, lietus sensoriem un bagātīgu dekoratīvo elementu un citu ekstru klāstu. Taču arī standarta aprīkojums nemaz nav zemē metams un ietver sevī elektriski regulējamu vadītāja sēdekli, klimata kontroli, radio ar „CD/mp3” atskaņotāju un „USB”, „iPod”, AUX ligzdas un daudzus citus sīkumus. Taču — ja ar šo visu nepietiek, ir arī papildu izvēles opcijas — var iegādāties ādas salonu par 900 eiro, ksenona lukturus par 750 eiro, parkošanās asistentu kopā ar joslu maiņas asistentu par 1350 eiro. Ja arī ar to vēl nepietiek, par attiecīgu samaksu pieejamas pat atpakaļskata kameras

sānu spogulītī un panorāmas stikla jumts.

Braucot „Hyundai i40”, iespējams baudīt izjūtas, ko spēj sniegt tikai liels auto. Vadītāju ieskauj atraktīva dizaina panelis, visas nepieciešamās komforta ierīces, stūre regulējama plašā diapazonā, sēdekļi ir gana ērti, lai gan sēdpozicija varēja būt nedaudz zemāka. „Hyundai i40” ir ļoti kluss, stabils un mīksts, taču arī līkumos tas labi turas uz ceļa. Tomēr stūre nav informatīva, tās reakcija pagriezienos šķiet samāksloti stingra, bet taisnēs — pārāk brīva. Kā šeit pietrūkst? Varbūt nedaudz sportiskuma. Stūre ir pārāk viegla un atsvešināta, sēdekļi pārāk mīksts, piekare līgani zvalstās, auto brauc kā liellaiva. Jūtams, ka balstiekārtas regulēšanā prioritārs bijis komforts, nevis vadāmība. Gaita ir klusa un pārliecinoša. Liec auto straujāk manevrēt pa līkumainu ceļu, un tas saskārsies, tomēr sakere ar ceļu paliek. Šis „Hyundai” brauc labāk par visiem iepriekšējiem, taču nespēj piedāvāt neko līdzvērtīgu „Accord” sniegtajam sportiskas braukšanas priekam. Taču „i40” salonā ir tik ērti un mierīgi, ka nūdien negribas nekur steigties. Kluss lielceļu kreiseris.

Turpinājums 7. lpp ➤

## 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 nomainīšanu, bremžu disku apvirošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu komerctransportam.
- 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



**Dabas aprūpes dienests  
VIDES REMONTS piedāvā:**

TERITORIJU LABIEKĀRTOŠANU,  
JEBKURAS SAREŽĢĪTĪBAS KOKU NOCIRŠANU,  
CELMU LIKVIDĒŠANU.

Mums ir visa darbam nepieciešamā  
tehnika un strādnieki ar pieredzi.

Tāl. 29172758; 29220293



### SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO TRANSMISIJU REMONTA CENTRS



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



### JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS



Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība  
Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148  
Tāl.: 67549084 Tāl.: 67602122  
29991444 29541238  
Fakss 67802336

doks1@one.lv www.japanautoparts.lv

### GAZSERVIS.lv

**Gāzes iekārtu uzstādīšana**  
no labākajiem Eiropas ražotājiem  
Lovato, Kme diego, Landi Renzo

**Garantijas apkope  
remonts**



**SIA T-Style**  
Zolitūdes iela 21a (Imanta) • 20379585  
Lubānas iela 150B (Pļaviņieki) • 26991301





# Rallija leģendas

## ➤ Turpinājums no 2. lpp

čempioni, tomēr pēdējā posmā, grūtajā „Ivory Coast” rallijā Āfrikā, salūza „Quattro” transmisija, ļaujot sacīkstēs un visā čempionātā uzvarēt vācietim Valteram Rērlam ar „Opel Ascona 400”, kurš togad vinnēja divus rallijus, bet 8 reizes spēja finišēt „uz pjedestāla”. Kopvērtējumā trešā vieta Mikolam, ceturta — Blomkvistam (abiem pa divām uzvarām un daudzas izstāšanās „Audi” mašīnu neizturības dēļ).

## „Lancia” pieņem izaicinājumu

Jau 1982. gada sezonas vidū parādījās „Pininfarina” dizainētā satriecošā „Lancia 037 Rally”, kura uzreiz tika atzīta par harismātiskās „Lancia Stratos” pēcteci. „Lancia” inženieri vēl neuzdrošinājās būvēt pilnpiedziņas rallija automašīnu, tādēļ nulle trīsdesmit septītajai bija aizmugures piedziņa. Tomēr „Lancia 037 Rally” bija pirmā istā B grupas automašīna. Lai gan „Audi Quattro” arī skaitījās B grupā, tā bija radīta vēl pēc „grupas-4” tehniskajiem noteikumiem uz četrvietīga ielas auto bāzes ar priekšā novietotu dzinēju, kura jauda sākotnēji tikai nedaudz pārsniedza 200 ZS. Jaunās „Lancia” nesošā konstrukcija bija cauruļu karkass (Audi — monokoks), un tās 325 ZS jaudīgais dzinējs bija novietots vidū, panākot ideālu svara sadalījumu starp riteņu asīm. Tas ļāva somu pilotam Marku Alenam jau „Lancia 037” debijas sezonā uzrādīt iespaidīgus rezultātus. Bija skaidri redzams, ka aizmugures piedziņas „Lancia” ir ne tikai perfekta uz asfalta, bet dažreiz pat uz grants seguma pārspēj „Audi”. Arī rallija panākumiem bagātā „Ford” Eiropas nodaļa steidza gatavot B grupas modeli „Escort RS1700T” ar vidū novietotu turbodzinēju un aizmugures piedziņu.

„Audi” un „Lancia” divkauja par 1983. gada čempiona titulu tiešām bija dramatiska. Jau pirmajā sezonas posmā Montekarlo rallijā, par spīti „Audi” prognozētajai neapstrīdamai uzvarai, tomēr triumfēja Valters Rērls/Kristiāns Geistdorfers ar „Lancia”. „Audi” atbildēja ar ekipāžas Mikola/Hercs uzvarām Zviedrijā, Portugālē, Argentīnā, Somijā. „Lancia” uzvarēja Korsikā (M. Alens/I. Kivimaki), Akropoles rallijā, Jaunzēlandē (abos V. Rērls/K. Geistdorfers) un Sanremo rallijā (M. Alens/I. Kivimaki). Sezonas beigās konstruktoru kausu izcīnīja „Lancia” tikai ar divu punktu pārsvaru, bet par pasaules čempionu ar 4 uzvarām un 7 pjedestāliem kļuva soms Hannu Mikola ar „Audi”, otrā un trešā vieta — „Lancia” pilotiem Valteram Rērlam (3 uzvaras) un Marku Alenam (2 uzvaras). Sezonas laikā „WRC” pievienojās divi jauni B grupas auto: „Opel” aizstāja „Ascona 400” ar „Manta 400” un „Toyota” ienāca čempionātā ar „Celica Twin-Cam Turbo”. Tiem abiem bija aizmugures riteņu piedziņa, taču šie auto nebija tik veiksmīgi kā „Lancia 037”. „Toyota” mašīnai daudz piemērotāki bija garie tuksneši un savannu ralliji Āfrikā. „Ivory Coast” rallijā uzvarēja 1979. gada pasaules čempions Bjorns Valdegārds ar „Toyota”.

## „Audi” revanšs

1984. gadā „Audi” revanšējās. Sezonu starplaikā komanda bija pamatīgi gatavojusies. No „Lancia” bija pārvilināts divkārtējais (1980., 1982. g.) pasaules čempions Valters Rērls. Tomēr galveno lomu nospēlēja zviedra Stiga Blomkvista neparastais braukšanas stils (viņš virāzās auto ieslidināja ar labo kāju uz gāzes, bet

kreiso — uz bremzes pedāļa) un auto uzlabojumi. „Quattro” bija izmainīts svara sadalījums (55% svara priekšdaļā, 45% — aizmugurē), jūkami palielināta jauda (no 360 ZS uz 450 ZS) un par 32 cm saīsināta riteņu bāze. Virsbūves ārējos paneļus veidojot no vieglā kevlarā, samazināts „Quattro” svars, piecpakāpju pārnesumkārbas vietā bija jauna — sešpakāpju. Novecojošā „Lancia 037” ar

tehnoloģiski visattīstītākais rallija auto. Tam bija pilnpiedziņa, 350 ZS dzinējs novietots vidū, telpisks rāmis, un izmēros automobils bija krietni mazāks un vieglāks par „Audi”, tas svēra tikai 940 kilogramus. Ari Vatanens ar savu neticamo ātrumu divas dienas šokēja pasauli „Peugeot” debijas rallijā Korsikā, un praktiski jau bija nodrošinājis uzvaru, taču vienā no pēdējiem ātrumposmiem, pilnā



aizmugures riteņu piedziņu vairs nesolīja nekādus brīnumus. Tika gatavota jaunā „Lancia 038”, bet tā vēl nebija pabeigta. „Ford” atteicās no „Escort RS 1700T” projekta un sāka darbu pie pilnpiedziņas prototipa. Sezonas beigās „Audi” svinēja dubultuzvaru. „Audi” konstruktoru kausā par 12 punktiem apsteidza „Lancia”, pilotu kopvērtējumā par čempionu kļuva Stigs Blomkvists, kurš uzvarēja Zviedrijas, Akropoles, Jaunzēlandes, Argentīnas un Ziloņkaula krasta rallijā, kā arī 6 reizes finišēja uz pjedestāla. Otrā vietu čempionātā izcīnīja Hannu Mikola, kas uzvarēja Portugālē un septiņos rallijos finišēja uz pjedestāla. „Lancia” vienīgā uzvara tika gūta „Tour de Corse” rallijā, kur par visiem ātrāks bija Marku Alens. Viņš kopvērtējumā palika trešais ar vienu uzvaru un četriem pjedestāliem.

## Vatanens un „Peugeot”-neuzvarama kombinācija

Varētu domāt, ka togad „Audi” neierobežoti valdīja rallija ātrumposmu trasēs, taču jau sezonas vidū pār līdzinējiem lideriem savilkās tumši mākoņi. Korsikas rallijā tika pieteiks jaunākais franču ierocis — „Peugeot 205 T16”, kuru vadīja 1981. gada pasaules čempions Ari Vatanens. Jaunais auto tikai vizuāli līdzinājās Parīzes smalkajās aprindās jaunkundžu iecienītajam stilīgajam „Peugeot 205”, bet patiesībā „205 turbo16” tobrīd bija

ātrumā iebraucot pelkē, zaudēja kontroli un piedzīvoja avāriju. „Peugeot 205 turbo16” pirmo uzvaru Vatanens izcīnīja 1000 ezeru rallijā Somijā. Pēc tam populārais soms triumfēja arī Itālijā un Lielbritānijā, sezonas nobeidumā izcīnot uzvaras trīs rallijos pēc kārtas.

Kā jau bija gaidāms, Vatanena/Harimena ekipāža ar „Peugeot 205 turbo16” uzvarēja arī pirmajā 1985. gada rallijā — „Rallye Monte Carlo”. Bet neviens nebija gaidījis, ka lidojošais soms uzvarēs ar tādu pārsvaru: otrā vieta — Rērls/Geistdorfers ar „Audi Quattro” — no Vatanena atpalika 5 minūtes 17 sekundes! Un tas, par spīti pašā rallija sākumā saņemtajam 8 minūšu sodam... Ari Vatanena paveiktais 1985. gadā Montekarlo joprojām tiek uzskatīts par visu laiku dižāko sniegumu pasaules rallija vēsturē! Nākamajā rallijā — Zviedrijā — atkal Vatanens ar „Peugeot” bija nepārspējams un guva vieglu uzvaru. Jau likās, ka ceļā pēc čempiona titula nekas nespēs apturēt blondo somu, kurš savas uzvaras uz goda pjedestāla atzīmēja visai savdabīgi — šampanieša vietā dzerot pienu —, taču Portugālē viņa piecu uzvaru sērija aprāvās mašīnas tehniska defekta dēļ. Tomēr atkal uzvarēja „Peugeot 205 turbo16”, tikai šoreiz tā bija cita somu ekipāža — Salonens/Harjanne. Safari rallijā uzvarēja Kankunens/Galahers ar aizmugures piedziņas „Toyota Celica Twin-Cam Turbo”, sezonas otrajā pusē viņi Āfrikā triumfēja otrreiz — „Ivory Coast” rallijā.



## Pirmie brīdinājuma zvani

„Tour de Corse” rallijam „Peugeot” komanda bija sagatavojusi „205 turbo16” uzlaboto versiju „205 turbo16 Evo2”, kam bija labāka aerodinamika un jauda palielināta par 100 ZS, sasniedzot jau 450 ZS. „Audi” komanda Korsikā pieteica tikai vienu auto, ko pilotēja Valters Rērls. Savukārt „Lancia” bija pieteikusi četras ekipāžas, cerībā iegūt pēc iespējas vairāk punktu. Taču jau rallija sākumā notika traģēdija. Ceturtajā ātrumposmā itālietis Atilio Betega, braucot ar 160 km/h, nenovaldīja savu „Lancia 037” uz ceļa un ietriecās klintsbluķī. Betega notikuma vietā nomira, bet stūrmanis Mauricio Perisīno neguva praktiski nekādas traumas. Betega ir pirmais sportists vēsturē, kurš gājis bojā kādā „WRC” posmā. Betega nebija pārgalvīgs braucējs, un „Lancia 037” bija salīdzinoši droša mašīna, tāpēc par traģēdijas iemeslu tika uzskatīta fatāla apstākļu sakritība, kāda var notikt gandrīz vai reizi simt gados. Dzīve



turpinājās, „Tour de Corse” rallijā negaidīti uzvarēja Žans Ragnoti ar jauno uzlaboto „Renault 5 Maxi Turbo”, kuram bija aizmugures piedziņa un vidū novietots no „Renault” F-1 komandas patapināts turbodzinējs.

Argentīnas rallijā gandrīz notika vēl viena traģēdija. Galvenais favorīts Ari Vatanens avarēja, braucot pilnā ātrumā, un viņa „Peugeot” apmeta neskaitāmus kūļņus. Vatanens guva smagas traumas, jo salūza viņa sēdekļa stiprinājumi, ļaujot pašam kūļņot pa auto salonu. Divas nedēļas somu pilots bija uz dzīvības un nāves robežas. Par laimi, Vatanenam izdevās izdzīvot. Pēc pusotra gada ilgas rehabilitācijas un depresijas ārstēšanas viņš atgriezās ar uzvaru prestižajā Parīzes—Dakaras maratonā 1987. gadā.

## „Peugeot” ārpus konkurences

Lai gan „Peugeot” sezonas vidū zaudēja savu komandas lideri, tomēr otrais pilots Timo Salonens ar „205 turbo16 Evo2” guva uzvaras Grieķijā, Jaunzēlandē, Argentīnā un Somijā. Tikmēr „Audi” izmisīgi centās uzbūvēt mašīnu, kas spētu konkurēt ar „Peugeot”. Beidzot Somijas rallijā tika prezentēts „Audi S1 Quattro”. Tā jauda bija vismaz 450 ZS un ar katru ralliju tika palielināta, 1986. gadā jau sasniedzot 600 ZS. „S1” bija milzīgi antispārni kā F-1 bolidam, lai ātrākajos posmos to



noturētu uz ceļa. Jaunais auto nebija sevišķi glīts, taču spēja iedvest bijību konkurentiem. Tomēr arī ar šo briesmoni „Audi” vairs neizdevās cīnīties par čempionu titulu. Sanremo rallijā Valtera Rērla pilotētais „S1 Quattro” guva vienīgo uzvaru, kas izrādījās arī „Audi” komandas pēdējā uzvara B grupā. Togad pasaules rallija trasēs „Peugeot” bija ārpus konkurences. Franču komanda, kuru vadīja Žans Tods (nākamais „Ferrari” F-1 komandas boss Šumahera ērā), pārliecinoši izcīnīja dubultuzvaru 1985. gada čempionātā. Sezonas sākumā dominēja Vatanens, turpinājumā — Salonens. „Peugeot” izcīnīja Konstruktoru kausu, bet brillīnais somu puisis Timo Salonens ar lieko svaru, kurš ārpus mašīnas reti bija redzams bez cigaretēm, pelnīti kļuva par čempionu pilotu vērtējumā ar 5 uzvarām un 8 pjedestāliem. Čempionāta kopvērtējumā otro un trešo vietu ieguva „Audi” braucēji — Blomkvists (otrais Zviedrijā, Akropolē un Somijā) un Rērls (1 uzvara, 3 pjedestāli). Sezonas beigās „RAC” rallijā, Lielbritānijā, „Lancia” beidzot parādīja savu jauno superauto „Delta S4” un debitējot uzreiz izcīnīja divas pirmās vietas. Uz 1986. gada čempiona troni bija pieteicies jauns pretendents!

Raksta nobeigums — nākamajā numurā.

# Amatieru rallijs Lietuvā!

**RALLIJA SPORTA AUTOMAŠĪNĀM, KURĀM IR BEIGUSIES HOMOLOGĀCIJA, IR IESPĒJA PIEDALĪTIES**

## LIETUVAS AMATIERU RALLIJSPRINTA POSMOS

**DALĪBAS MAKSA LTL 300,-**

**WWW.MGEAR.LT**  
**TĀLRUŅI UZZINĀM:**  
**+371 26895990**  
**+44 7743747200**

www.rvt-riepas.lv

## Lietotas auto riepas no Vācijas

R12 līdz R22

**sākot ar Ls 5**

## Lielā izvēlē lietie disk

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





# GSM Auto — jūsu iespēja ietaupīt uz dienesta auto nodokļa rēķina



Šajā numurā turpināsim lasītājus iepazīstināt ar GSM AUTO, kompānijas, kas darbojas Igaunijā, Latvijā un Lietuvā, sniegtajiem pakalpojumiem automašīnu darba uzskaites jomā.

Kā īsti darbojas šāda transporta uzskaites sistēma? Izvēlētajai transporta vienībai GSM AUTO darbinieki uzstāda GPS (Globālās pozicionēšanas sistēma) ierīci. Datu plūsmas nosūtīšanai tiek izmantota GPRS iekārta, kas nodrošina pastāvīgu datu plūsmu un sistēmas lietotājam ļauj reālajā režīmā sekot konkrētā transportlīdzekļa kustībai kartē. Tas savukārt nozīmē, ka jebkurā laikā no jebkuras zemeslodes daļas varat uzzināt jūsu interesējošā transportlīdzekļa atrašanās vietu un iepriekš veikto maršrutu, ja vien jums ir pieejams dators un interneta pieslēgums.

Sistēma uzskaita ne tikai transportlīdzekļa maršrutu un atrašanās vietu konkrētajā brīdī, bet arī ātrumu, ar kādu pārvietojas vai bija pārvietojies transportlīdzeklis noteiktā laika posmā.

## Kādas galvenās priekšrocības iegūst šīs sistēmas lietotājs?

Pirmkārt, tā veiksmīgi palīdz risināt vienu no sāpīgākajām tēmām, ko mūsu valsts ir „dāvājusi” uzņēmējiem, — dienesta auto nodokli.

Tā kā sistēma ir pilnīgi automatizēta un veic ļoti detalizētu uzskaiti par transportlīdzekļiem, uzņēmuma autotransporta lietotājiem un grāmatvedības darbiniekiem nav jātērē

savus laikus, lai aizpildītu ceļazīmes un maršrutu lapas, kā arī nav jātērē laiks, lai atrastu ceļazīmi par kādu konkrētu periodu. Ievadot tikai nepieciešamos galvenos datus par transporta vienību un jūsu interesējošo periodu, sistēma pati izveidos visām VID prasībām atbilstošu detalizētu atskaiti.

Ar dokumentāciju tā kā būtu skaidrs, bet kāds īsti ir reālais ietaupījums skaitļos? Mēģināsim sarēķināt. Ja jūsu automašīnai ir uzstādīts GPS terminālis, mēneša abonēšanas maksa ir 10 LVL — tātad 120 LVL gadā, turpretī dienesta auto nodoklis vidēji 30 LVL mēnesī, kas ir jau 360 LVL gadā. Nav jābūt matemātikas profesoram, lai aprēķinātu, ka ar GSM AUTO sniegtā pakalpojuma palīdzību gada griezumā ietaupījums veidotu diezgan ievērojamu ekonomiju 240 LVL uz vienu auto vienību gadā.



Otrkārt, sistēma sniedz arī ievērojamu finanšu līdzekļu ietaupījumu, izslēdzot nelietderīgu transportlīdzekļa izmantošanu, kas, ņemot vērā aizvien pieaugošās degvielas cenas, ir ļoti nozīmīgs faktors. Sistēma ir ļoti vienkārši uzskatāma un lietojama, tās būtiska priekšrocība ir „Google Map” karšu platforma,

kas ļoti elementāri ļauj nospraust un izplānot īsākos vai ekonomiski pamatotākos maršrūtus un kontrolēt to ievērošanu. Kā rāda aprēķini, pēc šīs sistēmas uzstādīšanas reālās izmaksas uz vienu transporta vienību vidēji samazinās par 20—25 procentiem. Turklāt, lai lietotu šo sistēmu, jūsu datoram nav nepieciešams uzstādīt nekādas papildu programmas, kas, kā ierasts, stipri vien ierobežo jūsu iespējas. Ir paredzēta pat „darba kavējumu” uzskaites, kas ir neatvietojoams palīgs darbam ar tādām transporta vienībām, kurām notiek stundu darba uzskaites. Tiek ievadīti attiecīgās darba dienas parametri: pieņemsim, ka transporta X darba diena ir no 8.00 līdz 12.00 un no 12.30 līdz 17.00 un sistēma attiecīgi fiksēs jebkuru novirzi no šiem raksturlielumiem.

Sistēma ir spējīga reālajā laikā pārraudzīt uzstādītos dzinēja režīmus, brauciena galamērķus, apstāšanās vietas. Visi iegūtie dati tiek saglabāti uz servera līdz pat 7 gadu ilgam uzskaites periodam, kas dod iespēju tos apstrādāt un apskatīt arī pēc ilga laika perioda. Tiek veikta tādu parametru uzskaites kā, piemēram, nobrauktais ceļš, braucienā pavadītais laiks, vidējais degvielas patēriņš, lielākais ātrums un brauciena kopējās izmaksas.

Ļoti noderīga sistēmas papildu funkcija ir tā saukto POI („Point Of Interest”) jeb interešu punktu atzīmēšana kartē. Tā ir iespēja norādīt kartē visus zināmos biļus, klientus, nepieciešamos galamērķus, kur darbinieki dodas ar automašīnām. Katru reizi, kad kāda no automašīnām ir novietota atzīmētajā POI teritorijā, kurai ir dots konkrēts nosaukums,

auto dienasgrāmatā šā galamērķa adrese automātiski tiek nomainīta ar konkrēto POI nosaukumu vai apzīmējumu.

Ļoti interesanta un noderīga ir funkcija, kas ļauj noteikt un sekot līdz konkrētā transporta darbības rajonam. Tas notiek šādi: izvēlieties konkrēto transporta vienību un kartē nosprauciet vēlamās robežas — tās var būt gan valsts vai reģiona, gan attiecīgā rajona vai uzņēmuma teritorijas robežas. Tiklīdz reģistrētais transportlīdzeklis izbrauks ārpus noteiktajām robežām, jūs nekavējoties saņemsiet par to ziņu — pēc izvēles — vai nu uz e-pastu, vai īsziņas veidā uz jūsu mobilo tālruni.

Varat būt droši, ka negodprātīgie darbinieki vairs neizmanto jūsu uzņēmuma automobili savām vajadzībām.

Tāpat sistēma nodrošina arī tādu ikdienā nepieciešamu (bet par kurām mēs bieži vien ikdienā piemirstam) lietu kontroli kā, piemēram, atgādinājumus par tehniskās apskates datumu, servisa apkopju intervālu uzskaiti un apdrošināšanas beigu termiņiem.

Galvenais apstāklis šādas uzskaites sistēmas izmantošanā ir tās izdevīgums, vienas vienības uzskaites mēnesī izmaksā tikai Ls 10 + PVN un uzstādīšanas izmaksas Ls 20 + PVN apmērā, turklāt minimālais izmantošanas termiņš ir trīs mēneši. Uzstādītās iekārtas nav jāiegādājas par papildu samaksu, beidzoties līguma termiņam, tās vienkārši tiek nodotas atpakaļ GSM AUTO un atšķirībā no jaunajiem LATVENNERGO tarifiem — jo vairāk iekārtu jūs izmantosiet, jo jums attiecīgi būs arī izdevīgāki abonēšanas tarifi.

# Polaris 2012 Mega Camp Pārnu

► Turpinājums no 1. lpp

Ar ATV, kurš aprīkots ar īpašajām uzmavām, kas paredzētas ūdeņainiem šķēršļiem, veicās jau labāk, tomēr arī šāds aprīkojums nepalīdzēja izrāpties no dubļiem pildītās asas bedres ar stāvām malām. Būtisks trūkums šādai shēmai ir ievērojama bāzes platuma palielināšanās, kas manevrēšanu aizaugušā vidē padara par īstu murgu.

Kas krievam labi, tas vācietim nāve vai, pārfāzējot slaveno parunu, — neviena riepa nevar aizstāt kāpurķēdes. Tur, kur ar riteņiem aprīkoti ATV elsa un pūta, „kāpurķēžnieki” gāja pāri, neizjūtot ne mazāko piepūli, kārtējo reizi apliecinot kāpurķēžu piedāvātās priekšrocības (sk. AUTOINFO 2012. gada



februāra numuru (www.autonews.lv)). Toties tad, kad likās, ka labāk jau vairs nevar būt, sekoja 800 kub. cm „Polaris SPORTSMAN BIG BOSS 6X6” kāpurķēžu versijas noslēdzošais uzvaras gājiens. Visas trakākās dubļu bedres pārvērtās par autobāņiem. Tas, ka šis tanks spējgs nest 360 kg kravas kastē, 46 kg priekšējā „bagāžniekā” un vilkt gandrīz tonnu svara, padara to par patiesi iespaidīgu visurgājēju. Tomēr, ja mēģināsiet ilgāk par 5 minūtēm aktīvi manevrēt ar BIG BOSS kāpurķēžu versiju, iesaku nopietni izvērtēt savas fiziskās spējas, jo tas nav aprīkots ar stūres pastiprinātāju.

Pēc dubļu vannām klātesošie tika iepazīstināti arī ar POLARIS „side&side”

versijām — „Ranger” sērijas divvietīgajiem un četrvietīgajiem (ar kuru, starp citu, ir iespējams braukt arī 6! cilvēkiem) braucamajiem, kā arī sporta/izklaides sēriju RZR. Šo mašīnu veikspēja patiešām pārsteidz, jo pat četrvietīgais „Ranger”, kas aprīkots ar 500 kub. cm dzinēju, ar pilnu pasažieru komplektu uz borta bez īpašas piepūles rāpās tādos kalnos, ka jautājums par to, vai tiešām ir nepieciešams lielāks dzinējs, ilgi nepameta vadītāju prātus.

POLARIS RANGER RZR XP 900 versija jau vairāk līdzinās bagijam nekā klasiskajam ATV. 88 ZS dzinējs un iespaidīga gājiena piekares pat lielu bedru šķērsošanu lielā ātrumā padara par izklaidi.

POLARIS prezentēja arī „Ranger EV” jeb elektrisko ATV, kura kustību nodrošina elektromotors. Kaut arī gaitas ziņā tas bija ārkārtīgi līdzīgs golfmobilim, patīkami pārsteidza, ka maksimālā jauda 30 ZS ir pieejami praktiski ar pirmajiem elektromotora apgriezieniem.

Kaut arī jaunais „Ranger Diesel” ar 3 cilindru „Yanmar” 904 kub. cm dzinēju un 24 ZS jaudu ar žurnālistu uzmanību nedaudz tika apdalīts, savu pircēju, neapšaubāmi atradis arī tas. Kā jau dīzeļim pienākas, dzinējs nodrošina maksimālo spēku pie zemiem apgriezieniem, un nav paredzēts, lai ar to mežonīgā ātrumā nestos pa mežiem, bet gan strādātu kādā saimniecībā.



# Gimenes auto mūsdienu klasika

## Hyundai i40 / Honda Accord Tourer



### Turpinājums no 2. lpp

Elektriski apsildāma stūre, bet sēdekļu apsilde ne tikai priekšējiem, bet arī aizmugurē sēdošajiem. Lieliskā skaņas izolācija gandrīz pilnībā noslēp dzinēja troksni un aicina salonā baudīt relaksētu mūziku. „Hyundai” ir teicami pastrādājuši, lai izolētu i40 pasažierus no ārpusas — nedz pretvēja šalkoņa, nedz ceļa trokšņi nav problēma. Dīzeļdzinējs ir kluss un mieru salonā netraucē, kamēr vien tam nav jāstrādā augstu apgriezienu režīmā. Tik lielam auto 1,7 litru dīzeļdzinējs ar 136 zirgspēkiem pēc mūsdienu standartiem šķiet tā kā par knapu, taču brauciena laikā ne reizes nenācās izjust jaudas trūkumu. Pat automāta lāpstīņas uz stūres palika neaiztiktas — tas slēdzās līgani un pareizajā brīdī, bet panelī esošā „Sport” poga atzīta par lieku — sporta režīmā automāts pārāk ilgi velk vienā robā, līdz pārslēdzas uz nākamo, bet dinamiskā reāls progress nav jūtams. Braucot normālā režīmā, degvielas patēriņš uz 100 km — pilsētā 7—8 litri, uz šosejas 5—6 litri.

Pieejamais dzinēju klāsts jaunajam „Hyundai” ģimenes auto piedāvā izvēli starp diviem benzīna un diviem dīzeļdzinējiem. No benzīnkiem ar mazāko jaudu aprīkots ir 1,6 litru ar tiešo degvielas iesmidzināšanu



„GDI Blue Drive”, kurš attīsta 136 ZS jaudu, savukārt jaudīgā versija pārstāv 2,0 litru GDI agregātu ar respektablu 177 ZS jaudu. Dīzeļdzinēji abi divi ir atvasināti no tā paša 1,7 litru „CRDi Blue Drive” motora, kur vienam ir tikuši 115 ZS savukārt otram — 136 ZS. Lielāku dīzeļu „i40” piedāvājumā nav. Cenu atšķirība starp abiem dzinējiem ir 1000 eiro, kas nav tik daudz, lai izvēle būtu par labu mazākjaudīgajam. Degvielas patēriņš abiem ir

praktiski identisks. Dzinēji nav riņģi, tos iegrožot palīdz arī „Start/Stop” (ISG) sistēma. Visiem dzinējiem ir sešpakāpju manuālā pārsūmība, papildaprīkojumā pieejama arī automātiskā pārsūmība, kas šādam lielam auto ir obligāts priekšnoteikums ērtai dzīvei. Sportiskas braukšanas entuziastiem ar „i40” dinamiku var nepietikt, savukārt jebkuram ikdienas braucējam tas būs elegants auto ar plašu salonu, gana spēcīgu

motoru, stingrām gaitas īpašībām un pietiekami precīzu vadāmību.

### Honda Accord Tourer

Prezentējot „Accord” sesto paaudzi, 2003. gadā „Honda” atklāti deklarēja, ka šīs mašīnas tapšanas gaitā rūpīgi pētīti konkurentu izstrādājumi, nosakot līderi katrā atsevišķā tehniskajā parametrā, lai jaunajā „Accord” pārspētu vai vismaz atkārtotu šos sāncenšu sasniegumus. Rezultātā sanāca spēkrats, kas nepavisam nav mozaika no konkurentu labāko auto fragmentiem. „Accord” ir individuāls dizains un tikai „Honda” raksturīgs sportisks gars. Nav brīnums, ka savulaik „Accord” lielisko piekari, sportiskās braukšanas īpašības un motorus pirmie novērtēja briti, kas dzīvo valstī ar sazarotu šauru ceļu tīklu un aplveida krustojumiem. Tagad Apvienotā Karaliste ir lielākais „Accord” tirgus vecās pasaules valstīs. Ar 2008. gada Ženēvas autosalonā prezentēto septītās paaudzes modeli „Honda” spērusi vēl vienu platu soli tuvāk biznesmeņu makiem un sirdīm, kas taču būtībā nozīmē vienu un to pašu. Taču iekārtot šos rūpīgi apsargātos bastionus nav viegls uzdevums, jo „Accord” nav lēti automobilis un Vecais kontinents kā suns ar blusām ir pilns ar konservatīviem vācu tradicionālo vērtību piekritējiem, kuri savu izvēli pieraduši izdarīt pēc principa: „Piemet vēl dažus tūkstošus un nopērc gruntīgu auto — „BMW” vai „Mercedes”!” Cenas dēļ „Accord” reti izvēlas korporatīvo uzņēmumu autoparki, jo to direktoriem-rikotājiem bāzes versija tā kā godam kantes rīvēs, pat ja gribas izbaudīt 1. formulas čempionātos daudzās desmitgadēs noslīpēto „Honda” sportisko garu.

„Honda Accord” ir automobilis ar spēcīgu raksturu. Tas uzreiz piesaka savas pretenzijas ar sportisko tēlu, ķīlveida siluetu, plēsīgo piecstūraino radiatora muti un šaurajām

haizivs ačelēm. Auto monolīto pamatīgumu akcentē arī masīvās durvis ar augstu plecu līniju un optiski maziem sānu lodziņiem. Kosmiskajā „Civic” aizsāktie japāņu animācijas motīvi sasnieguši arī „Accord”. Optika ieguvusi asākas šķautnes, kļuvusi daudzstūraināka. Priekšējam spoileram apakšā parādījušās izvīrītas šķautnes. Radiatora restes mirdz hromētās svītrās. Bet kopumā auto tagad izskatās krietni dārgāks un prestižāks. Universālais „Honda Accord Tourer” gatavs ņemt virsroku pār parasti populārāko sedanu. Iepriekšējās paaudzes „Accord Tourer” ar izstiepto, stūraino bagāžnieku melnā krāsā atgādināja katafalku. Pat melnā humora meistari angļi atzinuši, ka jaunais „Accord” universālais vairs nemaz neatgādina lidojošu zārku. Aplūkojot jauno „Accord Tourer” no glītā bagāžnieka puses un ieskatoties vienlaidus sānlogu siluetā, atzistu, ka manas simpātijas tagad pieder universālim, nevis sedanam. „Tourer” bagāžnieks tagad ir istajā vietā, istajā svarā un istajā izmērā. Ne velti „Honda” plāno palielināt universāla virsbūves īpatnību Rietumeiropā līdz 50 procentiem. „Accord Tourer” kļuvis krietni dinamiskāks, lai gan tā bagāžnieks ir mazāks, nekā bijis: universāla 406 litri pret sedanu 467. Taču, nolokot universāla aizmugures sēdekļus, iegūstam 660 litru bagāžas telpu, kurai gan nebūs pilnīgi līdzena grīda.

Degustācijas braucienam mums tika piešķirts 2011. gadā atsvaidzinātais septītās paaudzes „Accord”. Neuzkritošas pārmaiņas skārušas auto ārieni — radiatora restes, buferis un luksturi ieguvuši jaunu izskatu, turklāt dārgākajām modifikācijām ir pieejamas ksenona gaismas ar automātisko tuvo/tālo režīmu un pagriezienu izgaismošanas funkciju. Salonā izmantoti jauni, dārgāki apdares materiāli, uzlabota arī „Accord” trokšņu izolācija.

Turpinājums 8. lpp ➤



## O

### riginālās rezerves daļas japāņu auto

NO NOLIKTAVAS UN PĒC PASŪTĪJUMA  
4-10 DIENU LAIKĀ

67610 986, 67622 585, fakss 67622 575  
SIA «DTS», Vienības gatve 18, Rīga  
dts@dts.lv www.DTS.lv



## LAIKS IELIET!




ELĻAS MAIŅA
RITOŠĀS DAĻAS PĀRBAUDE

LVL 29.95

Opel automašīnām ar dīzeļa vai benzīna dzinēja tilpumu līdz 1,8 l (ieskaitot), pēc garantijas laika beigām. Cenā ietilpst: eļļas maiņa, oriģinālā eļļas filtra uzstādīšana un ritošās daļas vizuālā pārbaude.

HANSA AUTO

Amser grupas uzņēmums



Brīvības gatve 246, Rīga, tālr. 6 7801666

Wir leben Autos.

BENZĪNA UN DĪZELDEGVIELAS SISTĒMU, DEGVIELAS BĀKU TĪRĪŠANA AR

## JET CLEAN TRONIC

SPRAUSLA PIRMS TĪRĪŠANAS



SPRAUSLA PĒC TĪRĪŠANAS





Artlērījas iela 48, Rīga, LV 1009

Tālr.: 67311282, M. tālr.: 29234503

www.atrumkarba.lv

# POLAR

## Teicama redzamība - droša braukšana!



ZIEMAS LOGU MAZGĀJAMĀIS ŠĶIDRUMS

- efektīva un ātra iedarbība
- neitrāls pret auto krāsojumu, plastmasas un gumijas detaļām
- piemērots Latvijas ziemai

POLAR oficiālais izplatītājs Latvijā

 ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANSG.LV



# Ģimenes auto mūsdienų klasika

## Hyundai i40 / Honda Accord Tourer

➤ Turpinājums no 7. lpp

Tagad jaunais „Accord” apvieno vismodernākās auto tehnoloģijas: no uzlabotās šasijas līdz jaudīgam sportiskā „Type S” dīzeļa dzinējam, no automatizēta un pilnveidota drošības aprīkojuma līdz uzlabotai bremzēšanas sistēmai un jauniem „Bi-HID” lukturiem. Katra no šīm tehnoloģijām ir jaunākais zinātnes sasniegums, bet viss kopā ļauj sajūst mūsdienīgas, sportiskas braukšanas baudu! „Honda Accord” izskatā un braukšanas ziņā ir vēl vairāk uzspodrinājusi savu sportisko tēlu.

Automašīnai ir ļoti pārdomāta ergonomika, ērts sēdekļis un sportiska stūre. Plastmasu kvalitāte, tekstūra un taktiļā vērtība ir augstāka par japāņu auto caurmēra standartiem un nostājas līdzās „Lexus”. „Honda” pamatoti lepojas ar „Accord” ērtajiem sēdekļiem, kuriem ir plašas regulēšanas iespējas. Arī šaurie vējstikla balsti ir liels pluss — īpaši šajā segmentā, kur daudziem konkurentiem tie ierobežo pārskatāmību. „Accord” kokpits sagaida ar reljefi izliktu iznīcinātāja paneli, sportiski agresīviem rādītājiem aiz stūres un multifunkciju interfeisa podziņu kaskādi paneļa viduskonsolē. Nepieradis cilvēks patiešām var sajūties neērti no šīs „all eyes on me” mašīnērijas, toties īsts pilots te jūtas kā

pārnesumkārbu, tās vidējais patēriņš ir 7,5 litri uz 100 kilometriem. Dzinējs un transmisija ir izcili vienmērīgi, kā jau to no „Honda” varēja gaidīt. Jau no pirmajiem soļiem sportiskais „Accord” provocē dinamisku braukšanas stilu, un, dzirdot motora azartisko dziesmu, grūti atturēties no kārdinājuma. Mašīna piecē ar momentānu atsaucību uz pieskārienu gāzes pedālīm. Dzinējs ir pietiekami elastīgs, ar labu griezes momentu, noderīgs arī taupīgai braukšanai. Ceļa, vēja un dzinēja trokšņi

salonā ir samazināti līdz minimumam. Stūre ir precīza, bremzes — pārliedzošas, automāts pārslēdzas nemanāmi, dzinējs kā uzticams samurajs kalpo savam saimniekam un bez kavēšanās izpilda visas komandas. Piekare ideāli apvieno „Honda” raksturīgo sportiskumu ar negaidītu komfortu Latvijas ceļa ikdienā. Traucoties pa šoseju, „Accord” ir ļoti stabils, turklāt ceļa kvalitātei šajā gadījumā ir maza nozīme. Piekare ir stingra, bet ne cieta un nekomfortabla; to drīzāk varētu raksturot kā



sportiski neregulētu jeb tādu, kas atbilst sportiska universāla koncepcijai. Atzinīgus vārdus pelnījusi stūres iekārta — adaptīvais elektriskā stūres pastiprinātāja mehānisms pilsētas apstākļos, kad braukšanas ātrumi ir salīdzinoši mazi, maksimāli atvieglo manevrēšanu, savukārt uz lielceļa tas kļūst stingrs. Stūre ir ļoti atsaucīga un precīza jebkurā situācijā. Rietumu autopresē lasītā pat „Accord” salīdzinājumi ar 3. sērijas „bembī”, pat neskatoties uz to, ka tā tomēr ir aizmugures piedziņas mašīna ar visām no tā izrietošajām sekām. Hondai tomēr, uzgāžējot likumus, no priekšpiedziņas sajūtas nevar izbēgt... Taču kopumā palielais auto ir pārsteidzoši veikls, dinamisks un paklausīgs. Ja jau hondu mēdz dēvēt par japāņu „BMW”, tad tai jābrauc tieši šādi!

### Degustācijas secinājumi:

Pirmo reizi kādam korejiešu autoražotājam ir tik ļoti konkurētspējīgs modelis vidējā klasē! „Hyundai i40” atbilst visām eiropešu ģimenes auto prasībām un daudzos rādītājos pat tās pārspēj. Eleganta dizaina auto ar plašu komfortablu salonu un bagāžnieku, ar bagātīgu standartaprīkojumu. Vienīgi braucot sportiskos režīmos „i40” atpaliek no „Accord” un citiem labākajiem klases paraugiem, taču nebūs daudz tādu eiropešu, kuri ar savu ģimenes universāli iedomāties braukt kā ar sportkāru... Salīdzinoši ar šā auto tiešajiem konkurentiem, „i40” vislielākā priekšrocība ir cenu starpība. „Hyundai i40” maksās mazāk nekā ekvivalents „Ford Mondeo” vai „Opel Insignia”. Vislabāk aprīkotais „i40” vagonis maksās par veseliem 1000 eiro mazāk nekā „Toyota Avensis” ar 2.2 dīzeļi, automātu un „Luxury” aprīkojumu. Bet „Honda Accord” universālim ar līdzīgu aprīkojumu cena jau pārsniedz 30 tūkstošus eiro.

„Hyundai i40” plusi: pievilcīgs un elegants dizains, plašs salons, teicams aprīkojums, laba cena.

Mīnusi: braukšanas ziņā sportiskos režīmos atpaliek no klases līderiem.

„Honda Accord Tourer” plusi: lieliska vadāmība, labs gaitas komforts, pārliedzoša kvalitāte.

Mīnusi: cena nav no mazākajām, vietas trūkums bagāžniekā.

„Honda Accord Tourer” ir kvalitatīvs, sportiskai braukšanai dresēts automobilis ar izcili precīzu stūri un apskaujami klusu gaitu. Perfekts ģimenes transports vai augstākā līmeņa menedžera darba auto. Perfekts burtiski visās savās izpausmēs. Lai gan netrūkst „Accord” iepriekšējā dizaina fanu, tagad šis auto neapšaubāmi ir tuvāk „Premium” klasei kā jebkad. Atkarībā no tā, vai uzskatām „Accord” par alternatīvu 3. sērijas „BMW” un „Audi A4” vai par „Ford Mondeo” un „Opel Insignia” konkurentu, „Accord” cena šķiet vai nu salīdzinoši maza, vai nepieklājīgi liela. Es vairāk sliecos uz pirmo variantu. Jo „Accord” nojaucis atšķirības starp vidējās klases „Premium” un „Nonpremium” modeļiem.

Degustētais auto „Hyundai i40 Wagon” ar 1,7 litru CRDi, 6MT, 136 ZS, „Style” aprīkojumā maksā Ls 19531, „i40 Wagon” sākumcena (1,6 GDI, 6MT, 135 ZS, „Comfort”) — Ls 14752.

Degustētais auto „Honda Accord Tourer” ar 2,0 litru, 6AT, 156 ZS, elegances aprīkojumā maksā Ls 19670, „Accord Tourer” sākumcena (2,0 MT, 156 ZS, „Comfort”) — Ls 17120.

## Ar SUPERTECH® degvielas ekonomija 6-12%



SIA «Hanart Auto», valdes loceklis Aldis Hanzens

«Uzstādījām „Supertech” pieciem auto un pirmā mēneša laikā tika novērots degvielas patēriņa samazinājums. Ņemot vērā pirmā mēneša rezultātus, secinājām, ka modifikatori atpelnīsies 5 mēnešu laikā.»



### Kur iegādāties SUPERTECH®?

SIA «VRV Motors» Vecozolu iela 101, Tiraine, Mārupes pag.  
SIA «Mūsa Motors Rīga» K. Ulmaņa gatve 5, Rīga  
SIA «Grosauto» Zemzaru iela 1, Mārupe;  
SIA «Autofavorīts» Valgales iela 2A, Graudu iela 68, G. Astras iela 8A, Rīga.  
SIA «Adam Auto» SIA Krasta iela 66, Rīga

SIA «Supertech Latvia»  
Mob. tālr.: (+371) 29338748  
www.supertech.lv

RENAULT  
PEUGEOT  
CITROËN



Jaunas un lietotas rezerves daļas

Tehniskā apkope un remonts

Jaunums!  
Optika Spoguļi  
Radiatori Ventilatori

www.suman.lv



Rīga, Maskavas iela 444a  
Jaunas rezerves daļas 67803232  
Lietotas rezerves daļas 29233100  
Autoserviss 67187980  
Rīga, Kalnciema iela 117/119, tālr. 67451919  
Liepāja, Brīvības iela 11, tālr. 63422433  
Daugavpils, Kandavas iela 4, tālr. 65428658

JAUNA FILIĀLE  
Rīga, Ganību dambis 40a, tālr. 67382838



AUTOSERVISS  
GĀZES IEKĀRTU SERVISS

Sēlpils iela 5, Rīga  
www.autogaz.lv  
SIA «ABI MV»  
Tālr.: 67377847  
Mob.: 29289593



VISU VEIDU  
REZERVES DAĻAS

UZ VIETAS UN UZ PASŪTĪJUMU  
DARBA LAIKS: 9-18, ST. 10-15  
Ropažu iela 59, Rīga (pretī Čiekurkalna tirgum)  
tālr. 67551284, mob. 29463403  
www.twinauto.lv e-mail: gints@twinauto.lv

## REZERVES DAĻAS



Amerikāņu automašīnām  
Jauns veikals!  
tel. 29219525 Rīga, Rumbulas iela 16  
67549500 Darba dienas: 9.00 - 18.00  
info@kubera.lv Sestdiena: 10.00 - 14.00  
www.kubera.lv Svētdiena: slēgts

## 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 17a, tālr./fakss: 67346119, 26340782  
Rīga, Matīsa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270  
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

## STARTERI un GENERATORI



SIA IZDARĪGS  
Tālr. 67426389  
Mob.: 20363735, 29510793  
e-mail: izdarigs2@inbox.lv

## Izpūtēju un to rezerves daļu VEIKALS

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572, mob. t. 26955590, 26955591  
Rīga, Šmerļa 3, tālr. 67520652, mob. t. 29758980  
Rīga, Vagonu 16 tālr. 67271668 mob. t. 26955059

## 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, Šmerļa 3, tālr. 67520652, mob. t. 29758980

## RADIATORI

TIRDZNIECĪBA, REMONTS  
un SERŽU MAINA,  
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVISS  
KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA

Granīta ielā 3  
tālr. 67372925  
mob. t. 26517338  
www.oppozit.lv