



2. lpp



7. lpp



4. lpp

Nem
BĒZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

JANVĀRIS NR. 1/2012 (173)

A Degustācija

Supermini — ne tikai blondīnēm

«Chevrolet Spark» / «Nissan Micra»



Agnis Krauja

Mazi auto pie mums Latvijā nav cienā. No rietumiem ievesto nolietoto spēkratu lavīnai deviņdesmito gadu sākumā pār Latviju gāzoties, katrs latvietis parastais vēlējās sev iegūt pēc iespējas lielāku un ļaudīgāku vāģi, un vēl arvien netiekam vaļā no šīs apmātības. Pat vistreknākajā — 2007. — gadā jaunu mazauto (A un B segmentus) īpatsvars Latvijas tirgū bija tikai 13,6 procenti, bet apvidus auto un krossoveru segments veidoja 24,5 procentus. Krīzes laikā, kad pirms izdošanas būtu jāapsver katrs lats, mazauto pārdošana ir nevis pieaugusi, bet nokritusies zem 8

procentu atzīmes, faktiski mazo automašīnu segments autotirgū patlaban gandrīz neeksistē. Savukārt apvidus auto un krossoveru daļa izaugusi līdz 30 procentiem. Automašīnu tirdzniecības dati ļoti labi atspoguļo tendenci, ka krīze Latvijā ir attiecas tikai uz nabagiem, jo lielāko daļu jaunu auto pircēju veido tieši dārgu luksusa automašīnu pircēji, kuri turklāt spēj par auto samaksāt visu summu uzreiz — tā nepārprotami ir neveselas ekonomikas un neveselas sabiedrības pazīme! Rietumeiropā — Vācijā, Francijā, Itālijā — mazauto īpatsvars ir aptuveni 30 procenti no jauno auto pārdošanas apjoma. Bet, ja ticam valdības

solījumiem par krīzes sekmīgu pārvarēšanu, agrāk vai vēlāk jauna auto pirkums būs aktuāls daudziem. Jo vairāk nekā puse jeb 54 procenti Latvijas iedzīvotāju savām ikdienas gaitām izmanto personīgo auto, secināts aptaujā 2011. gada augustā, aptaujājot 500 iedzīvotāju visā Latvijā. Ko darīt, ja, treknos gadu lutinātiem, mums vairs negribas braukt ar „second hand” vāģiem, taču rocība spiež būt taupīgākiem nekā iepriekš? Paliek iespēja lūkoties supermini segmenta virzienā, ja vien spēsim mainīt acgārno vērtību sistēmu un auto uzskatīsim pirmām kārtām par pārvietošanās līdzekli, nevis statusa simbolu.

«Chevrolet Spark»

Kādreiz valdīja uzskats, ka mazai mašīnai no skata jābūt mīļgai un lēnprātīgai kā „Narvesen” kakēniem „paņem mani sev līdzi” reklāmās. Tāds apaļīgi pūkains, ar lielām valgām actiņām izskatījās arī „Spark” priekšgājējs „Daewoo Matiz”, kurš pasaulei tika piedāvāts tālajā 1998. gadā un bija korejiešu autoražotāja kopdarbs ar slaveno itāliešu dizaineru Džordžeto Džudžāro. Pēc „Daewoo” atgriešanās „General Motors” paspārnē mārketingi uzskatīja, ka Vecās pasaules ļaudīm „Chevrolet” zīmols būs tuvāks nekā eksotiskais „Daewoo”. Citos vārdos tika pārdēvēti teju visi „Daewoo” modeļi. Arī „Matiz” pēc atjaunošanas 2005. gadā tika pārkristīts par „Spark” un klientiem tika pasniegts ar trekno „Chevrolet” krustu uz pieres (radiatora restes). Vienpadsmitajā dzīves gadā beidzot pārdošanā nonāca patiešām jauna „Spark” paaudze. No savulaik Džudžāro skicētajiem apaļumiem un naivi bērnišķīgās izteiksmes pāri nav palicis nekas. „Chevrolet” krusts tagad rotā masīvu, pat dusmīgi sarauktu fizionomiju, ko mazliet maigāku padara līdz jumta statņiem izstieptā optika. „Spark” piemīt agresīvākas un dinamiskākas formas nekā citiem šobrīd aktuālajiem A un B segmenta modeļiem, tā veidols atbilst bravūrīgajam „Chevrolet” stilam. Mazauto izmēros dizaineriem ir grūti spēlēties ar formām, jo tām jāpakļaujas maksimālas ietilpības nodrošināšanai, taču „Spark” ir pievilcīgs un pat intriģējošs un izskatās lielāks, nekā ir patiesībā. Aizmugurējo durvju rokturi veiksmīgi noslēpti loga rāmī, radot kupejas stila efektu. Var piebilst, ka 2007. gada Ņujorkas izstādē „GM” prezentēja trīs mini konceptus „Beat”, „Trax” un „Groove”. Tika veikta klientu aptauja, lai noskaidrotu — kuru ražot. Piedalījās gandrīz 1,9 miljoni balsotāju, un par uzvarētāju kļuva tieši „Beat”, kurš kļuva par „Spark”. Jāatzīst,

ka reti līdz konveijeram nonāk tik precīzs prototipa atveidojums. „Chevrolet Spark” ārējie izmēri: garums — 3640 mm, platums — 1597 mm, augstums — 1522 mm, riteņu bāze — 2375 milimetri.

Lēts un mazs auto vairs nav obligāts sinonīms galīgām askētismam. „Spark” ir vismazākā — A — segmenta auto, taču salona ietilpība ir respektējama. Nieka 3,64 m garajam ševijam riteņu garenbāze ir tikai par 10 cm īsāka nekā savulaik folksvāgena golfiņam. Arī platumā „Spark” ir tikai par 8 cm šaurāks nekā divdesmitgadīgs kompaktklases etalons, kam daudzi vidusmēra latvieši joprojām piekūrušies. „Spark” salonā var sasēsties pat pieci pieaugušie. Tiesa gan, aizmugurē sēdošie tad pārāk ērti nejutīsies. Toties diviem trim bērniņiem aiz vecāku mugurām vietas būs gana. Kad priekšā iesēdies 1,88 m garš vadītājs, vietas aizmugurē praktiski nepaliek, un tas nepavisam nepārsteidz, jo šādos auto četratā uz basketbola treniņu neviens nedodas. Bet divatā bez problēmām var doties kaut vai uz basketbolu! „Spark” salona iekšpuse ir diezgan futuristiska, taču panelis ir lietotājam draudzīgs. „Spark” ir pārņēmis mazauto pasaulē diezgan plaši lietoto iracionālo paņēmieni mērinstrumentu pulksteņu sekciju uztupināt uz stūres statņa. Tā ir asimetriski veidota ar vienu lielu ometra pulksteni, kam labajā pusē pievienots mazāks četrstūrveida ekrāns, ko apvij apaļu signāllampiņu virtene. No vizuālā viedokļa ar vienkāršiem materiāliem apdarināto salonu patīkami atdzīvina virsbūves tonim pieskaņoti spilgtas krāsas plastmasas ielaidumi. No vadības ierīču un komforta aprīkojuma izvietojuma viedokļa pretenziju nav, viss ir pietiekami pārdomāts. Sēdekļi gan nav ergonomikas

Turpinājums 6. lpp

**Lētākās
JAPĀNU
AUTO DAĻAS**
www.japanautodalas.lv
Matīsa 101, Rīga, T. 67295437
Kalnciema ceļš 66, Jelgava,
T. 63081090, Mob. 29234804

**MIRDZOŠS
REZULTĀTS**
NANO pārklājums —
lieliska un ilgnoturīga automobiļu
tīrīšanas un kopšanas aizsarg sistēma
NANO hidropārklājums
vējstiklam
20 Ls + 5 Ls automazgāšana
Visa auto pārklāšana sākot ar 60 Ls
Brīvības 224, Rīga. Tālr. +371 67 800 633

Auto Gāzes serviss
Autogāzes iekārtu: Ganību dambis 25a, Rīga
diagnostika, Tālr.: 29466474;
remonts, 67293122
uzstādīšana,
rezerves daļas. www.heinrihs-gaze.lv

AUTOSERVISS
www.autoforwards.lv
**STARTERU,
GENERATORU
REMONTS**
ar pārbaudi uz stenda.
Bremžu sistēmas remonts
un pārbaude uz stenda.
Lukturu regulēšana.
Riteņu savirzes regulēšana.
Ritošās daļas remonts.
Pērnavas iela 86 T. 29722366, 29551255

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA
autovadītājiem
ieroču nēsāšanai
pirmsterniņa komisija
TĀLR. 67627653
KATRU DARBA DIENU 9:30-17:30
BAUSKAS IELĀ 86, 3. STĀVĀ (CSDD ĒKA)

NEĻAUJ RŪSAI APĒST TAVU AUTO!
KROWN AIZSARGĀS TAVU AUTO NO ZIEMAS SĀLIEM
AKCIJA!
**JANVĀRĪ TIKAI «VW»
AUTOMOBĪLIEM
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,-)
Apstādina esošo rūs un neļauj
veidoties jaunai.
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

A Moto ziņas

Motociklu planēta

2012. gada jaunumu apskats

Izskatās, ka Japānas motogigantu pārlieko piesardzību krīzes laikā citi ražotāji ir izmantojuši, lai bez jebkādas nožēlas iecirstu zobus pēc jaunumiem izslāpušajā tirgus pīrāgā.

„Ducati”, liekas, jau iepriekš bija gaidījuši izdevīgu brīdi, lai kārtējo reizi izšautu ar pēc iespējas lielāka kalibra lielgabalu. Kalibrs tiešām iespaidīgs — jaunais „Ducati 1199

Panigale” visu vidū izceļas kā Vaira Vīķe Freiberga savā sarkanajā kostīmā uz melnās frakās tērpto eirobikrātu fona. Divcilindru 1198 cm³ dzinējs attīsta 195 ZS pie 10 750 apgr./min. Motocikls, kā jau ierasts, izceļas ar savu nevainojamo dizainu — ne velti itāliešu dizaina skola skaitās viena no labākajām pasaulē. Lai lasītāji piedod manu ironiju, bet izskatās, ka „Ducati” beidzot ir nolēmuši radīt

vairāk motociklu nekā mākslas darbu. Galvenokārt jau atsakoties no slavenā cauruļu rāmja, nomainot to ar vieglmetāla monokoka tipa rāmi, ar dzinēja iekļaušanu stiprības struktūrā. Šāda kombinācija daudz labāk spēj turēt milzīgās slodzes, kam pakļauti sporta motocikli. Jaunais „Superquadro” ir ļoti līdzīgs iespaidīgajam „Desmosedici”. Dzinējam ir ļoti īss virzuļa gājiens — tikai 60,8 mm, turklāt sadales vārpstu pievads tagad tiek nodrošināts ar ķēdes un zobratu palīdzību. Domāju, ka šis jaunievedums arī palīdzēs kļūdēt to skeptiķu rindas, kas ar neslēptām aizdomām (un ne bez pamata) lūkojās uz līdz šim piemēroto zobsiksnu.

Ne tik senā sensācija „BMW S1000RR” tika pakļauta kļūdu labojumam. Neliela revīzija tika izdarīta elektronikai un arī motocikla vadāmības uzlabošanai. Testējot pirmo „S1000RR” versiju, atklājās, ka motocikls ļoti negribīgi maina kustības trajektoriju lielā ātrumā. Pat tūrists „VFR1200” bija izmanīgāks par šo supersportu. Acīmredzot šādu sūdzību bijis ne mazums, tādēļ BMW inženieri izdarījuši grozījumus piekares uzbūvē, stūres ģeometrijā un nomainījuši parasto stūres demperi uz 10 pozīciju regulējamo.

„Honda” arī nesteidzas ar sava sporta flagmaņa „Fireblade” maiņu. Neliels „feislifts”, citi diski, esošās priekšējās dakšas maiņa uz modē ienākošo „Big Piston Fork” tipa dakšu, aizmugurējā amortizatora maiņa un nelieli grozījumi degvielas iesmidzināšanas programmā. „Honda” acīmredzot nolēmusi izmantot jau pārbaudīto taktiku — no laba labu nemeklēt. Ja paskatās uz „CBR600RR” fantastisko triumfu un ņem vērā, ka tas jau kopš 2005. gada tiek ražots gandrīz bez grozījumiem, kā arī zinot par kvalitāti, jo



Ducati 1199 Panigale



BMW S1000RR



Honda NC700S



Honda VFR1200X Crosstourer

vecākais brālis neatpaliek no jaunākā, šādi taktikai ir visai pamatots iemesls.

Tomēr neiztikt arī bez jaunumiem. Tie ir jaunie rodsteri „NC700S” un „NC700X”. Dizains tika pārbaudīts ar „Crossrunner” palīdzību, platforma aizlienēta no jaunā skūtera „Integra”. Prognozējamā popularitāte? Garantēta!

Domāju, ka pircēji ar lielu nepacietību gaida jauno „VFR1200X Crosstourer”, kura uzdevums ir „ielaiet torpēdu” BMW ceļojumu līnijkuģi „R1200GS”. Robotizētā sešpakāpju ātrumkārbā ar diviem sajūgiem, kombinētā bremžu sistēma ar ABS, „Traction Control”, V4 dzinējs — izskatās, ka „Hondas” „torpēda” ir aprīkota ar iespaidīgas jaudas kaujas lādiņu.

A Motoekipējuma tests

Cimdi PGS

Pirmo reizi uzvelkot šā modeļa cimdus, pārsteidza to lietošanas ērtums un dizains. Kā nu ne — cimdi izskatās daudz dārgāki, nekā patiesībā ir. Ja cenu noteiktu izskats, šiem vajadzētu maksāt ne mazāk par 70—80 latiem, pretstatā to veikala cenai 36—37 latu robežās. Kā jau minēju, cimdi ne tikai labi izskatās, bet arī ir vienreizēji ērti. Plašas regulēšanas iespējas un mīkstā āda rada sajūtas, ka rokā ir uzvilks kāds no pasaules populārāko ekipējuma ražotāju dārgā gala produktiem. Nekur nekas nespiež, locītavas nelauž, īsi sakot pati pilnība par mērenu cenu. Tomēr, kā vēsta sensenā tautas gudrība, bezmaksas siers atrodams tikai peļu slazdā. Nepilna mēneša laikā nopluka pretslīdes uzlikas uz plaukstām, atplīsa šuve uz regulēšanas klipša un sāka drupt gumijas uzlikas uz pirkstiem. Tajā pašā laikā kritienu ar sekojošu šļūcienu pa asfalta tie izturēja labi, pasargājot plaukstas no iespējamām traumām.

Secinājums. Patiesu neizpratni radīja šāda ražotāja pieeja produktam. Ja jau līdz augstākā labuma produkta radīšanai ir nepieciešams tik maz, kādēļ nedaudz nepacensties?



Nekvalitatīvs šuvums

Plaukstas pretslīdes materiāls atslāņojas un atdalās

Slikta kvalitātes gumija - drūp

www.rvt-riepas.lv

RIEPU CENTRS

Lietotas auto riepas no Vācijas

R12 līdz R22

sākot ar Ls 5

Lielā izvēlē lietie diski

Rīga, Ziepniekkalna 23a (aiz CSDD TA)

Tālr. 67629021, mob. tālr. 29273705

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

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM

AUTO
info

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

GAZSERVIS

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 (Pļaviņi) • 26991301

VIDES REMONTS

Dabas aprūpes dienests
VIDES REMONTS piedāvā:

TERITORIJU LABIEKĀRTOŠANU,
JEBKURAS SAREŽĢĪTĪBAS KOKU NOCIRŠANU,
CELMU LIKVIDĒŠANU.

Mums ir visa darbam nepieciešamā
tehnika un strādnieki ar pieredzi.

Tālr. 29172758; 29220293

CSDD informācija

Būtiskākais CSDD darbā 2011. gadā

2011. gads Ceļu satiksmes drošības direkcijai (CSDD) bijis spraigs – atbilstoši klientu vajadzībām un mūsdienīgu prasībām nemitīgi tiek attīstītas un pilnveidotas CSDD atbildībā esošās jomas. 2011.gadā CSDD darbībā īpašs uzsvars tika likts uz trijām lietām, kas atspoguļojas CSDD darba rezultātos:

1. izglītojoši informatīvo darbu – kampaņas, sabiedrības informēšana, rūpes par visneaizsargātākajiem satiksmes dalībniekiem un konkursi skolēniem par satiksmes drošību;

2. klientu apkalpošanas servisa pilnveidi – mūsdienu tehnoloģiju un inovatīvu risinājumu izmantošana CSDD darbībā, e-pakalpojumu pilnveidi, kā arī uz administratīvā sloga mazināšanu;

3. starptautiskās sadarbības stiprināšanu – starptautiskā kontekstā atzinīgi vārdi tika saņemti no Starptautiskās Automobiļu federācijas prezidenta, kurš pirmo reizi valsts vēsturē viesojās Latvijā; CSDD pakalpojumi un paveiktais nostabilizē uzņemama pozīcijas starptautiski.

CSDD – 20 gadi

2011. gada 7. novembrī CSDD apritēja 20 gadi – šajā laikā CSDD kļuvusi par uzņēmumu, ar kura sasniegumiem varam lepoties un kura darbība tiek novērtēta gan valsts, gan starptautiskā līmenī.

Bikernieku trasei – 45 gadi

Augustā Bikernieku sacikšu trase svinēja 45.gadskārtu, kas tika atzīmēta ar vērienīgām auto, moto un seno spēkratu sacensībām. Vēl nesen unikālās, vēsturiskās, entuziastu rokām būvētās trases pastāvēšana bija apdraudēta. Taču šovasar Bikernieku trase tika nodota CSDD pārvaldījumā, saglabājot to kā nacionālo sporta bāzi, kā tehnisko sporta veidu sacensību, treniņu, drošas braukšanas nodarbību, velosporta, slēpošanas un citu sporta un kultūras pasākumu norises vietu. Nākotnē, kopā ar Rīgas Motormuzeju, plānots izveidot sabiedrībai plaši pieejamu dažādu tehnisko sporta veidu kompleksu ar kultūr-vēsturisku nozīmi, kas kalpotu arī kā jauniešu tehniskās jaunrades un izglītības centrs.

Sacensībām «Dzintara Volga» – 30 gadi

Šoruden 30.reizi notika vēsturiskās un leģendām apvītās sacensības „Dzintara Volga”, kurās piedalījās 104 sportisti no sešām valstīm. Sacensību vēsture aizsākās 1964.gadā, kad Rīgas Taksometru parka fiziskās kultūras kolektīvs pirmo reizi organizēja automobiļu ātrumsacikstes, tās notika Mežaparkā. No 1968.gada sacensību norises vieta tika pārcelta uz jaunuzcelto Bikernieku trasi, gadu gaitā kļūstot par prestižākajām automobiļu sacīkstēm bijušajā PSRS.

Satiksmes drošības uzlabošana un informatīvi – izglītojošais darbs

CSDD ik gadu iesaistās sabiedrības izglītošanas un informēšanas kampaņās par ceļu satiksmes drošību, īpašu uzmanību pievēršot bērniem un jauniešiem. 2011.gadā CSDD iesaistījās pasākumos dažādām vecuma cilvēkiem visā Latvijā – Rīgā, Liepājā, Valmierā, Jelgavā, Ādažos, Ogrē, Lielvārdē, Dobelē, Valmierā, Bauskā, Tukumā, Talsos, Ķekavā un citviet.

• **Latvija – starp labākajām Eiropas valstīm mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošības uzlabošanā.** Pavasarī Eiropas Transporta drošības padome (ETSC) publicēja ikgadējo pētījumu par ceļu satiksmes drošību Eiropas valstīs. Latvija uzrādījusi pozitīvus rezultātus visās mazaizsargāto satiksmes dalībnieku grupās. Latvija ir 4.vietā bojāgājušo velosipēdistu skaita

samazināšanā par 9% salīdzinājumā ar 2001.gadu; Latvija uzslavēta kā strauji progresējoša valsts, kurā ar finansiāli iespējamiem un efektīviem veidiem izglābtas daudzas mazaizsargāto satiksmes dalībnieku dzīvības. Paveiktie un plānotie drošības pasākumi ietver informēšanu un izglītošanu, ietvju un velosipēdu izbūvi, apgaismojuma un brīdinājumu zīmju izvietojumu, kā arī sodu precizēšanu. Skolēni līdz 9.klasei apgūst satiksmes noteikumus, jauniešiem ir iespēja piedalīties konkursos un pilnveidot zināšanas.

• **CSDD aktualizējusi ideju par ceļu drošības auditu**, kas parāda potenciālos satiksmes drošības riskus, tādējādi iespējams plānot satiksmes drošības prasībām un ceļu lietotāju vajadzībām atbilstošus infrastruktūras objektus. Saskaņā ar starptautiskiem pētījumiem katrs ieguldītais lats ceļu drošības audita ieteikumu ievērošanā dod vidēji piecdesmitkārtīgu ietaupījumu valsts budžetā.

• **Autovadītāju noguruma reidi** – apzinoties miegaina autovadītāja bīstamību un lai pievērstu uzmanību autovadītāju fiziskā stāvokļa nozīmei, līdz ar to – satiksmes drošībai kopumā, pavasarī CSDD atsāka īstenot autovadītāju noguruma reidus. To laikā tika veikta mērījumi, pārbaudīts transportlīdzekļu vadītāju fiziskais stāvoklis, īpaša uzmanība pievērsta drošas un atbilstošas braukšanas nozīmei.

• **Konkurss „Labākā CSDD satiksmes drošības skola”**, mērķis – veicināt skolēnu zināšanas un to pielietošanu ikdienā, kā arī sekmēt pareizu uzvedību uz ceļa. Skolas komandai jāpiedalās vismaz vienās no šī konkursa sacensībām:

* Latvijas Jauno satiksmes dalībnieku sacensības-forums

* konkurss 6.-8.klašu skolēniem „Gribu būt mobils”

• **Jauna satiksmes drošības kampaņa „Stūrē skaidrāi!”** – 2011.gada vasarā pirmo reizi kampaņas pret braukšanu reibumā laikā īpaši tika uzrunāti velosipēdisti un mopēdisti.

• CSDD, sadarbībā ar Valsts policiju, kā katru gadu, arī šoruden, gada tumšākajā laikā rīkoja informatīvi izglītojošu kampaņu **„Ar ATSTAROTĀJU dzīvo ilgāk!”**. CSDD un VP nodeva vairāk nekā 4000 atstarojošās vestes un atstarotājus labdarības portālam „Ziedot.lv”, kas dāvinājumu nogādāja trūcīgajiem cilvēkiem visā Latvijā.

Velosipēdi

2011.gadā CSDD īpašu uzmanību pievērsa velosipēdistiem, kas ir viena no visneaizsargātākajiem ceļu satiksmes dalībnieku kategorijām – viņu drošībai, riteņbraukšanas kvalitātes uzlabošanai, pārējo satiksmes dalībnieku izglītošanai un informēšanai par velosipēdistiem. Atzīstot par nozīmīgu CSDD ieguldījumu drošas velosatiksmes attīstībā, CSDD saņēma Latvijas Riteņbraucēju apvienības Atzinības rakstu. Gada laikā tika īstenoti vairāki nozīmīgi pasākumi – gan ierastos, gan pilnīgi jaunus, piemēram, „velo crash”, izveidoja valstī lielāko velosipēdu reģistru u.c.:

• gada nogalē valdība apstiprināja **grozījumus Ceļu satiksmes noteikumos**, kas izstrādāti kopā ar sadarbības partneriem, nolūkā uzlabot ar riteņbraukšanas drošību saistītās lietas.

• **CSDD sadarbībā ar Satiksmes ministriju un Valsts policiju pirmo reizi rīkoja velosipēdistu drošībai veltītu kampaņu „Velosipēdu redzi!”**. Tās mērķis – uzlabot velosipēdistu drošību, par velosipēdistiem informēt un izglītot pārējos ceļu satiksmes dalībniekus. Šīs kampaņas laikā nebija traģiski negadījumi, kuros iesaistīti velosipēdisti. 2011.gadā, pieaugot velosipēdistu skaitam, samazinājies smago negadījumu skaits, kuros iesaistīti velosipēdisti.

Pirmo reizi Latvijā CSDD organizēja „velo crash” testu – lai uzsvertu situācijas nopietnību, paraugdemonstrējumus tika uzskatāmi parādītas sekas, kādas rodas velosipēda un automobiļa sadursmē.

• **Velosipēdu reģistrācija un velosipēdu vadītāju apliecības.**

2011.gadā, līdz ar kampaņu „Velosipēdu redzi?”, CSDD pirmo reizi vēsturē izveidoja valstī lielāko velosipēdu reģistru, kuru ērti var lietot velosipēdu īpašnieki un tiesībsargājošo iestāžu darbinieki. Reģistra mērķis ir aizsargāt velosipēdus pret zādzībām.

2011.gadā – no 1.janvāra līdz 1.decembrim, reģistrēti 10 713 velosipēdi, t.sk. 7 535 – CSDD e-pakalpojumus. Visvairāk braucamo reģistrēti aktīvās velosezonas sākumā – maijā un jūnijā, attiecīgi 4729 un 4294; šajā laikā CSDD nodrošināja šo pakalpojumu bez maksas. 2011.gadā izsniegtas vairāk nekā 9000 velosipēda vadītāja apliecības.

E-pakalpojumi

Rūpējoties par savu esošo un topošo klientu ērtībām un arvien vairāk izmantojot modernās tehnoloģijas, 2011.gadā CSDD būtiski pilnveidojusi e-pakalpojumus <https://e.csdd.lv>. 2011.gadā e-pakalpojumu lietotāju skaits palielinājies par apmēram 53 tūkstošiem, tuvojoties 220 tūkstošu atzīmei.

Būtiskākais jauninājums 2011.gadā ir korporatīvo klientu e-servisa sistēmas ieviešana, kas nodrošina iespējas operatīvi un nepastarpināti veikt izmaiņas un atzīmes tiešsaistes režīmā CSDD Transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrā. Uzņēmumi, bankas, līzings kompānijas, transportlīdzekļu tirgotāji, ārstniecības iestādes, tiesu izpildītāji – jau vairāk nekā 2000 CSDD korporatīvo klientu nodarbojas nevis ar papīra iesniegumu drukāšanu un to nogādāšanu CSDD, bet izmanto e-servisa sistēmu.

Administratīvā sloga un izmaksu mazināšana

• No 2012.gada 1.janvāra CSDD klientiem būs samazinātas vairāku pakalpojumu cenas un vairākas personu kategorijas tiks atbrīvotas no samaksas par atsevišķiem pakalpojumiem.

• Gada nogalē valdība lēma, ka turpmāk transportlīdzekļu vadītājiem par veikto medicīnisko pārbaudi vairs nebūs jānēsā līdzī dokuments – informāciju par vadītāju un personu, kas vēlas iegūt transportlīdzekļu vadītāju kvalifikāciju, veiktajām pārbaudēm ārstniecības iestādēs pieejama CSDD Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā.

• Kopš 2011.gada vidus, reģistrējot transportlīdzekli CSDD, vairs nav jāiesniedz vieglā automobiļa un motocikla nodokļa samaksu apliecinošs dokuments. Šie dati CSDD ir ieejami elektroniski un cilvēkiem vairs nav jāiesniedz informācija, kas jau ir institūciju rīcībā.

Starptautiskā sadarbība un eksaminācijas pilnveide

• 2011.gadā pirmo reizi valsts vēsturē Latviju apmeklēja Starptautiskās Automobiļu federācijas (FIA) prezidents Žans Tods. Vizītes laikā FIA vadītājs tikās ar valdības pārstāvjiem, CSDD vadību, autosporta nozares pārstāvjiem, apmeklēja Rīgas Motormuzeju un Bikernieku Komplekso sporta bāzi.

• 2010.gada nogalē Latvijā viesojās CIECA (Starptautiskā Transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas komisija) speciālisti, lai novērtētu esošo situāciju transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas jomā. 2011.gada sākumā CSDD saņēma ekspertu secinājumus – paveiktais tika atzinīgi novērtēts, transportlīdzekļu kvalifikācijas sistēma tika atzīta par veiksmīgu un efektīvu. CSDD izveidotā un īstenotā vadītāju kvalifikācijas sistēma un pakalpojumi ir atbilstoši starptautiskām prasībām; tie ir vienā līmenī, piemēram, ar Lielbritāniju un Nīderlandi.

2012. gadā plānotais

2012.gadā CSDD plānojusi turpināt iesākto un modernizēt savu darbību, piemēram, paplašināt e-pakalpojumu klāstu, lai nodrošinātu klientiem vēl draudzīgāku pakalpojumu pieejamību.

CSDD nodaļu darba laiki

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

RDarba 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
(viegļajiem automobiļiem)
darba dienās 8.00 – 20.00
sestdienās 8.00 – 15.00**TA 3.51<**Maskavas iela 448
darba dienās 8.30 – 17.00
IP 67132107**TA 3.51<**Sēpils iela 6a
darba dienās 8.30 – 17.00
IP 67471571**TA**Sigulda, «Siljēkās»
(visiem transportlīdzekļiem)
darba dienās 8.30 – 17.00
IP 67970140**AIZKRAUKLE,****R TA** Jauncellīnes iela 5,
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00**ALŪKSNE,****R TA** Rūpniecības iela 3
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00**BALVI,****R TA** Robežzieta 1
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00**BAUSKA,****R TA** Upmalas iela 2
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00**CĒSIS,****R TA** J. Poruka iela 22
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
3.51< TA atdrienas un celurtdienās 8.30 – 17.00
IP TA 64161859**DAUGAVPILS,****R K** Kraujas iela 3
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
K IP 65428871**TA** Nodalas darba laiks: darba
dienās 8.30 – 19.00, sestdienās 8.30 – 14.00**DOBELE,****R TA** Liepājas šoseja 29
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00**GULBENE,****R TA K** Parka iela 2
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
K IP 64473857**JELGAVA,****R K** Satiksmes iela 2a
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.00 – 17.00
K IP 63021396**TA** Satiksmes iela 2c
Darba laiks: darba dienās 8.00 – 20.00,
sestdienās 8.30 – 15.00**JĒKABPILS,****R K** Ā. Elksnes 2
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.00 – 17.00
K IP 65231730**TA** Ārjas Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.00 – 20.00,
sestdienās 8.00 – 15.00**JŪRMALA,****R** Slokas iela 75
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
TA Lielupes iela 28a
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
IP TA 67811451**KRĀSLAVA,****R TA** Indras iela 28c
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00**KULDĪGA,****R TA** Planīcas iela 69
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
IP TA 63341185**R**Transportlīdzekļu reģistrācija
Tehniskās apskates stacija
Vadītāju kvalifikācija
Iepriekšējais pieraksts
Tehniskās apskate automobiļiem
ar pilno masu virs 3,5 t**LIEPĀJA,****R TA K** Brīvības iela 148, LV – 3401
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
K IP 63489184**TA** Grobiņa, Krasta iela 12aDarba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
otrdienās 8.30 – 19.00,
sestdienās 8.30 – 14.00
IP TA 63490870**LIMBAŽI,****R TA** Mehānizācijas iela 8
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
IP TA 64022886**MADONA,****R TA** Saules iela 60
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.00 – 17.00**OGRE,****R TA** Austrumu iela 14
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
trešdienās 8.30 – 19.00
IP TA 65049130**PREIĻI,****R TA** Brīvības iela 76
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00**RĒZEKNE,****R TA K** Jupafovka iela 1a
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
pirmdienās 8.30 – 19.00
K IP 64622358**TA** Ludzā, Rūpniecības iela 2e

Darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00

SALDUS,**R TA** Saldus apvedceļš 10
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
pirmdienās 8.30 – 19.00
IP TA 63881718**TALSI,****R K** Laidzes iela 9
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
K IP 63224427**TA** Blumbaha iela 9Pirmd., otr., trešd., piektdienās 8.30 – 17.00
Ceturtdienās 8.30 – 19.00, sestdienās 8.30 – 14.00
IP TA 63224370**TUKUMS,****R TA** Zemītes iela 5
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
IP TA 63122505**VALKA,****R TA** Varoņu iela 51, 51a
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
IP TA 64781363**VALMIERA,****R K** Lācēra 3
Nodalas 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** Gariņu iela 154a
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
K IP 63224427
otrdienās un ceturtdienās 8.30 – 17.00
3.51< Robežu iela 7
trešdienās un ceturtdienās 8.30 – 17.00


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



SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO TRANSMISIJU REMONTA CENTRS

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

Silver Crown

A Autosporta vēsture

Skaistāko rallija automašīnu TOP 6

Agnis Krauja

Autosacīkstēs mēs gūstam baudījumu ne tikai no ātruma, azarta, riska un efektīgiem apdzīšanas manevriem, bet arī no sacīkšu auto dizaina. Rallijā auto dizains ir īpaši svarīgs, jo tiešu sāncensību trasē un efektīgus apdzīšanas manevrus šajā sporta veidā nevar ieraudzīt, bet kāda bauda ir vērot, kā labākie pasaules piloti pie ātrāko rallija auto stūres izpilda neiespējamo, kā viņi bezbailīgi cīnās par katru milisekundi, kā mašīnas, uguni no izpūtējiem splaudamas un visiem četriem riteņiem nepārtraukti spolējot, sānslīdēs mežonīgā ātrumā traucas ātrumposmu trasēs! Ja skaistumu vērtētu kustībā, visas pirmās vietas mūsu topā aizņemtu tikai superjaudīgie B grupas monstri no pagājušā gadsimta astoņdesmitajiem. Taču — ja godīgi — jāatzīst, ka pēc dizaina daži šo ralliju monstri („Audi Sport Quattro S1”, „MG Metro 6R4”) visai maz atgādināja automobiļus, vēl mazāk — skaistus automobiļus... No otras puses, par spīti dažādo tehnisko noteikumu ierobežojumiem, katrā laika periodā ir bijis kāds rallija auto, kurš īpaši izcēlies ar pievilcīgu dizainu, pat miera stāvoklī sniedzot estētisku baudījumu. Ne vienmēr šis auto ir bijis uzvarētājs, bet vienmēr palicis rallija cienītāju atmiņās. Pēc dažādu autopreses izdevumu un autosportam veltītu interneta portālu gandrīz vienprātīga atzinuma, visu laiku skaistākais rallija auto ir „Lancia

Stratos” piepūles spēja sasniegt 210 km/h ātrumu. Žanklods Andruē ar šādu mašīnu kļuva par 1970. g. Eiropas rallija čempionu. Zviedru rallija zvaigzne Ove Andersons pie „A110” stūres vinnēja 1971. g. Montekarlo rallijā. 1973. g. tika rīkots vēsturē pirmais rallija pasaules čempionāts. Pirmo posmu Montekarlo uzvarēja Žanklods Andruē, arī sezonas turpinājumā visvairāk uzvaru guva „A110” mašīnas. Trīs rallijus uzvarēja Žanluks Terjē, pa vienam — Bernārs Darnišē un Žanpjērs Nikolā. „Renault Alpine A110” kļuva par pirmo pasaules rallija čempionu! Taču jau nākamajā gadā tika pieteikta „Lancia Stratos” — pirmais speciāli rallijam konstruētais automobilis, pret kuru „A110” bija bezspēcīga, pat neraugoties uz dzinēja jaudas palielināšanu līdz 140 ZS un citiem tehniskiem uzlabojumiem. Pēdējais „Alpine A110” sasniegums autosportā ir austrieša Herberta Grīnsteindla Eiropas rallijkrosa čempiona tituls 1977. gadā.

«Lancia Stratos HF» (1972.—1981. g.)

Divvietīgs „Grand Turismo” stila auto ar vidū novietotu „Ferrari Dino” V6 2,4 litru 280 ZS dzinēju un aizmugurējo riteņu piedziņu.

Piloti: Sandro Munari, Bjorns Valdegārds, Bernārs Darnišē, Marku Alens.

Panākumi: „Lancia Stratos” ir trīskārtēja pasaules čempione autoražotāju konkurencē



Ranault Alpine A110

Stratos”. Mēs šai skaistulei piemeklējām cienīgu kompāniju, vērtējot rallija mašīnu dizainu sava laika vēsturiskajā kontekstā. Uzskatām, ka sporta auto ir arī jāizskatās tikpat ātram, cik ātrs tas ir trasē, tādēļ piedurvju hečbeki un četrdrvju sedani lai paliek ģimenes auto statusā.

«Renault Alpine A110» (1968.—1973. g.)

Divdrvju kupeja ar aizmugurē novietotu 1,6 litru 140 ZS dzinēju un aizmugurējo riteņu piedziņu.

Piloti: Ove Andersons, Žanklods Andruē, Bernārs Darnišē, Žanpjērs Nikolā, Žanluks Terjē.

Panākumi: divas uzvaras Montekarlo rallijā 1971. un 1973. g., Eiropas čempiona tituls 1970. g., vēsturē pirmais autoražotāju pasaules čempiona tituls 1973. g., 6 uzvaras pasaules čempionāta (WRC) posmos.

„Alpine A110” bija pagājušā gadsimta septiņdesmito gadu sākuma progresīvākais rallija auto. Franču dizaineri, veidojot „A110”, iedvesmu guva no Kolina Čepmena konstruētā miniatūrā superkāra „Lotus Elan”. „A110” virsbūves paneli veidoti no stiklplasta, tāpēc auto svars sākotnēji nepārsniedza 620 kilogramus un tam pilnīgi pietika ar 1,1 litru „R8 Gordini” 95 ZS dzinēju. Sešdesmito gadu beigās šāds auto dominēja Francijas nacionālajos rallijos. Kad „A110” ievietoja „Renault 16 TS” 1,6 litru dzinēju ar „Weber” karburatoriem, tas attīstīja 125 ZS un bez

1974.—1976. g., 17 uzvaras WRC posmos, trīs uzvaras Montekarlo rallijā 1975.—1977. g., trīs Eiropas čempiona tituli 1976.—1978. gadā.

„Lancia Stratos” iesāka jaunu ēru, jo bija pirmais tieši rallijam konstruētais automobilis. Dažkārt presē to pat dēvēja, par F-1 mašīnu, kas piemērota braukšanai dubļos. „Stratos” unikālais dizains ir Bertone studijas dizainera Marčello Gandīni roku darbs, bet visu rallija projektu uz saviem pleciem iznesa trīs vīri — inženieris Maiks Pārks, menedžeris Čezāre Fiorio un rallija pilots Sandro Munari. Jau 1972. un 1973. g. „Stratos” prototipi tika testēti kaujas apstākļos atsevišķos rallijos, kuros dīkstēja piedalīties tā sauktās piektās grupas mašīnas. 1974. g. beidzot bija izgatavoti homologācijai 4. grupā nepieciešamie 500 eksemplāri, un, startējot čempionātā pēc pilnas programmas, „Lancia” piloti Sandro Munari un Žanklods Andruē izcīnīja „Lancia” trīs uzvaras un čempiona titulu. Nākamajā sezonā situācija atkārtojās: divas uzvaras guva Bjorns Valdegārds, pa vienai — Munari un Darnišē. 1976. gadā trīsreiz triumfēja Munari, vienreiz — Valdegārds, un „Lancia Staratos” kontā jau trešais pasaules čempiona tituls! Turklāt Sandro Munari trīs gadus pēc kārtas triumfēja Montekarlo, kļūdams par visas Itālijas elku. „Stratos” uzvaras gājiens pasaules rallijā droši vien turpinātos, taču par „Lancia” īpašnieku kļuva „Fiat” korporācija, kurā tika pieņemts lēmums par rallija čempionauto pārbūvēt uz



Lancia Stratos HF

masu produkcijas modeļa bāzes būvēto „Fiat 131 Abarth”. Bez rūpnīcas atbalsta dažos rallijos uzvaras vēl guva „Chardonnet” privātkomandas braucējs Bernārs Darnišē: 1979. g. — Montekarlo, 1979. un 1981. g. — „Tour De Corse”. Viņš arī kļuva par divkārtēju Eiropas čempionu 1976. un 1977. g., bet 1978. g. līdzīgu panākumus guva Tonijs Karelo. Rallijkrosā ar „Stratos” par Eiropas čempioniem kļuva Francs Vurcs 1976. g. un Endijs Benca 1978. g. — viņa „Stratos” jau bija apgādāts ar 3,0 litru dzinēju, kura jauda pārsniedza 500 ZS.

«Lancia 037 Rally» (1982.—1985. g.)

Divvietīgs sacīkšu auto ar aizmugurējo riteņu piedziņu un vidū novietotu 2,1 litru 325 ZS dzinēju ar kompresoru.

Piloti: Marku Alens, Valters Rērls, Atilio Betega, Miki Biasons.

Panākumi: pasaules čempiona tituls autoražotāju konkurencē 1983. g., 6 uzvaras

WRC posmos, Montekarlo rallijā uzvara 1983. g., trīs Eiropas čempiona tituli 1983.—1985. gadā.

1982. g. sezonas vidū parādījās „Pininfarina” dizainētā satriecošā „Lancia 037 Rally”, kura uzreiz tika atzīta par harismātiskās „Lancia Stratos” pēcteci. Uz smagnējā, brutālā „Audi Quattro” fona „Lancia 037” izskatījās kā eleganta belerīna līdzās Ārnijam Švarcenegeram. „Lancia” inženieri vēl neuzdrošinājās būvēt pilnpiedziņas rallija auto, tāpēc nulle trīsdesmit septītajai bija aizmugurējā piedziņa. Tomēr tas bija pirmais īstais B grupas automobilis, kam nesošā konstrukcija bija cauruļu karkass, 325 ZS jaudīgais dzinējs bija novietots vidū, panākot ideālu svara sadalījumu starp riteņu asīm. Tas ļāva Marku Alenam jau „Lancia 037” debijas sezonā uzrādīt iespaidīgus rezultātus. Aizmugurējās piedziņas „Lancia” bija ne tikai perfekta uz asfalta, bet pat uz grants seguma un dažreiz pārspēja pat „Audi Quattro”. Divkauja „Audi” pret „Lancia” par 1983. g. čempiona titulu bija dramatiska. Jau sezonas

ievadā Montekarlo, par spīti „Audi” prognozētajai uzvarai, triumfēja Valters Rērls ar „Lancia 037”. Sezonas beigās trīs uzvaras tika Rērlam, divas — Alenam, un „Lancia” ieguva čempiona titulu! „Lancia „037 Rally” bija pēdējais aizmugures piedziņas auto, kas kļuvis par pasaules čempionu rallijā. Taču nākamajā gadā pretendēt uz čempiona titulu bez pilnpiedziņas jau bija neiespējami — „Tour De Corse” rallijā Alens izcīnīja šai mašīnai pēdējo WRC uzvaru. Lai gan 1986. gadā „Lancia” komanda jau startēja ar jauno „Delta S4”, „Safari Rally” Marku Alena ekipāža deva priekšroku vecajai „Lancia 037” un sasniedza finišu trešajā vietā, apsteidzot savu galveno konkurentu Juhu Kankunenu no „Peugeot” komandas. Par Eiropas čempioniem rallijā ar „Lancia 037” kļuva itāliešu piloti Miki Biasons, Karlo Kapone un Dario Čerato.

«Ford RS 200» (1986. g.)

Divvietīgs sacīkšu auto ar vidū novietotu 2,1 litru 550 ZS turbodzinēju un visu četru riteņu piedziņu.

Piloti: Kalle Grundels, Stigs Blomkvists.

Panākumi: nav.

„Ford RS 200” ar „Ghia” studijas dizainēto eleganto no kevlarā veidoto „Grand Turismo” stila virsbūvi neapšaubāmi bija skaistākais B grupas rallija auto. Visi „Ford Sierra” īpašnieki varēja būt lepnī, jo rallija superauto „RS 200” vējstikls un aizmugurējie lukturi bija paņemti no parastās „Sierra”. Lai gan smagāks par „Peugeot” un „Lancia” kaujas vāģiem, RS 200 lepojās ne tikai ar vidū novietotu legendārā F-1 inženiera Braiena Hārta konstruētu 450 ZS turbodzinēju un balstiekārtu ar dubultiem amortizatoriem visiem riteņiem, bet arī ar regulējamu pilnpiedziņu, kādas nebija konkurentiem. „RS 200”, pilots, neapstādinot auto, varēja mainīt jaudas sadalījumu starp priekšējo un aizmugurējo piedziņu no 50/50 līdz pat 37/63. „RS 200” šasiju projektēja F-1 dizainers Tonijs Soutgeits un „Ford” F-1



Lancia 037 Rally

Originālās 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

inženieris Džons Vīlers. „RS 200” bieži tika atzīts par vislabāk vadāmo B grupas auto.

„Ford RS 200” WRC trasēs parādījās pārāk vēlu. Debijas reizē Kalle Grundels izcīnīja 3. vietu 1986. gada Zviedrijas rallijā, bet jau nākamajā posmā Portugālē notika traģēdija, kas iezīmēja B grupas beigu sākumu. Joakims Santoss, Portugāles čempionāta uzvarētājs,



Ford RS 200Ford

ļaužu pārbīvētā trases posmā, cenšoties izvairīties no skatītāja uz trases, zaudēja kontroli pār savu „Ford RS 200”, un auto ielidoja blīvā cilvēku pūlī. Trīsdesmit viens skatītājs tika ievainots, bet četri gāja bojā. Otra traģēdija notika Hesenē rallijā Vācijā — ietriecoties kokā, avarēja talantīgā F-1 pilota Marka Sūrera vadītais „RS 200” un gāja bojā viņa draugs un stūrmanis Mihaels Vīders. Zīmīgi, ka abas traģiskās avārijas notika ar privātkomandu „Ford RS 200” mašīnām, turpretī „Ford” rūpnīcas komandas piloti bija pietiekami meistarīgi, lai savus vēl jaudīgākos „RS 200” droši savaldītu, sezonas turpinājumā cīnoties par pirmajām vietām arī Akropoles rallijā Grieķijā un RAC rallijā Anglijā.

Lai gan „RS 200” izcēlās ar lielisku piekari un labu svara sadalījumu, tā jaudas/masas attiecība, salīdzinot ar pārējiem B grupas automobiļiem, nebija pārāk iespaidīga. „Ford” strādāja pie „RS 200 Evo2”, kura dzinēja tilpums palielināts līdz 2,2 litriem. Nav droši zināms, cik jaudīgs bija šis dzinējs, taču kļūda baumas par jaudu līdz pat 800 ZS. Reizē ar B grupas aizliegumu „Ford” pārtrauca modeļa attīstīšanu. Aptuveni desmit „RS 200 Evo2” jau bija uzbūvēti un tika pārveidoti rallijkrosa sacīkstēm, kurās piedalījās no 1986. gada augusta līdz 1992. gada oktobrim. „Misters rallijkross” — Martins Skanke — ar „RS 200” kļuva par 1991. gada Eiropas čempionu. Ap to laiku slavenais zviedru rallija pilots Stīgs Blomkvists ar „Ford RS 200” uzstādīja Ginesa rekordu automobilim ar visstraujāko paātrinājumu pasaulē, paātrinoties līdz 100 km/h 2,1 sekundē, un šis rekords palika nepārspēts 12 gadus. Patiesībā, „RS 200” arī

šodien vēl nemaz nav „aizgājis pensijā” — 2010. gadā Amerikas slavenākajās kalnā braukšanas sacensībās „Pikes Peak” ar speciāli sagatavotu 1150 ZS (!) jaudīgu „Ford RS200” startēja bijušais britu rallijkrosa čempions Marks Reninsons. Līdz uzvarai atkal nedaudz pietrūka...

«Toyota Celica GT Four» (1995.—1996. g.)

Divdurvju kupeja ar priekšā novietotu 2,0 litru 295 ZS turbodzinēju un visu četru riteņu piedziņu.

Piloti: Juha Kankunens, Didjē Oriols, Armīns Švarcs.

Panākumi: viena WRC uzvara, Eiropas čempiona tituls 1996. g.

1987. gadā pasaules rallijā B grupu aizstāja tehniskā ziņā vismaz divus līmeņus zemākā A grupa, atmetot rallija tehnikas progresu par desmit gadiem atpakaļ. Salīdzinot ar B grupas mašīnām, jaudas šīm bija vismaz uz pusi mazāk, paātrinājumu 0—100 km/h tās sasniegta trīsreiz ilgākā laikā — aptuveni 6 sekundēs. Divas pilnas sezonas „Lancia Delta” bija ārpus konkurences, jo citiem ražotājiem vienkārši nebija masu produkcijas mašīnas ar pilnpiedziņu un turbomotoru. „Toyota” šādu auto radīja uz Amerikas tirgum paredzētās „Celica” kupejas bāzes. Rallija trasēs tā parādījās 1987. gada septembrī un ar savu sportisko siluetu patikami atšķīrās no robustajiem „Lancia” hečbekiem, taču tikai 1990. gadā „Toyota” beidzot izdevās pārtraukt „Lancia” rallija monopolu. Bet līdz 1995. gadam, kad debīteja sestās paaudzes „Celica (ST 205)”, „Toyota” kontā jau bija divi konstruktoru kausi un četri pasaules čempionu tituli — pa diviem Karlosam Sainsam un Juham Kankunenam. Sestās paaudzes „Celica” bija radīta, lai šos panākumus turpinātu. Jau ielas versijā tā bija visu laiku jaudīgākā un sportiskākā „Celica”, jo

tās izstrādē japāņu inženieri bija rūpīgi sekojuši „Toyota Team Europe” rallija komandas norādījumiem. „Celica” kupeja, kurā pat daži pamanījās saskatīt leģendārā „Camaro” sportskāra dizaina citātus, 1995. gadā neapšaubāmi izcēlās uz konkurentu — „Mitsubishi” „Lancer Evo3” ģimeniskā četrdurvju sedana un tikpat neizteismīgā, ar „moskvīča grāciju” apveltītā „Subaru Impreza 555” — fona. Didjē Oriols ar „Toyota” vinnēja „Tour De Corse” un palika otrais Jaunzēlandē, Juha Kankunens četras reizes finišēja uz pjedestāla, un divus posmus pirms čempionāta finiša viņam vēl bija izredzes uz titulu. Taču Spānijas rallijā visa „Toyota” komanda tika diskvalificēta, sezonas rezultāti anulēti un uz 12 mēnešiem tā vispār tika izraidīta no WRC sabiedrības. Iemesls šādam bezprecedenta lēmumam — „Celica” dzinējos atklātā nelegālā turboinjektora konstrukcija, kas jāva apiet pēc A grupas tehniskajiem noteikumiem obligāto jaudas ierobežotāju. FIA prezidents Makss Moslijs šo nosauca par viltīgāko izgudrojumu, kādu viņš jebkad redzējis savā 30 gadus ilgajā karjerā. „Toyota Celica GT Four (ST 205)” vienīgais rallija panākums tā arī palika Armīna Švarca Eiropas čempiona tituls 1996. gadā.

«Peugeot 206 WRC» (1999.—2003. g.)

Divdurvju hečbeks ar priekšā novietotu 2,0 litru 300 ZS turbodzinēju un visu četru riteņu piedziņu.

Piloti: Markuss Gronholms, Ričards Bērns, Žils Panici, Hari Rovanpera, Fransuā Delekūrs.

Panākumi: Trīskārtējs pasaules čempions autoražotāju konkurencē 2000.—2003. g., divi pasaules čempiona tituli 2000., 2002. g. Markusam Gronholmam, 24 uzvaras WRC posmos.



Peugeot 206 WRC



Toyota Celica GT

Kad 1986. gada beigās FISA aizliedza B grupas rallija mašīnas, „Peugeot” aizgāja neuzvarēts. Atgriešanās notika 1999. gada Sanremo rallijā, kad „206WRC” debijas sacīkstēs Žilam Panici gandrīz izdevās pieveikt pasaules čempionu Tomiju Makinenu. „Peugeot” sekoja reiz jau ar „205 T16” pārbaudītajai panākumu formulai, uz ekonomiskās klases mašīnītes „Peugeot 206” bāzes izveidojot kaujas ieroci „206WRC”. Vēl vairāk — daudzas „206WRC” konstrukcijā izmantotās detaļas ir identiskas ar „205T16” detaļām. Un pat „Peugeot” rallija komandas personāla vidū bija redzamas daudzas pazīstamas sejas no astoņdesmitajiem. Bet par jauno superzvaigzni pie „Peugeot” stūres kļuva somis Markuss Gronholms, kurš savu pirmo uzvaru guva 2000. gada Zviedrijas rallijā un tosezon triumfēja vēl četras reizes, kļūstot par pasaules čempionu. Nākamajā gadā Markuss uzvarēja Somijā, Austrālijā un

Anglijā, taču viņu bieži vajāja tehniskas problēmas un nācās zaudēt titulu Ričardam Bērnsam. Tomēr „Peugeot” sezonu pabeidza ar dubultuzvaru RAC rallijā, no „Ford” rokām pēdējā brīdī izraujot Konstruktoru kausu. 2002. gadā Bērns pievienojās Peugeot”, taču Gronholms atkal bija savā labākajā formā un izcīnīja 5 uzvaras un 3 pjedestālus, kļūstot par divkārtēju pasaules čempionu. Autosporta prese togad viņa dominanci rallija trasēs salīdzināja ar Šumahera hegemoniju F-1 čempionātā. 2003. gadā Gronholms atkal vinnēja trīs rallijus, Bērns 7 reizes finišēja uz pjedestāla, taču čempionāta kopvērtējumā „Peugeot 206 WRC” par 15 punktiem piekāpās savam brālēnam „Citroen Xsara WRC”. Franču PSA concerns bija nolēmis ar rallija publicitātes palīdzību uzlabot „Citroen” pārdošanas rādītājus un par prioritāti izvirzīja „Xsara WRC” programmu, taču jaunas mēles melsa, ka zem „Xsara” neizteismīgās plakanās virsbūves esot paslēpta tā pati vecā, labā „206WRC” tehnika...

Nobeigums

Salīdzinot mūsu raksta varoņu tehniskos parametrus, atklājās tiešām pārsteidzošas lietas. Kas to būtu domājis, ka mazlītis „Peugeot 206WRC” šajā kompānijā ir viens no lielākajiem autiņiem? Franču lauvēnu garumā pārspēj tikai „Celica”, bet platumā — tikai „Lancia 037”. „Alpina A110” ir visvieglākais (715 kg), „Toyota Celica” — vissmagākais (1380 kg) un izmēros visprāvākais (4420 mm garumā), „Lancia 037” — visplatākais (1850 mm), „Lancia Stratos” — viszemākais (110 mm) un īsākais (3708 mm), taču tikpat plats (1750 mm) kā „Ford RS200”, kas ir visjaudīgākais (vismaz 550 ZS) un dinamiskākais (paātrinās 0—100 km/h 2,1 sekundē!). Bet — kurš no šī lieliskā sešnieka ir pats skaistākais rallija auto — to izlemiet katrs pats, jo par gauri nestrīdas.




AUTODALAS no AMERIKAS

Brīvības 390 67520018 | Kurbada 6 67281822 | Ģastras 54 67598312

Profesionāls
**STŪRES IEKĀRTU UN
AGREGĀTU**
remonts
ar garantiju



**AUTO
PIEKĀRES
UN VIRSBŪVJU**
remonts, krāsošana

SIA **AUTO RITMS**
Rīga, Jelgavas iela 66
Tālr. 67612501 Mob.t. 29473759

AUTO RITMS



AUTOEVAKUĀTORS

24H

T. 2255 5543

BENZĪNA UN
DZĒLDEGVIELAS SISTĒMU,
DEGVIELAS BĀKU TĪRĪŠANA AR
JET CLEAN TRONIC



SPRAUSLA
PĪRMS TĪRĪŠANAS

SPRAUSLA
PĒC TĪRĪŠANAS

Silver Crown

Artilērijas iela 48, Rīga, LV 1009
Tālr.: 67311282, M. tālr.: 29234503
www.atrumkarba.lv

**STARTERI un
GENERATORI**



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

4motors SIA

15 gadu pieredze auto remonta jomā



**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

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 apkošana, dzinēja diagnostika
- Auto pretaizdzīšanas sistēmu

GEMIKI
ALARM SYSTEMS

un **LASERLINE** pārstāvis Latvijā
(konsultācijas, tirdzniecība, serviss)

- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

veikals **IZPŪTĒJ** serviss



* Gofras, katalizatori,
rezonatori, savienojumi, blīvēji.
* Tūnings, sporta izpūteji.
* Band- Pack iekārtas individuālai izgatavošanai.

SIA "NOVLINE BALTIČ"
● Jūrmalas gatve 16, 67403659; 26955591
● Smerļa iela 3, 67520652; 29758980
novlinebaltic@gmail.com

A Auto ziņas

GAZ- 14 «Čaika»



Pirmā «GAZ-14» Rīgā, 1986. g. oktobris

Kaspars Bergmanis

1977. gada 14. oktobrī, Gorkijas autorūpnīcā no konveijera noripoja pirmās „GAZ- 14” „Čaika” automobili.

Septiņvietīgais auto atšķiras ar augstu tehnisko līmeni un komfortu. Automātiskā pārslēguma, bremžu un stūres pievada pastiprinātāji, gaisa kondicionēšana un efektīga trokšņu izolācija, pasažieriem un vadītājam nodrošināja īpaši komfortablu apstākļus. Pateicoties veiksmīgai liela izmēra riepu un piekares saderībai, speciāli

izstrādāti amortizatori un garajai mašīnas riteņu bāzei, brauciens ar „GAZ-14” bija līgans un maigs. Salons tika apsildīts ar trim sildītājiem, kas bija iebūvēti dzinēja dzesēšanas sistēmā. Tā kā auto nebija izteiktu sliekšņu, bet durvju ailes bija plašas, tajā bija viegli iekāpt un izkāpt.

„Čaika” kļuva par savdabīgu jaunu konstrukciju, materiālu un tehnoloģiju izmēģinājumu poligonu. Tieši šim modelim pirmo reizi visā GAZ rūpnīcas vēsturē parādījās disku bremzes, dzinēja vārstu hidroizspiedēji, lukturu tīrītāji, elektriskās

durvju slēdzenes, slēgtā dzesēšanas sistēma, kurai izmantoja antifrīzu un radiatora elektroventilatoru, divu pakāpju bremžu pastiprinātājs, enerģiju slāpējoši salona apdares paneļi, apsildāms aizmugures stikls. Sarakstu papildināja elektriskie stikli, inerce drošības jostas, augstākās klases stereo magnetola ar papildu vadības pultī, kas paredzēta aizmugures pasažieriem.

„GAZ-14” tika uzstādīts V veida 8 cilindru dzinējs ar 220 ZS jaudu, kas ļāva sasniegt 175 km/h.

Lielākā daļa „GAZ-14” bija četrdurvju virsbūve ar trijām sēdekļu rindām. Pēc specpasūtījuma automobilim uzstādīja stikla sienu, kas nodalīja pirmo rindu no pasažieriem. Pēc Aizsardzības Ministrijas pieprasījuma tika izgatavota „Čaika” atklātā versija, kas saucās GAZ- 14- 05 un bija paredzēta karaspēka parāžu pieņemšanai. Diemžēl, „GAZ- 14” „Čaika”, tika ražots salīdzinoši īsu laiku - tikai 11 gadus. Pirmā „GAZ-14” Latvijas PSR komunistiskās partijas garāža nonāca 1986.gadā. Pēc gada Rīgā ieradās PSRS komunistiskās partijas ģenerālsekretārs Mihails Gorbačovs ar sītu, pēc kura aizbraukšanas „GAZ- 14” Latvijā vairs nebija retums. Perestroikas kampaņas laikā, cīnoties ar privilēģijām, prestiža modeļa ražošana tika pārtraukta 1988.gadā.

Pavisam Gorkijas autorūpnīca paspēja izlaist 1114 šī modeļa eksemplārus.

Foto no Kaspara Bergmaņa arhīva.

A Tehniskais birojs

Eļļas kvalitātes testeris — dzinēja resursa pagarinātājs

Kaspars Bergmanis

Autovadītājus var sadalīt divās grupās: vieni brauc un neiedziļinās nekādās tehniskās niansēs, otri grib zināt — kas un kāpēc.

Lai auto dzinējs kalpotu ilgi un bez tehniskām likstām, ir vairāki nosacījumi, bet to, ka dzinējam ir vajadzīga laba eļļa, noteikti zina visi. Vieni eļļu maina paši, citi to dara servisā, veicot apkopes. Eļļas maiņas intervālus nosaka auto ražotājs. Bet vai vienmēr ražotāja rekomendācijas sakrīt ar reālo ikdienā?

Ideālā variantā eļļa jāmaina tad, kad tā sāk zaudēt savas darba funkcijas, bet kā lai to nosaka?

Salīdzināsim divus kravas automobiļus: viens 10 000 kilometru nobrauc pa Eiropas maģistrālēm, otrs tādu pašu ceļu garumu — pa Krievijas lielceļiem. Rezultāti var būt atšķirīgi. Eļļas kvalitāti iespaido arī degvielas kvalitāte. Automobilis, kurš brauc ar gāzi, arī ir draudzīgāks pret smērvielu dzinējā, arī eļļas ekspluatācijas laiks tam ir ilgāks. Savukārt tai tehnikai, kurai noteicošais ir nevis nobrauktie kilometri, bet nostrādātās motorstundas, lieki noderētu eļļas kvalitātes testeris.

Nav noslēpums, ka maršruta taksometri mēnesī nobrauc aptuveni 20 000 kilometru. Rīgas taksometru parkā ir „Mercedes” taksobusi, kuru odometra rādījums tuvojas jau 2 miljoni kilometru nobraukumam, tiem eļļu maina ļoti bieži. Šoreiz „AutolInfo” iepazīstas ar ierīci, kas ļauj noteikt eļļas kvalitāti — eļļas testeris „Oqt3”. Par testa vietu izraudzījamies tieši Rīgas taksometru parka servisu.

Eļļas testēšana

Eļļas kvalitātes testeris ir samērā kompakts, izmēru ziņā nedaudz lielāks par cigarešu paciņu. Tam vienā galā nostiprina speciālu taustu, kurš jāiemērc eļļā. Lai noteiktu, kādas kvalitātes eļļa ir auto dzinējā, vajadzīgi divi paraugi — nelietota eļļa un eļļa no auto dzinēja.

Vispirms kalibrējam mērierīci. Iemērcam testera taustu nelietotajā eļļā. Teteris fiksē eļļas „0” pozīciju, pēc kuras tiek noteikta eļļas dielektriskā konstante attiecībā pret lietoto eļļu.

No „Mercedes Sprinter” dzinēja, kam pirms nedēļas veikta apkope un nomaiņā



eļļa, paraugam tiek paņemti 50 ml dzinēja eļļas. Iemērcam testera taustu lietotajā eļļā un pēc dažām sekundēm redzam rezultātu. Uz testera digitālā ekrāna var nolasīt — 18%.

Testeris eļļas kvalitāti nosaka procentos no 0 līdz 100:

- 0%—3% atbilst jaunai eļļai;
- 4%—30% — labai lietotai eļļai;
- 31%—65% — lietotai eļļai ar ierobežotu kalpošanas ilgumu;
- 66%—100% — izstrādātai eļļai, kas vairs nav izmantojama.

Šāds teteris nenāktu par jaunu arī parastam autovadītājam, kurš rūpējas par savu auto. Bet testera cena nav maza.

Kam īsti noder šis ķeris? Nepārprotami— uzņēmumam, kam ir savs autoparks un servisa zona; uzņēmumam vai lauku saimniecībai, kas veic dzinēju apkopi nevis pēc nostrādātām stundām vai nobrauktajiem kilometriem, bet pēc fakta, ka eļļa savu resursu ir izstrādājusi. Pilnīgi iespējams, ka, lietojot testeru, eļļu vajadzēs mainīt biežāk vai atteikties no lētas eļļas par labu dārgākai, kuras darba mūžs ir ilgāks. Varat būt droši, ja brauksiet ar eļļu, kura savu resursu ir izstrādājusi, dzinēja remonts izmaksās vairāk nekā testeris!

Eļļas kvalitātes testeris var iegādāties:
SIA „Promex”
tālr. 67606918
www.promex.lv

ASV pārdota «Laika mašīna»

541 200 dolāri — tieši tik samaksājis kāds bagāts klients par sportkāru „DeLorean DMC 12” no kinofilmas „Atpakaļ nākotnē (Back to the Future III)”

Kino grāvēja uzņemšanas laukumā pavisam tika nodarbināti septiņi „DeLorean” sportkāri, taču līdz mūsdienām izdzīvojuši tikai trīs.

Izolē pārdotais eksemplārs piedalījās filmas trešajā daļā — automašīnai tika nomaiņā piekare un iebūvēts drošības karkass, bet standarta 2,8 litru motors deva vietu jaudīgākam Volkswagen sešcilindru agregātam. Pēdējos astoņus gadus filmu zvaigzne glabājās privāta kolekcionāra garāžā.

Var piebilst, ka „DeLorean DMC 12” kulta statusu iemantoja, pateicoties tieši minētajai kinofilmā, kur automobilim bija atvēlēta „laika mašīnas” loma.

Divu gadu laikā „DeLorean Motor Company” pavisam izgatavoja deviņus tūkstošus šādu automašīnu un tiek uzskatīts, ka apmēram 6500 no tām vēl ir apritē.



Sērījveida izpildījumā 4,2 metrus garajai divdurvju kupejai „DeLorean DMC12” bija iebūvēts 2,8 litru 150 ZS V6 motors, ko komplekta ar piecu pakāpju manuālo vai trīs

pakāpju automātisko transmisiju.

Latvijā ir reģistrēts viens „DeLorean DMC12”, kuru var sastapt tradicionālajos amerikāņu spēkratu salidojumos.

VISU VEIDU AUTOMĀTISKO ĀTRUMKĀRBU REMONTS

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

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

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILĒM

uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana

BRC SEQUENT
GAS INJECTION
SYSTEM

Signalizāciju un imobilizēru uzstādīšana

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

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

**SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO
PAR PIEVILCĪGU CENU!**

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

Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaiņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- 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,
motors5@inbox.lv

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



autGāze

GĀZES IEKĀRTU
UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem, elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas, magnetolas, parkošanās sensorus.

Uzpildām un remontējam KONDIČIONIERUS.

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

**JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS**

Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība
Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148
Tāl.: 67549084 Tāl.: 67602122
29541238 29545086

skype: japanautoparts.lv
e pasts: doksl@navigator.lv
www.japanautoparts.lv

AUTODIAGNOSTIKA
Ātri, nedārgi, kvalitatīvi un ar garantiju

Remontējam: inžektorus, aizdedzi, karburatorus.

Regulējam: benzīnam un gāzei **CO - CH**

Risinām problēmas: liels degvielas patēriņš, motors raustās, nepielec, neiet, noslapst, svārstās apgriezieni u.c.

Piedāvājam: aizdedzes sveces, vadus, spoles, lambda zondes u.c.

Rīga, Brīvības gatve 193C
LV 29585100 RUS 29516561

www.diagna.lv

Supermini — ne tikai blondīnēm

«Chevrolet Spark» / «Nissan Micra»

➤ Turpinājums no 1. lpp.

paraugs, jo sānu atbalsts ir minimāls, bet pilnīgāka auguma ļaundim tas pat patiks. Visām versijām ir vadītāja sēdekļa augstuma regulēšanas iespēja, taču lētākajiem „Spark” nebūs iespēja pierēgulēt stūri. Pārējiem to var cīlāt tikai uz augšu un leju. Pārredzamība no vadītāja vietas ir laba, mazliet tikai jāuzmanās no tālās labās puses jumta statņa un falšā vēdlodziņa zonas, kas var radīt aklos punktus. 170 litru bagāžniekā vismaz divi vidusmēra čemodāni salien, tādat ikdienas vajadzības tiks nodrošinātas. Noloķot aizmugures sēdekļus (pirms tam priekšējie būs jāpabīda uz priekšu), iegūstam 568 litru ietilpību. Tātad, divatā braucot, veļasmašīnu no veikala arī varēs atvest mājās. Trūkumi. Nav stingras atbalsta vietas vadītāja kreisajai pēdai. Durvis braukšanas laikā nobloķējas automātiski, bet atvērt tās var, tikai sniedzoties pāri plecam līdz arhaiskajai podziņai uz palodzes. Bagāžnieku iespējams atvērt tikai no salona



dienu atkal taps kāda speciāla sērija. Te vietā atcerēties, ka otrās paaudzes „Micra” debijas gadā izpelnījās Eiropas auto preses atzinību, kļūstot par 1993. gada „Car Of The Year”. Jaunajai ceturtais paaudzes NISSAN MICRA ir pilnīgi jauns dizains, tā pieejama 5 durvju versijā ar ekonomisku 1,2 litru benzīna dzinēju. Iepriekšējā — 2002. gadā izlaistā — „Micra” izcēlās ar visai ekstravaganu dizainu, kas izrādījās pietiekami saistošs, ne tikai lai uzbūvētu kičīgu kupeju kabrioletu „C+C”, bet arī lai tā dažas pamatlīnijas saglabātu mazajā krossoverā „Nissan Juke”. Jaunā „Micra” ir pavisam citāda — neliels omulīgs bučmūlītis ar sievišķīgiem apaļumiem, naivi izbrīnītu priekšējo optiku un strupu aizmuguri. Patiesībā piemīļīgais bumbulītis nemaz nav tik

atļauties „Micra”?

„Micra” izmēri ir mazāki nekā „Polo”, „Fiesta”, „Clio” un citiem pazīstamākiem mūsdienu mazās klases auto, taču tajā var iesēsties četri pieauguši cilvēki. Salons pārsteidz ar negaidītu plašumu, ar ādu apdarinātu multifunkciju stūri, moderniem tahometra un spidometra pulksteņiem un oranži futuristisku audio/klimata bloku saulītes formā. Paneļa plastmasas ir cietas, bet izskatās labi. Braucot pa Rīgas brūģi, tās gan liek sevi manīt. Taču — lai izvairītos no lētuma sajūtas, pelēkajam salonam pietrūkst pāris košu dizaina elementu. „Micra” ir lieli logi un šauri jumta balsti, kas krietni atvieglo pārredzamību. No vadītāja viedokļa — arī gari ceļa gabali gan nav problēma — nofiksē

vai ar atslēgu — neērti, nākot ar iepirkumu pilnām rokām.

Eiropas tirgiem „Spark” paredzēti divi benzīna motori. Bāzes versijai 1 litra tilpuma ar 68 ZS jaudu, bet „LS” 1,2 l tilpums ar 81 ZS. Abiem ir modernas daudzpunktu degvielas iesmidzināšanas sistēmas un divas augšējās sadales vārpstas, kas nodrošina degvielas taupību (vidējais patēriņš — 5,1 litrs uz 100 km) un samazina dzinēja vibrācijas. Transmisija — tikai manuāla piecpakāpju. Neapšaubāmi, pilsētas ielu tīmeklis ir istā „Spark” stihija, jo mazo izmēru dēļ manevrēšana ar „Spark” padodas viegli. „Spark” apgriešanās laukums ir tikai 5 metri. Pilsētas drūzmā 1,2 litru dzinēja jauda šķiet pietiekama, stūre — paklausīga un — galvenais — garāmgājēji uz mazo brašuli atskatās! Uz šosejas auto ir pārsteidzoši stabils un visnotaļ labi tur trajektoriju. Līdz 100 km/h tas brauc pārliecinoši, jo piekare tiek galā ar lielāko daļu negludumu pat uz tipiska Latvijas ceļa (politikā nu jau gandrīz aizmirsts lamuvārds) asfalta. Lai gan brīžiem sparkijs nemaz nešķiet tik gauss, kā rakstīts tā tehniskajā pasē (0—100 km/h 12,1 sekundē), nekāds naskais skrējējs tas tomēr nav, par spīti samērā mazajai pašmasai (864 kg). Lai uzturētu brauciena dinamiku, ar gāzes pedāli nāksies strādāt aktīvi, jo „Spark” jādzen vismaz 3000—4000 apgriezienu diapazonā un bieži jādarbojas ar manuālo pārnesumkārbu. Tāpēc patīkami, ka tā slēdzas viegli un bez pārpratumiem. Dzinēja dziesma liks par sevi manīt, bet tas pieder pie lietas. Lai gan pretvēja šalkoņa uz šosejas un ceļa trokšņi ir dzirdami, „Spark” nav skaļāks par konkurentiem. Vadāmība nemaz nav peļama, hidrauliskais stūres pastiprinātājs spēj sniegt gandrīz dabisku stūres sajūtu, ar kādu citi mazauto parasti nevar lepoties, taču



zirgspēku deficīta dēļ pārāk aizraujošs šis braucamais tomēr nav. Gribētos straujāku paātrinājumu. Lai sniegums atbilstu mašīnas agresīvajam dizainam, vajadzētu vismaz 1,4 litru turbo un lielākus riteņus. Pagaidām gan sparkijam nekāda cita sportiskāka trīsdurvju versija nemaz neeksistē.

«Nissan Micra»

2008. gadā „Nissan” laida klajā speciālu „Micra” automobiļu sēriju par godu šā modeļa 25. gadadienai Eiropā. Tātad pavisam drīz „Nissan” mazauto, kas Eiropā pazīstams ar nosaukumu „Micra” (Āzijā un Dienvidamerikā — „March”, Ziemeļamerikā — „Versa”), apritēs 30 gadi. Gan jau uz apaļo dzimšanas

mazs (ārējie izmēri: garums — 3780 mm, platums — 1675 mm, augstums — 1525 mm, riteņu bāze — 2450 mm), bet šādu iespaidu rada „Micra” dizaina elementi — augsts jumts, lieli logi un lielas lampas. Jaunas idejas dizainā gan saskatīt pagrūti, drīzāk šķiet, ka šī „Micra” ir vecāka par iepriekšējo. Iespējams, ka „Nissan” dizaineri šo modeli apzināti veidojuši retrostilā un ieskatījušies dziļāk vēstures apcirkņos, kur iedvesmojušies no kāda mums nepazīstama „Nissan” modeļa, kurš savulaik Japānā varbūt iemantojis kulta auto statusu, līdzīgi kā „Fiat 500” Eiropā. Ja tā, tad pelēkās peles krāsa mikriņai šodien īsti nepiestāv. Gribētos košu krāsu un pāris stilīgu aksesuāru eksterjerā un interjerā. Ja „Fiat” var, kāpēc gan to nevar



augstumā regulējamo stūri ērtākajā pozīcijā, ieregulē sēdvirsmas slīpumu un brauc. Sēdēšana priekšā ir diezgan augsta, lai mazajā bumbulī atliktu vietas arī aizmugurē vismaz vidēja auguma cilvēkiem. Vadītāja sēdeklim ir patīkams papildinājums — atloķams elkoņbalsts labajai rokai, taču tā leņķis īsti neļauj darboties ar zemu novietoto 5 MT ātrumkārbas pārnesumu slēgšanas sviru. 265 litru bagāžnieks nav pats lielākais šajā klasē, bet, noloķot aizmugures sēdekļu atzveltnes, iegūstam 538 litrus, lai gan līdzena grīda neveidojas.

Abi dzinēji ir 1,2 litru trīscilindru agregāti ar 80 ZS vai 98 ZS jaudu. Ir pieejama arī automātiskā transmisija. Bāzes modelim „Visia City” ir 80 ZS benzīna dzinējs, 5 pārnesumu manuālā pārnesumkārbā. 1,2 l benzīna dzinējam ir ļoti mazs CO2 izmešu apjoms — no 115 g/km un pieticīgs degvielas patēriņš — 5,0 l/100 km kombinētajā ciklā. Ņemot vērā visus šos aspektus, gada nodoklis par jauno NISSAN MICRA ir viens no zemākajiem, arī mazais degvielas patēriņš padara šo auto ļoti lētu ekspluatācijā. Braucot 80 ZS un 1,2 litru trīscilindru benzīna dzinējs ir diezgan atsaucīgs, taču domāts mierīgiem braucējiem. Nodrošina paātrinājumu līdz 100 km/h 13,7 sekundēs. Pilsētas apstākļos auto šķiet varen žīperīgs, manevrēšana pilsētā ir ļoti viegla un veikla, motorīnam jaudas pietiek pat visai dinamiskai braukšanai, arī uz šosejas atļautā ātruma robežās var braukt tīri ciešami. Ja nepieciešama papildu dinamika, jāizvēlas 1,2 litru DIG-S kompresordzinējs ar 98 ZS. Tas arī nav nekāds spridzeklis, bet ir drusku jestrāks par standarta 1,2 litru motoru, paātrinoties līdz simtam 11,3 sekundēs. Trīscilindru dzinējam ir sava specifika un viena no raksturīgajām īpatnībām — skaņa, kas gan dzirdama tikai paātrinoties, jo vienmērīgā ātrumā tā saplūst ar fona troksni, ko veido pretvēja šalkoņa un ceļa trokšņi. Piekare ir pietiekami mīksta, lai absorbētu neliela izmēra bedres. Mazos ātrumos stūre ir izteikti viegla, pat pārāk. Lai gan stūres reakcija reizē ar ātrumu kļūst stingrāka, tā ir praktiski neinformatīva. Jāņem vērā, ka pilns stūres gājiens no atdures līdz atdurei ir veseli 3,2 apgriezieni — aktīvi līkmojot, ir ko nopūlēties. Taču arī uz šosejas „Micra” visumā tīri ciešami klausu stūrei un ir apveltīta arī ar visnotaļ labu virziena noturību. Mehāniskajai pārnesumkārbai nevar gluži pārmest precizitātes trūkumu, tomēr gribētos mazliet saturīgāku kulisi. Rites komfortu švakākos ceļa seguma posmos iespaido ne tikai salīdzinoši īsā riteņu bāze, bet arī balstiekārtas darbība. Piekares jutības dēļ uz Rīgas tiltu posmu salaidumu „trepes” un bruģa „Micra” nav īpaši patīkams braucamrīks, taču uz daudz maz normāla asfalta par komfortu nenākas sūdzēties, braukt ir tiešām viegli un patīkami — kā rotājoties. Jāpiebilst, ka sajūtu ziņā līdzīgas piekares ir daudziem mazauto. Mazizmēra riteņi uz Rīgas ielu nolāpītā asfalta un augstajām apmalēm nav nekāda priekšrocība...

Turpinājums 8. lpp ➤

Supermini — ne tikai blondīnēm

«Chevrolet Spark» / «Nissan Micra»

➤ Turpinājums no 6. lpp

Degustācijas secinājumi

Kaut arī globālā mērogā „Spark” un „Micra” tiek pozicionēti kā izteikti pilsētas auto, Latvijas realitātē ar dažu stundu braucienu no Rīgas centra līdz jebkurai valsts robežai un vairumam iedzīvotāju jaunu auto iegādei pieejamo resursu visai trūcīgo apjomu degustētie supermini ir pilnīgi pietiekami auto, jo īpaši krīzes laikā. Glīti mazbudžeta vāgi, kuri piedāvā gana komfortablu pārvietošanās iespēju par pieņemamu cenu. Auto niecīgie izmēri ikdienā var sagādāt pilnīgi negaidītas priekšrocības, piemēram, vietu stāvvietā brīdī, kad vietas tur it kā nemaz vairs nav. Kādām ir jābūt supermini automobiļiem, lai tajā sagribētu sēsties arī pie veciem un lieliem dzelžiem pieradušais latvietis parastais? Tam jābūt ļoti lētam, ļoti ietilpīgam, tam ir jāizskatās stilīgi un jāsniedz braukšanas prieks! „Spark” dizaina futurisms un „Micra” retrostils — divas dažādas pieejas supermini koncepcijai. Katrai no tām atradīšies savi piekritēji. „Mazā klase” Rietumeiropā tiek iedalīta sīkāk — A un B segmentos. Mazāko — A segmenta — auto garums ir 3,5—3,6 m, bet B segmenta izmēri tagad grozās jau ap četriem metriem. „Spark” ar savu 3,64 m garumu ietilpst A segmentā, bet par 140 mm garākā „Micra” ar saviem 3,78 m ir kaut kur pa vidu starp abiem šiem segmentiem. Izmēru ziņā „Micra” izteikti līdzinieku nav daudz. No aktuālajiem modeļiem vistuvākie ir „Toyota Yaris” un „Suzuki Swift”.

„Chevrolet Spark” plusi: dizains, praktiskums, stūres sajūta. Minusi: jaudas deficīts, skops pamataprīkojums.

„Spark” ir moderns un praktisks, tā dizains pievelk, komforts un iespējamais aprīkojums ir vieni no labākajiem klasē. Taču par zemāko cenu (Ls 6017) „Spark” būs seši drošības spilveni, bet nebūs pat augstumā regulējamas stūres. Labi aprīkots „Spark” ar visām ekstrām cenas ziņā vairs nebūs tik vilinošs. „Spark” izskatās mazs, bet dusmīgs. Varētu padomāt, ka zem uzpūptā torsa slēpjas divlitrīga sirds un rallija piekare, bet — nekā... Šis varētu būt pirmais auto jauniešiem, kuri tikko ieguvuši autovadītāja apliecību — stilīgs, atraktīvs, taču nav jaudīgs un bīstams apkārtējiem. Vai arī Latvijā nebūtu lietderīgi ieviest noteikumu, ka līdz noteiktam vecumam (vai pirmos trīs autovadītāja gadus) jauniešiem atļauts vadīt tikai šādus mazaauto ar motora tilpumu līdz 1,2 litriem un jaudu līdz 100 zirgspēkiem? To pašu noteikumu varētu piemērot arī atkārtoti piekērtajiem agresīvajiem braucējiem!

„Nissan Micra” plusi: plašums salonā, viegla braukšana pilsētā, zema cena. Minusi: pietrūkst „odziņas” gan dizainā, gan gaitā, lēta salona apdare.

„Micra” visos galvenajos rādītājos ir supermini klases vidusmēra līmenī, bet tai pietrūkst „odziņas”, kas to izceltu uz konkurentu fona. Bāzes modelim (par cenu Ls 7270) ir 80 ZS benzīna dzinējs, 5 pārnese manuālā pārnese, tam aprīkojumā nebūs gaisa kondicioniera un virkne citu ekstru, toties būs radio un CD ar iespēju atskaņot „mp3” failus. „Micra” jau pamatkomplektācijā ir borta dators, „Bluetooth”, elektriski pielokāmi sānu spoguļi, elektroniskā stabilitātes sistēma, 6 gaisa drošības spilveni. Lielākajai daļai pircēju ar bāzes versiju būs par maz, vajadzēs



piemaksāt, lai papildinātu komplektāciju. Ja maks atļauj, dažādu komforta ierīču netrūks arī „Micra”, ieskaitot navigāciju, USB pieslēgīgādu, parkošanās palīgu u. c. „Micra” smaidīgais bučmūlītis ar saviem koķetajiem retro apaļumiem un automātiskās pārnese pārnese pieejamība nodrošinās piekrišanu pie daļā dzimuma braucējiem.

Vēl viena faktors, kas mūs visus piespiedīs mainīt savus braukšanas ieradumus, ir jaunie fotoradari! Kā zināms, mazā auto braukšanas ātrums ir labāk jūtams, tādēļ skriet tā pa istam nemaz negribas un

paliek mazāk iespēju „uzrauties” uz radariem. „Autolinfo” redakcija vienmēr ir iestājusies par drošu satiksmi un agresīvo braucēju savaldīšanu, taču pirms fotoradaru uzstādīšanas bija jābūt publiski pieejamām gan fotoradaru kartēm, gan uz ceļiem bija jābūt uzstādītām zīmēm pirms katra radara. Bet tā nav! Acīmredzot šie radari ir izvietoti tikai naudas smelšanai, nevis satiksmes drošības uzlabošanai. Ja radaru uzstādītāji domātu par satiksmes drošību, fotoradaru kartei būtu jāsakrīt ar tā saukto melno punktu karti... Bet par to vairs nemaz nav jābrīnās,

kad uzzinājām šokējošus faktus, ka prognozētie valsts pamatbudžeta ieņēmumi no fotoradaru fiksēto pārkāpumu iekasētajiem sodiem jau 2011. gadā bija 130 772 latu, bet komersants, kas uztur fotoradarus — komercsabiedrība „Vitronic Baltica un Partneri” —, no radaru iekasētajām soda naudām saņem 35 procentus, tātad šī privātfirme jau ieplānoja no mūsu makiem paņemt vismaz 70 416 latus. Un kas notiks, ja visi brauksim godīgi, neuzķersimies uz radariem? Tad valsts pamatbudžeta ieņēmumu sadaļa netiks izpildīta, bet komercsabiedrība „Vitronic Baltica un Partneri” bankrotēs? To nu nevienam negribēs pieļaut, tāpēc mums, autobraucējiem, nāksies vien visiem kopā samaksāt valdības ieplānoto summiņu, lai tur vai kas! Mūsu valstī mainās Saeimas, valdības un iekšlietu ministri, bet ierastā kārtība turpinās — tiek darīts viss iespējamais, lai no autobraucējiem iekasētu pēc iespējas lielākus sodus, bet nekas netiek darīts, lai uz ceļa būtu iespējams normāli un droši braukt. Ielu malās stāv jauni fotoradari, tiem blakus dežurē „vīri melnā”, bet turpat — nedaudz tālāk — uz brauktuves ir bedre, kurā reāli varam sava auto riteņi nolauzt, un paši vien būsim pie visa vainīgi, un paši par visu maksāsim — gan sodu par ātrumu, gan par savas mašīnas remontu! Kāpēc nevienam nedomā vispirms to bedri likvidēt un tikai pēc tam pirkt radarus par entajiem tūkstošiem?



Par tīru gaisu un degvielas ekonomiju 6- 12%

Kārlis Eidis

„Lux Express Latvija”, Transporta daļas vadītājs
Starptautisko pasažieru pārvadātājs:

„Iepriekš redzēti daudzi dažādi „brīnumi” degvielas ekonomijai, bet rādītājus neuzrādīja. Kad pirmo reizi SUPERTECH man tika piedāvāts, skepse, protams, bija. Tomēr nepieciešamās investīcijas bija mazākas nekā iespējamais ieguvums, tāpēc uzstādīju vienam tālsatiksmes autobusam maršrutā Rīga- Sanktpēterburga, jo šajā maršrutā kursē divi identiski vienādi autobusi. Gandrīz mēnesis ir pagājis un pēc degvielas patēriņa un cīpariem es redzu, ka ekonomija ir 15 litri maršrutā autobusam, kuram tika uzstādīts SUPERTECH.”



Kur iegādāties SUPERTECH?

«VrV Motors» Vecozolu iela 101, Tiraine, Mārupes pag.;

«Mūsa Motors Rīga» K.Ulmaņa gatve 5, Rīga;

«Grosauto» Zemzaru iela 1, Mārupe;

«Adam Auto» SIA Krasta iela 66, Rīga;

«Krons Auto» Dzelzavas iela 90A, Rīga

«Autofavorīts» Valgales iela 2A,

Graudu iela 68, G. Astras iela 8A, Rīga.

Testēts pēc Eiropas Komisijas
Direktīvas: 93/116 EEC un
SAE J 1321 protokola.

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



autodaļas

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

mums ir VISS,
kas vajadzīgs tavam auto!

KLŪSTI PAR «INTER CARS» KLIENTU UN TAVS AUTO RIPOS TEICAMI!
www.intercarslatvija.lv

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



AUTOSERVISS
GĀZES IEKĀRTU SERVIS

Sēlpils iela 5, Rīga
www.autogaz.lv
Tālr.: 67377847
Mob.: 29289593

SIA «ABI MV»

**REZERVES
DAĻAS**

Jeep
GMC

**Amerikāņu
automašīnām**

Jauns veikals!

tel. 29219525
67549500
info@kubera.lv
www.kubera.lv

Rīga, Rumbulas iela 16
Darba dienas: 9.00 - 18.00
Sestdiena: 10.00 - 14.00
Svētdiena: slēgts

RADIATORI

TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAIŅA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS
KONKACIONIERU UZPILDĪŠANA

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