



4 - 5. lpp



2. lpp



7. lpp

Nem
BĒZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

JŪNIJS NR. 6 / 2012 (178)

A Degustācija

Mazam būt ir moderni

«Kia Rio» / «Toyota Yaris» degustācija



Agnis Krauja

Mazās klases jeb Eiropā populārā B segmenta automobili jau sen vairs nav tādi, kādi bija pirms desmit, pieciem un pat trim gadiem. Kvalitatīvs mazauto vairs nav skārda bundžiņa uz riteņiem ar plankiem krēsliem, šaubīgu apdari, vājiem motoriem un minimālu komfortu, kura galvenā priekšrocība — zema cena. Kvalitatīvs mazauto vairs nav arī tikai mīļš un smaidīgs pilsētas automobilītis, kura priekšrocības ir vieglā stūrīte, smieklīgi mazais apgrīšanās rādiuss un labā pārdzamība, lai smalkām kundzītēm būtu ērti un vienkārši noparkoties lielveikalu stāvvietās. Pat vismiermīlīgākie B segmenta automobili ar katru nākamo paaudzi kļūst vizuāli sportiskāki un agresīvāki, solot sniegt apmierinājumu arī tiem, kuri vēlas izbaudīt katru brauciena mirkli. Degustējam divus aktuālus B segmenta modeļus no tālajiem Austrumiem — korejieti „Kia Rio” un japāņi „Toyota Yaris”.

«Toyota Yaris»

„Toyota Yaris” ir viens no visu laiku populārākajiem japāņu kompaktajiem automobiļiem Eiropā. Pirmais „Yaris” no konveijera noripoja 1998. gadā, kopš tā laika pasaulē pārdoti vairāk nekā 2,5 miljoni šā modeļa spēkratu. B segmentā šis modelis joprojām ir pieprasītākais Eiropā, tādēļ, veidojot jauno paaudzi, konstruktoriem starta latīņa bija ļoti augstu. Trešās paaudzes modelis savu debiju piedzīvoja 2010. gada decembrī Japānā ar nosaukumu „Toyota Vitz”, bet Eiropā tas nonāca tikai 2011. gada beigās ar mums visiem zināmo nosaukumu — „Yaris”.

Iepriekšējais „Yaris” atstāja iespaidu kā mīļš sieviešu auto ar kičīgu interjeru un klases ietvaros atzīstamām gaitas īpašībām. Tagad „Yaris” ir atmetis piemīlīgo „unisex” sejiņu un ieguvus krietni vīrišķīgākus vaibstus, ticis pie jaunā „Toyota” korporatīvā dizaina stila. Jaunais „Yaris” ir apveltīts ar daudz agresīvākiem vaibstiem un atgādina mazu, niknu samuraju. Īpašu dinamiskumu šim modelim piešķir asās šķautnes priekšējos lukturos un bamperā, kā arī izteiktā sānu līnija, kas stiepjas no priekšējā spārna pa visu virsbūves sānu. Jaunais „Yaris” ir pieejams kā piecu durvju vai trīs durvju hečbeks, bet automobiļa izskatu būtiski nemaina durvju skaits — trīs vai piecas. Dizaineri ir izvilkuši visu, ko var izvilkt no „Toyota Yaris” visai pelēcīgajiem gēniem, un kopumā jaunā auto dizainā ir skaidri saskatāma pēctecība ar agrākajiem „Yaris” modeļiem.

„Toyota” ir slavēta ar interjera materiālu kvalitāti, kā arī montāžas precizitāti, un „Yaris” šajā ziņā nav izņēmums. Salona noformējums ir ļoti patīkams — uzreiz ir skaidrs, ka neesat iesēdies lētā automobilī. Taču pie vecā „Yaris” pieradušos jaunā „Yaris” salonā sagaida dramatiskas pārmaiņas. Ir pazudis paneļa vidū novietotais spidometrs, kas ļāva visiem pasažieriem sekot līdzi braukšanas ātrumam, vairs ne miņas no vertikāli izvietotajām klimata pogām, pazudušas arī daudzās mantu glabātavas, atstājot tikai cimdus nodalījumu un mazu kabatiņu virs stūres. Tagad „Yaris” salons ir apveltīts ar daudz interesantākām līnijām un virsmām. Stāvs, vienkāršs un izteikti moderns panelis ar interesantas faktūras apdari. Vadītāja vietā ērti ļauj

iekārtoties abos virzienos bīdāma stūre un plašās sēdekļa regulēšanas iespējas. Pasažiera puse ir apveltīta ar šauru plauktiņu, kas drīzāk ir tikai dizaina elements. Interjerā vietām uzkrītoša ir pēc taustes samērā lēta plastmasa, tomēr kopumā salona apdare ir krietni labāka nekā līdzšinējam modelim. Durvis gan ir mazliet par vieglu, un tās jāver ciet ar lielāku spēku, nekā gribētos. Nolikamais elkoņa balsts ir daudz par šauru, lai bez pretenzijām pildītu savu funkciju. Stūre ir patīkami resna un mīksta, bet tās podziņas tumsā nav izgaismotas. Tomēr visvairāk „Yaris” ir pamats lepoties ar jauno multimediju sistēmu „Touch&Go”, kas apvieno radio, CD un „MP3” atskaņotāju, „Bluetooth” saskarni, 6,1 collu ekrānu, bet par papildu samaksu — navigācijas sistēmu un atpakaļskata kameru. „Bluetooth” ļauj mūziku atskaņot arī no mobilā tālrunā, bet auto ekrānu tādā pašā veidā var izmantot arī interneta pārlūkošanai no telefona pieslēguma. Ierīces interfeiss ir pietiekami vienkāršs un pašsaprotams, labi pārskatāms un viegli vadāms. USB pieslēgums ļauj krāmēties pa „iPod” pleilistēm un zibatmiņas folderiem, cik uziet. Taču, ja gribēsiet brauciena laikā nomainīt pieslēgto ierīci, būs jāstājas malā, jo USB pieslēgvietā paslēpta cimdus nodalījuma augšpusē, kur to nevar ne īsti redzēt, ne sataustīt.

Lai gan automobiļa kopgarums 3885 mm un riteņu garenbāze 2510 mm ir samērā pieticīga, salons ir daudz ietilpīgāks, nekā sākotnēji varētu šķist. Aizmugurējās sēdvietās ir pat vieta pasažieriem, kas šīs klases mašīnām ir teicams rādītājs — diviem, varbūt

Turpinājums 7. lpp ➤

JAUNA cenu un atlaižu politika!



- Būtiski samazinātas cenas - **15%!**
- Turpmāk, regulāri iepērkoties, vari sasniegt atlaides līdz pat - **57%!**
- Ievērojami samazināta summa klienta kartes līmeņu sasniegšanai vai saglabāšanai!

Iepērcies regulāri un ietaupi! Uzzini vairāk www.grosauto.lv vai 6. lpp. >>

Autodaļu veikali un servisi: Rīgā, Siguldā, Cēsis, Gulbenē, Jelgavā, Kuldīgā un Liepājā.

GROSALTO

igrosauto.lv | autodaļu un servisa tīkls



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)

Auto Gāzes serviss

- ♦ diagnostika ♦ remonts ♦
- ♦ uzstādīšana ♦ rezerves daļas ♦

Tehniskie jautājumi: 27707776
Pieraksti uz apkopēm: 29461330
Rezerves daļas: 29466474

Ganību dambis 25a, Rīga
www.heinrihs-gaze.lv

AUTOSERVISS

www.autoforwards.lv

STARTERU, GENERATORU REMONTS

(com, lin, sig, rc, l, rlo, d, u.c.) 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

Seko līdzi savam autoparkam.

Ietaupi laiku un naudu!

www.gsmauto.lv

šeit



GSM AUTO
GPS AUTOPARKA VADĪBA

GSM Apsardze SIA
Tāl.: 20043400
Zemitāna iela 6 k.a, Rīga, LV-1012
info@gsmapsardze.lv

EĻĻAS MAINA - 35,-LS



PIEDĀVĀJUMS IETVER DZINĒJA EĻĻAS UN FILTRA NOMAIŅU VOLVO AUTOMOBILIEM, KAS VECĀKI PAR 5 GADIEM. MODEĻIEM, KAS APRIKOTI AR KVĒPU FILTRU CENA 55Ls.

sadarbībā ar:
Mobil

PIEDĀVĀJUMS SPĒKĀ LĪDZ 15.07.2012.

MŪSA MOTORS RĪGA
K. Ulmaņa gatve 5, Rīga

www.mansvolvo.lv

t. 67066222, 28335939

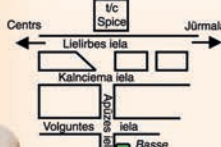


Avāriju eksperti

- nodrošinām pilnu servisu pēc satiksmes negadījuma
- konsultācijas par OCTA un KASKO izmaksām
- strādājam ar visām apdrošināšanas sabiedrībām
- kvalitatīvs auto remonts



Basse Motors
Apuzes iela 12, Rīga
Tāl. 67808530
M.t. 29604606
info@basse.lv
www.basse.lv



A Autosporta vēsture

Kas ir kas Eiropas autokrosā

Agnis Krauja

Maija pēdējā nedēļas nogalē Eiropas autokrosa čempionāta otrais posms Mūsā noslēdzās ar divu Latvijas sportistu Jāņa Boka un Andra Kulikovska startu A finālos, attiecīgi, „Super Buggy” un „Buggy 1600” klasēs, kur šivā konkurencē Boks izcīnīja augsto 5.vietu, bet Kulikovskis finišēja desmitais. Toties Latvijā vispopulārākajā –salonautomašīnu „Touring Autocross” - klasē Mūsas posmā pirmo reizi vēsturē startam nebija pieteikts nevienš Latvijas braucējs. Nebija ne Alda Zēberga, ne Jāņa Bogdanoviča, kuri pēdējos gados allaž ir bijuši „Latvijas vienīgā cerība”. Līdz ar to varam uzskatīt, ka viens posms Latvijas autokrosa vēsturē ir noslēdzies un atskatīties pagātnē, uzdotot jautājumus - kāda ir mūsu vieta Eiropas autokrosā un kāda šajos gados ir bijusi autokrosa vieta Latvijas sporta kopējā kontekstā....

Ielūkojoties Eiropas čempionāta statistikā, redzam – mēs, latvieši, reiz bijām vareni! Salonautomašīnu klasē no 1981.gada Eiropā kopā ir aizvadītas 314 sacensības,

1600 klasē.

1990.gadā Mūsas trasē Bauskā pirmo reizi notika Eiropas čempionāta posma sacensības. Tā kā Latvija tobrīd vēl oficiāli atradās Padomju Savienības sastāvā, daudzi no eirokrosa līderiem neriskēja veikt tālo ceļu un apgrūtināšo robežu šķērsošanu, jo lai nokļūtu „dzelzs priekšskara” šaipusē, uz Polijas-Lietuvas robežas rindās vajadzēja nikt vairākas diennaktis. Taču jaunais, ambiciozais vācietis Rolfs Folders ar savu „Audi 90 Quattro” togad atbrauca uz Latviju, uzvarēja Mūsā un sezonas beigās kļuva par Eiropas čempionu. 1991.gadā dēļ sarežģītas politiskās situācijas Latvijā Eiropas čempionāta posms Mūsas trasē pēdējā brīdī tika atcelts, taču tieši togad Pēteris Neikšāns ar paša būvētu pilnpiedziņas krosa auto „Moskvič-Aleko”, pirmo reizi iekaroja Eiropas čempionāta goda pjedestālu vienā no sacensību posmiem. 1992.gadā rallijā aizliegto superjaudīgo „B grupas” mašīnu cīņas beidzot klātienē bija iespējams vērot arī Latvijas autokrosa faniem – Eiropas



kurās uzvarējuši 63 braucēji no 11 valstīm. Vācijas sportisti ir izcīnījuši 102 uzvaras un 12 čempiona titulus, Itālijas sportisti guvuši 62 uzvaras un 5 titulus, trešā ir Krievija ar 49 uzvarām un 6 tituliem. Latvija ar Lietuvu katra ir guvusi pa 24 uzvarām un līdz ar to Eiropas vēsturiskajā tabulā dala 4.vietu, apsteidzot pat autokrosa lielvalsti Čehiju, kurai ir 18 uzvaras un joprojām neviena čempiona titula salonautomašīnu klasē. Šīs klases visu laiku labākais pilots ir vācietis Helmutš Vilds, kurš ir guvis 29 uzvaras, viņa tautietis Rolfs Folders izcīnījis 22 uzvaras, bet trešo vietu ar 14 uzvarām dala divi itālieši – Džankarlo Steka un Illide Romanja. Lietuvietis Aurēlijs Simaška ir guvis 9 uzvaras, bet Nerjus Naujokaitis - 8 uzvaras. Visi laiku labākais latvietis ar 7 uzvarām, diviem Eiropas vicečempiona tituliem un vienu trešo vietu čempionāta kopvērtējumā joprojām ir Andris Dambis. Pa sešām Eiropas uzvarām izcīnījuši Gints Bujāns un Uģis Traubergs, trīs uzvaras ir Aldim Zēbergam.

Taču pirmais latvietis uz Eiropas goda pjedestāla bija baušenieks Nikolajs Tions. 1987.gadā divām Eiropas čempionāta mašīnu klasēm – „Super Buggy” un „Touring Autocross” - pievienojās trešā – „Buggy 1600”. Drīz vien šajā klasē cīnās iesaistījās Padomju Savienības komanda, kuras ar Lada dzinējiem brupotos bagijos visveiksmīgāk prata pilotēt baltieši. Nikolajs Tions 1989.gadā 2 reizes finišēja otrajā vietā, vienreiz - trešajā. 1990.gadā Tions sensacionāli uzvarēja Čehijas posmā, pa 3 reizēm izcīnīja otro un trešo vietu, taču par Eiropas čempionu kļuva viņa komandas biedrs igauņis Jānuss Līgurs. 1991.gadā igauņu pilots atkārtoja savu panākumu un kļuva par pirmo divkārtējo Eiropas čempionu Buggy



čempionātā Bauskas posmā par uzvaru cīnījās itālietis Džankarlo Steka ar „Lancia Delta S4” pret francūzi Fabrisu Morīzu ar „Peugeot 205 turbo16”. Kurš uzvarēja? – Protams, Rolfs Folders ar „Audi 90 Quattro”, kas nemaz nebija B grupas auto. Temperamentīgais itālietis savu monsturu nespēja novaldīt Mūsas trases līkločos, franču auto finišēja pirmais, bet vēlāk tika diskvalificēts, jo Folders iesniedza protestu – par „Peugeot” aizmugurējā loga stikla neatbilstību tehniskajos noteikumos paredzētajam biežumam...

No 1993.gada „B grupas” mašīnas arī autokrosā startēt vairs nedrīkstēja, un lielākais ieguvējs no tā bija tieši Folders, kurš ar „Audi Quattro” guva divus titulus pēc kārtas. Savs prieks tika arī mums - Gints Bujāns pirmais no latviešiem 1992.gadā ieguva A grupas „Lancia Delta Integrale” un sasniedza 3.vietu Austrijā, bet 1993.gadā viņš



kā pirmais latvietis vinnēja Eiropas čempionāta posmu Mūsā. Likās – nu tik maisam gals ir valā, un avantūristiskais Haralds Šagbazjans ar lielu pompu pasludināja savu projektu „Latvietis – Eiropas čempions”, taču turpmākos 3 gadus latvieši uz Eiropas goda pjedestāla netika, lai gan 1995.gadā Mūsā autokrosa faniem savus jaunos kaujas vāgus atrādīja uzreiz četri potenciālie Eiropas iekarotāji – Aldis Zēbergs (Toyota Celica), Andris Dambis (Ford Escort), Haralds Šagbazjans (Audi Quattro) un Arnis Šķesteris (Lancia Delta Integrale), sastādot nopietnu

izcīnīja skaistas uzvaras Vācijas un Latvijas sacīkstēs, kā arī finišēja otrais Čehijā, Krievijā un otrajā Vācijas posmā. Pirms pēdējā posma Itālijā čempionāta intriga sasniedza kulmināciju – savu otro titulu iegūs vācietis Helmutš Vilds vai pirmoreiz vēsturē par Eiropas čempionu kļūs latvietis Andris Dambis. Haralds Šagbazjans tobrīd jau bija sapratis, ka viņa menedžera talants krietni pārsniedz viņa pilota spējas, un sezonas otrajā pusē savā „Audi Quattro” iesēdinājis jauniņo Uģi Traubergu, kurš uzreiz pierādīja savu potenciālu un pamanījās finišēt trešajā pozīcijā divās sacīkstēs. Taču uz izšķirošo posmu Itālijā Šagbazjans otru mašīnu nesagatavoja, tā vietā organizējot... fanu autobusu. Tā bija liktenīga kļūda, kuras dēļ projekts „Latvietis – Eiropas čempions” palika nerealizēts. Madžioras trasē Dambim nācās vienatnē cīnīties gan pret Vildu un viņa tautiešiem, gan pret karstasinīgajiem itāliešu pilotiem, kuriem čempiontitula liktenis bija vienalzīgs, bet par katru cenu vajadzēja uzvarēt konkrēto sacīksti... Kas neizdevās

bija sagatavojuši divas identiskas oranžas „Ford Escort” mašīnas un strikti sadalījuši lomas – Uģis cīnās par uzvaru, bet Ivo piebremzē konkurentus. Tā nu sanāca, ka galvenais konkurents, ko vajadzēja piebremzēt, bija Andris Dambis, kurš atkal cīnījās vienatnē. Ivo galvenais uzdevums bija jebkādiem līdzekļiem panākt, lai finālbrauciena pirmajā aplī Andris netiek priekšā Uģim, un viņš šo uzdevumu veica, apzināti bloķējot Dambja golfiņu un neļaujot tam pirmos līkumus izbraukt pa ideālo trajektoriju. Tikai trīs reizes Ivo netika galā ar konkurenta neitralizēšanu – Portugālē, Vācijā un Krievijā Dambis finišēja pirmais, toties Uģis Traubergs uzvarēja četros posmos un kļuva par čempionu. Andrim Dambim šī sezona un viņa otrais Eiropas vicečempiona tituls atstāja rūgtuma piegaršu. Aldis Zēbergs togad Eiropā izcīnīja trīs pjedestālus un 4.vietu kopvērtējumā. Tikai sezonas pēdējā sacīkstē, kas bija Latvijas čempionāta posms, Dambis un Zēbergs apvienojās cīņā pret „Traubergu mafiju”, kā rezultātā Aldis kļuva par Latvijas



latviešiem, to pēc gada paveica lietuvietis Aurēlijs Simaška, kā pirmais Baltijas valstu pārstāvis iegūstot Eiropas čempiona titulu. Dambis tikmēr uz „VW Golf IV” bāzes būvēja jaunu krosa mašīnu.

2000.gadā, kad Latvijas hokejisti Pēterburgā izcīnīja vēsturisko uzvaru pār Krieviju, autokrosā Eiropas titula liktenis izšķīrās tikai latviešu savstarpējās cīņās: brāļi Traubergi pret Andri Dambi visas sezonas garumā, pārējiem eiropiešiem paliekot statistu lomās. Togad latvieši par visiem kopā izcīnīja 22 goda pjedestālus! Un togad tieši latvietis latvietim bija niknākais ienaidnieks... Brāļi Traubergi ar „LMT” finansiālo atbalstu

čempionu. Ja vien šie abi pieredzējušie autokrosa meistari būtu apvienojuši spēkus, arī startējot Eiropā, sauklis „Latvietis – Eiropas čempions” būtu kļuvis par realitāti jau agrāk, un šodien mēs droši vien varētu lepoties ar vairāk nekā tikai vienu Eiropas čempionu...

Pēc triumfa sezonas Latvijas nometnē sekoja atslābums. Traubergi pameta krosu, jo nebija atlicis nekā, ko pierādīt. Sarūgtinātais Dambis arī aizgāja no krosa un savu „supergolfu” pārdeva Bujānam. Eiropā vispieredzējušākais latviešu krosa braucējs Gints Bujāns beidzot atkal bija ticis pie

Turpinājums 6. lpp ➤

CSDD – viens no ilgtspējīgākajiem uzņēmumiem Latvijā un atkārtots statusa «Ģimenei draudzīgs komersants» laureāts

Šogad, jau trešo gadu pēc kārtas, CSDD ar panākumiem piedalījās „Ilgtspējas indeksā”, ierindojoties sudraba kategorijā, kā arī iegūstot statusu „Ģimenei draudzīgs komersants”. „Ilgtspējas indekss” ir uzņēmumu izvērtēšana pēc starptautiskajiem kritērijiem, kurā šogad tajā piedalījās 75 Latvijas komersanti. Savukārt statuss „Ģimenei draudzīgs komersants” apliecina, ka CSDD īsteno ģimenei draudzīgu politiku, turklāt ne tikai savā iekšienē, bet arī savu klientu un plašākas sabiedrības interesēs.

CSDD ir pārliecināta, ka šo panākumu atslēga ir uzņēmuma un tā darbinieku mērķtiecīga darbība, attīstība un klientiem nodrošināto pakalpojumu kvalitāte, ko arī apliecina pagājušā gada nogalē veiktais neatkarīgo ekspertu pētījums. Proti, 96% CSDD klientu ir apmierināti ar saņemtajiem pakalpojumiem – salīdzinot ar iepriekšējiem aptaujām, apmierinātība ir augusi, gan pieaugot pilnībā apmierināto klientu īpatsvaram, gan samazinoties nepamierināto klientu skaitam.

Nemot vērā to, ka pēdējā laikā valstiskā līmenī arvien aktuālāks kļūst jautājums par atbalstu ģimenēm ar bērniem un demogrāfisko jautājumu risināšanu, īpaši atzīmējams ir fakts, ka jau otro gadu pēc kārtas CSDD ieguvusi statusu „Ģimenei draudzīgs komersants”. Tas apliecina CSDD ilgtermiņa domāšanu un valstiski atbildīgo rīcību gan pret saviem darbiniekiem, gan pret klientiem un sabiedrību kopumā.

Viens no kritērijiem „Ģimenei draudzīga komersanta” statusa saņemšanai ir atbalsts darbiniekiem darba un ģimenes dzīves saskaņošanai. Tāpat tiek vērtēta attieksme un orientācija uz klientu, atbalsts ģimenēm ar bērniem, iesaistīšanos labdarībā, kā arī telpu un aprīkojuma atbilstība ģimenēm.

Iegūstot statusu „Ģimenei draudzīgs

komersants”, CSDD vienlaikus saņēma arī īpašu apliecību, kas apstiprina, ka uzņēmumā tiek īstenota ģimenei draudzīga politika, kā arī tiesības to veselu gadu izmantot savā mājās lapā, plašsaziņas līdzekļos un darba sludinājumos.



„Ilgtspējas indeksā”, salīdzinot ar iepriekšējiem diviem gadiem, šogad būtiski uzlabojies CSDD sniegums. Proti, ja 2010.gadā kopējais vērtējums bija 63% no 100% iespējamiem, tad 2011.gadā – 71%, bet šogad – 76%. Visnozīmīgākie sasniegumi CSDD ir kategorijā „Vide”, ja 2010.gadā tie bija 39%, tad 2012.gadā jau 87%. Paši „Ilgtspējas indeksa” iniciatori un rīkotāji īpaši uzsver CSDD šīgada sniegumu un izaugsmi sadaļā „Stratēģija”, kas ir ne tikai par 13 procentpunktiem pieaudzis, salīdzinot ar pērnā gada rezultātiem.

Lai arī valstī kopumā šogad uzņēmumu rezultāti sadaļā „Darba vide”, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, pasliktinājušies, taču CSDD rādītāji par gandrīz desmit procentpunktiem pārsniedz valstī vidējos: CSDD – 67%, valstī vidējie – 58%.

Vērtējums kategorijā „Sudraba indekss” ir no 60% līdz 79,9%. Tajā iekļūst uzņēmumi, kas mērķtiecīgi darbojas, lai īstenotu efektīvu ietekmes auditoriju iesaisti un ieviestu procesus, ar kuriem identificēt un vadīt riskus.

CSDD uzskata, ka ikvienai organizācijai būtiski atskatīties uz paveikto, izvērtēt līdzšinējos rezultātus, kā arī noteikt turpmāko darbību. Piedaloties „Ilgtspējas indeksā”, CSDD saskatīja iespēju saņemt ārēju, profesionālu un neatkarīgu ekspertu vērtējumu, kā arī salīdzināt sevi ar citiem lielākajiem Latvijas uzņēmumiem. Gatavojot pieteikumu „Ilgtspējas indeksam”, nepietika tikai ar to, ka atbildējam uz konkrētiem jautājumiem; vienlaikus veikts arī pamatīgs uzņēmuma audits, kas palīdz apzināt pilnveidojamās lietas. Tāpat dalība „Ilgtspējas indeksā” ir jebkura mūsdienu un uz attīstību vērsta uzņēmuma prestiža jautājums, tādējādi demonstrējot atvērtību jaunajam, kā arī pārdomātu un uz sabiedrības interesēm balstītu ilgtermiņa attīstību.

„Ilgtspējas indeksa” vērtējums ir apliecinājums CSDD paveiktajam ne tikai Latvijas mērogā, bet arī ārpus tās robežām, jo tādējādi mūsu ārvalstu partneri gūst apliecinājumu, ka CSDD ir mūsdienīgs, uz attīstību vērsts un sociāli atbildīgs uzņēmums. Piedaloties sava darba izvērtēšanā, CSDD gūst apstiprinājumu, ka uzņēmuma attīstība notiek pareizajā virzienā, ka uzsāktie procesi un izmaiņas ir tās, kas ļauj CSDD kā organizācijai turpināt ceļu un sasniegt arvien jaunus mērķus savu klientu un sabiedrības interesēs.

„Ilgtspējas indekss” ir sava veida uzņēmumu reitings, ka balstīts uz starptautiski atzītu metodoloģiju, nodrošinot iespējas izvērtēt darbību piecās jomās – stratēģija, darba vide, tirgus attiecības, ietekme uz vidi un sabiedrība. „Ilgtspējas indeksa” iniciatori ir Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība un Latvijas Darba devēju konfederācija. Savukārt indeksa metodoloģiju un projekta vadību nodrošina Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūts

CSDD Jēkabpils nodaļā jūnijā nestrādās tehniskā apskate kravas automobiļiem un autobusiem

Sakarā ar CSDD Jēkabpils nodaļas tehniskās apskates stacijas transportlīdzekļu kontroles līnijas remontu, no pirmdienas, 4.jūnija, vienu mēnesi CSDD Jēkabpils nodaļā nevarēs veikt tehnisko apskati transportlīdzekļiem, kuru pilna masa pārsniedz 3500 kg.

Remontdarbu laikā tehnisko apskati kravas automobiļiem, to piekabēm vai puspiekabēm, kā arī autobusiem iespējams veikt CSDD nodaļās, kurās šāds pakalpojums ir pieejams. No tām Jēkabpilij

vistuvāk atrodas CSDD nodaļas:

- Daugavpilī, Kraujas ielā 3, darba laiks: pirmdiena – piektdiena: pulksten 8:30-19:00, sestdiena: pulksten 8:30-14:00;
- Gulbenē, Parka ielā 2, darba laiks: pirmdiena – piektdiena: pulksten 8:30-17:00;
- Rēzeknē, Jupatovkas ielā 1a, darba laiks: pirmdiena: pulksten 8:30-19:00, otrdiena – piektdiena: pulksten 8:30-17:00.

10.starptautiskā labdarības moto brauciena dalībnieki atzinīgi novērtē Rīgas Motormuzeju un Bīķernieku komplekso sporta bāzi



Maija nogalē CSDD Rīgas Motormuzejā (RMM) un Bīķernieku kompleksajā sporta bāzē (BKSB) viesojās 10.starptautiskā labdarības moto brauciena „Eurobiker Luxembourg 2012” dalībnieki un kopā ar viņiem – bērni no Rīgas pašvaldības bērnu un jauniešu centra.

Motociklistus sagaidīja CSDD direktora vietnieks Ģirts Rorbaks un RMM direktors Aivars Aksenoks. „Eurobiker Luxembourg” prezidents Michel Turk un brauciena dalībnieki atzinīgi novērtēja RMM un BKSB darbību, kā arī iespēju klātienē iepazīt unikālos un vēsturiskos spēkratus un trases piedāvātās iespējas. Turklāt gan šim braucienam, gan muzejam, Bīķernieku trasei un CSDD kopumā ir līdzīgi mērķi, kas saistīti ar atbalstu bērnu un jauniešu izglītošanai ceļu satiksmes drošības jomā un satiksmes drošībai kopumā.

RMM un BKSB apmeklējuma laikā „Eurobiker Luxembourg” dalībnieki no Luksemburgas, Vācijas, Francijas, Beļģijas, Latvijas un citām valstīm sagādāja pārsteigumu bērniem no Rīgas pašvaldības

bērnu un jauniešu centra, izvizinot viņus ar saviem braucamajiem pa Bīķernieku trasī. Tāpat visiem pasākuma dalībniekiem – gan ārvalstu viesiem, gan jauniešiem bija sagādāta ekskursija pa Motormuzeju un Bīķernieku komplekso sporta bāzi, kā arī iespēja iepazīties ar to piedāvātajām izglītošanās iespējām ceļu satiksmes drošības jomā.

Rīgas Motormuzeju par pieturvietu brauciena organizatori izvēlējās pēc brauciena plānošanas un tā apmeklējuma jau šī gada pavasarī. Braucienā piedalās apmēram 100 dalībnieki no dažādām Eiropas valstīm, kuri ar vairāk nekā 60 motocikliem dodas labdarības tūrē no Drēzdenes uz Maskavu. Pasākumam pievienojas arī apmēram desmit Latvijas Motokluba asociācijas pārstāvji.

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

AIZKRAUKLE,
R TA Jaunceltnes iela 5,
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 65124245

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

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

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

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

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

TA Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00

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

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

JELGAVA,
R K Satiksmes iela 2a
Nodaļas 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
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 65231730

TA Ārjas Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00, sestdienās 8.30 - 15.00

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

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

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

R Transportlīdzekļu reģistrācija
TA Tehniskās apskates stacija
K Vadītāju kvalifikācija
IP Iepriekšējais pieraksts
3.5t< Tehniskās apskate automobiļiem ar pilno masu virs 3,5 t

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TALSI,
R K Laidzes iela 9
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 64224427

TA Blumbaha iela 9
Pirm., otr., treš., piektdienās 8.30 - 17.00
Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63224370

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

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

VALMIERA,
R K Lāčera 3
Nodaļas 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 Ganiņu iela 154a
Nodaļas 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
ejļu maiņa
garantija

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

SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO
TRANSMISIJU REMONTA CENTRS

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

Moto tests

Ronalds Cimoška

Aizvien biežāk mums jāaudzod sev kāds jautājums — kādi mūsdienās ir kļuvuši motocikli? Ar dažādām elektroniskām sistēmām piebāzti, augsti tehnoloģiski agregāti, kuru dinamika liek nobālēt ne tikai jaudīgām automašīnām, bet arī dažām labam lidaparātam. Augstākās klases bremžu sistēmas, kas vienā mirklī no 300 km/h liela ātruma spēj apstādināt šos enerģijas lādījumus... Skaisti? Jā! Ātri? Protams. Dārgi? Diezgan. Praktiski? Bieži vien nē. Uz šā tehnoloģiskā „hi-tech” fona dažkārt tiek aizmirsti parastie mirstīgie, kuru dzīves galvenais uzdevums nav sasniegt ātrumu 300 km/h un kuri nedzīvo ar apziņu, ka viss divritēņu transports, kuram ir mazāk par 150 ZS un ātrums zem 200 km/h, ir mēpēdi.

Izdarīsim nelielu līrisku atkāpi — pievērsim acis un uz mirkli iedomāsimies, kāds būtu mūsu ideālais ikdienas motocikls:

1) lai būtu iespēja paņemt līdzī nepieciešamo bagāžu;

2) ar ērtu, neapgrūtinātu sēdpoziciju — lai pēc stundu ilgas braukšanas jūs nejostus kā kaltēta kreverte;

3) viegli vadāms;

4) lai tas būtu apgādāts ar dzinēju, kam laba vilkme un dinamika „eļoškājais” ātrums līdz 130 km/h;

5) ar labu izskatu un teicamu kvalitāti;

6) par nelielu cenu.

Atveram acis — ir īstais?

Ja ir, turpinām. Lai kā arī būtu, īsti neatminos, kad motopasaule pēdējo reizi būtu redzējis visu jau minēto īpašību apvienojumu vienā braucamrīkā.

Sāksim ar visu pēc kārtas. Apskatoties atsevišķus šā motocikla tehniskos risinājumus, ar neviltotu izbrīnu jākonstatē pavisam vienkāršs fakts: kāpēc līdz šim brīdim neviens to nebija iedomājies izdarīt? Motocikls ir īsts praktiskuma paraugs. Faktiski visi tajā īstenotie tehniskie risinājumi pēc savas būtības ir ārkārtīgi vienkārši. Inženieri nozāģēja pusi no „Honda Jazz” dzinēja bloka (nu labi, labi — tas varbūt nav gluži precīzs apzīmējums veiktajam darbībam, bet pēc būtības ir pareizs), savienoja ar motocikla dzinēju „ieksām” un noguldīja to ar cilindriem uz priekšu. Tāda veidā tika nosauti nevis divi, bet veseli trīs tehniskie zaki — iegūts zems smaguma centrs un labs priekšējās ass noslogojums, kas motociklam piešķir ne tikai lielu stabilitāti, bet arī ļoti vieglu vadāmību. Dažkārt patiešām līkās, kas pietiek tikai paskatīties vēlamajā virzienā, lai motocikls pats pagrieztos, kur vajadzīgs. Zema smaguma centrs motociklu padarīja pilnīgi nejutīgu pret dzīlajām rīsmēm galvaspišētas ielās. Motocikls pa tām brauca kā pa gludu asfaltu. Visbeidzot atbrīvojas daudz



Vienkārši motocikls — «Honda nc700x»

vietaš virs paša dzinēja. Nemot vērā, ka motocikli vienmēr ir sirguši ar brīvas telpas trūkumu, tika nolemts šo nepilnību likvidēt un tradicionālās degvielas tvertnes vietā izvietot... bagāžas nodalījumu! Jā, jā — tur, kur motocikliem parasti atrodas degvielas tvertne, šim eksemplāram vietu ir atradis hermētiski noslēdzams bagāžas nodalījums. Turklāt diezgan paprāvs — tajā brīvi var ievietot pilnizmēra motokiveri un atliek vēl vietas dažādiem sūkumiem. Vienkāršs un tajā pašā laikā ģeniāls izgudrojums, kurš arī vizuāli izskatās pēc parastās bākas. Domāju, ka tas, kurš nepazīna konkrētā motocikla tehniskās īpatnības, pat nesapratīs, ka te kaut kas ir pavisam citādi nekā pārējos motociklos. Braucot ar šo modeli, es jau sāku prātot par to, vai tikai inženieriem un dizaineriem nevajadzētu padomāt par vēl lielāka bagāžas tilpuma izveidi. Ja motociklu papildus aprīko ar koferiem (kā tas ir testa motociklam), tad līdzīpaņamam bagāžas daudzums jau paver iespējas visai

tālam ceļojumam. Pats par sevi uzprasās pavisam vienkāršs, bet loģisks jautājums — ja degvielas tvertne nav savā vietā, kur tad tā atrodas un kurā bagāžas nodalījumā? Jā, jā — tur, kur motocikliem parasti atrodas degvielas tvertne, šim eksemplāram vietu ir atradis hermētiski noslēdzams bagāžas nodalījums. Turklāt diezgan paprāvs — tajā brīvi var ievietot pilnizmēra motokiveri un atliek vēl vietas dažādiem sūkumiem. Vienkāršs un tajā pašā laikā ģeniāls izgudrojums, kurš arī vizuāli izskatās pēc parastās bākas. Domāju, ka tas, kurš nepazīna konkrētā motocikla tehniskās īpatnības, pat nesapratīs, ka te kaut kas ir pavisam citādi nekā pārējos motociklos. Braucot ar šo modeli, es jau sāku prātot par to, vai tikai inženieriem un dizaineriem nevajadzētu padomāt par vēl lielāka bagāžas tilpuma izveidi. Ja motociklu papildus aprīko ar koferiem (kā tas ir testa motociklam), tad līdzīpaņamam bagāžas daudzums jau paver iespējas visai

īstam ceļojumam. Pats par sevi uzprasās pavisam vienkāršs, bet loģisks jautājums — ja degvielas tvertne nav savā vietā, kur tad tā atrodas un kurā bagāžas nodalījumā? Jā, jā — tur, kur motocikliem parasti atrodas degvielas tvertne, šim eksemplāram vietu ir atradis hermētiski noslēdzams bagāžas nodalījums. Turklāt diezgan paprāvs — tajā brīvi var ievietot pilnizmēra motokiveri un atliek vēl vietas dažādiem sūkumiem. Vienkāršs un tajā pašā laikā ģeniāls izgudrojums, kurš arī vizuāli izskatās pēc parastās bākas. Domāju, ka tas, kurš nepazīna konkrētā motocikla tehniskās īpatnības, pat nesapratīs, ka te kaut kas ir pavisam citādi nekā pārējos motociklos. Braucot ar šo modeli, es jau sāku prātot par to, vai tikai inženieriem un dizaineriem nevajadzētu padomāt par vēl lielāka bagāžas tilpuma izveidi. Ja motociklu papildus aprīko ar koferiem (kā tas ir testa motociklam), tad līdzīpaņamam bagāžas daudzums jau paver iespējas visai

jūs apspēzieties uz motocikla, tā uzreiz apzināties, ka ar to varēs braukt ne tikai ļoti aktīvi, bet arī gandrīz nemaz nenogurt. Divas dienas, ko pavadīju šā motocikla segos, apliecināja, ka šāds vadītāja izvietojums neapšaubāmi ir pelnījis visaugstāko novērtējumu. Nemot vērā, ka kāpši ir izvietoti gandrīz uz vienas ass ar vadītāja ķermeņa augšējo daļu, motocikla vadīšana pārvēršas par īstu bērnu rotaļu. Ja ir nepieciešams, var brīvi piecelties kājās, bez īpaša saspringuma pamānīt ķermeņa pozīciju. Vieglumu, ar kādu vadāms „NC700”, varētu salīdzināt ar velosipēdu. Motocikls, kā jau minēju, virzienu maina burtiski ar domas palīdzību, turklāt saglabājot lielisku nospraustā kursa stabilitāti. Motocikls ir aprīkots ar diezgan vienkāršu, bet savu darbu ļoti pildošu piekari. Piekari varētu raksturot kā gana ciešu un orientētu vai enduro motociklu braucēju izvietojumu. Praktiski vertikāli, pilnīgi atslābināta un nepiespiesta, nekāda roku saspringuma. Tikko

nedaudz mikstākām un aizmugurējo amortizatoru pret kādu no attermārketa neierobežotā piedāvājuma regulējamajiem amortizatoriem — iegūsiet motociklu jebkuram ceļu tipam un visiem dzīves gadījumiem.

„NC700X” ir aprīkots ar kombinēto bremžu sistēmu ar ABS, kas nozīmē, ka jūs savā rīcībā

iegūsiet patiesi drošu motociklu. Lai arī motociklam ir tikai viena diska priekšējās bremzes, ar to spēku pilnībā pietiek, lai droši apstātos. Kombinētās bremžu sistēmas ar ABS galvenais trumpis slēpjas tās drošumā. Ļoti izplatīts kritienu iemesls iesācējiem (un arī jau pabraukušiem motociklistiem) ir neapzināta aizmugurējo bremžu strauja nospiešana briesmu brīdī. Šī sistēma ne tikai novērš

nevēlamu riteņu bloķēšanos, bet aizmugurējo bremžu lietošanas gadījumā daļu spiediena novirza arī uz priekšējām bremzēm, kas krietni

saisina bremzēšanas ceļa garumu. Ak, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

citu, tieši tad arī nostrādā apgriezīenu ierobežotājs), īstais kaujas diapazons ir no 4000 līdz 6300 apgr/min. Ja turēsiet dzinēju šajās robežās, tad ne vienam vien motociklam atliek tikai bezpalīdzīgi noraudzīties uz strauji attālinošos jūsu motocikla numura zīmi. Maksimālais ātrums, kādu izdevās sasniegt testa laikā ar šo motociklu (lai panāktu šādu rezultātu, gan nācās nogulties uz bagāžas nodalījuma — „bākas” — un, gaidot liela notikuma iestāšanos pēc 160 km/h, izlasīt ievadu romānam „Karš un miers”, bet...), bija iespaidīgs — 185 km/h! Turklāt tads ātrums tika sasniegts ar bagāžas koferiem! Nemot vērā dzinēja uzbūvi un darba apgriezīenu diapazonu, ir nopietns pamats uzskatīt, ka šim dzinējam paredzēts ļoti liels resurss un tik vienkārši nobraukt to neizdosies.

Šā testa laikā nolēmām koncentrēties nevis uz vidējo degvielas patēriņu, bet uz maksimālo. Galu galā normālu motobraucēju vispirms interesē maksimālie rādītāji un tikai

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem. Nemot vērā, ka šāda tipa dzinēji nav paredzēti darbam pie lieliem apgriezieniem („sarkanā zona” sākas no 6500 apgr/min, starp

Ar, jā, pavisam piemirsu — dzinējs 670

cm, 2 cilindru, rindas dzinējs ar sešpakāpiju ātrumkārbu, kuram vesela virkne detaļu ir unificētas ar „Honda Jazz” automašīnu (virzuļu grupa, GSM, barošanas sistēma), pretējā dažos izdevumos izteiktajai pirmstestu skepei izrādījās visai interesants eksemplārs. Tam ir samērā laba dinamika un interesanta veiktspēja. Dzinējs ir noregulēts tā, ka pat tad, ja jums īsti neveicas ar sajūga atlaišanas laidenumu, uzsākot braukšanu (šeit es nerunāju par brutālu sajūga „nomešanu”), motocikls nenoslāps, bet vienkārši aizbrauks. Braucot pirmajā pāmesumā nē nopemot roku no gāzes roktura, motocikls nenoslāps — apgriezieni nenokrītis zemāk par 1200 un motocikls turpinās kustību ar ātrumu 10 km/h. Par dzinēja dinamiku tā īpašniekiem sūdzēties nevajadzēs, motocikls pirmajos 4 pāmesumos uz priekšu brauc ļoti labi. Transporta plūsmā nebūs jūtīgas apdaliem

Jauna cenu un atlaižu politika

Siltais laiks ikvienu automašīnas vai motocikla īpašnieku mudina laikus sākt gatavot savu spēkratu vasaras sezonai. Taču auto sagatavošana sezonai saistās arī ar papildu izdevumiem, un ikviens tos vēlas pēc iespējas vairāk samazināt, nezaudējot preču vai pakalpojuma kvalitāti.

Tāpēc viens no vadošajiem autodaļu un servisu tīkliem Latvijā **GROS AUTO** ir izstrādājis jaunu cenu un atlaižu politiku, kas piedāvā būtiski ietaupīt, iegādājoties nepieciešamās rezerves daļas, aksesuārus un riepas vai arī izmantojot **GROS AUTO** servisa pakalpojumus.

Galvenās izmaiņas cenu un atlaižu politikā

- Būtiski samazinātas preču cenas – 15%;
- Ievērojami samazināta summa klienta kartes līmeņu sasniegšanai vai saglabāšanai;
- Esošo triju atlaižu līmeņu vietā ieviesti 11 klientu atlaižu līmeņi;
- Regulāri izmantojot vienu klienta karti visiem ģimenes, draugu pirkumiem, ikviens var sasniegt **atlaides līdz pat 57%**;
- Uzkrājums turpmāk veidosies, ne tikai veicot pirkumus 13 **GROS AUTO** rezerves daļu veikalos, 4 servisos, interneta veikalā igrosauto.lv, bet arī pērkot jaunu KIA automašīnu vai apmeklējot restorānu-kokteilbāru Martini's;
- Atlaižu līmeņu pārskatīšana turpmāk notiks katra mēneša 2.datumā par iepriekšējo triju mēnešu laikā sasniegto uzkrājumu.

Padoms no GROS AUTO, kā ātrāk sasniegt atlaides līdz pat 57%

Vai zināji, ka «Pasūtīt ir izdevīgāk»?

Paralēli jaunajai cenu un atlaižu politikai **GROS AUTO** turpina aktīvi attīstīt nesen ieviesto pakalpojumu „**Pasūtīt ir izdevīgāk**” – preču piegāde pēc pasūtījuma no ražotāja vai piegādātāja noliktavas, kas dod iespēju ikvienam autobraucējam iegādāties autodaļas **ar atlaidi no 36 līdz 60%!**

Līdzās vairāk kā 1 000 000 dažādu autodaļu, tagad iespējams pasūtīt rezerves daļas arī no Koivunen noliktavas. Koivunen ir viens no Somijas vadošajiem plaša profila uzņēmumiem auto nozarē, kas darbojas kā vieglo un kravas automobiļu rezerves daļu, dažādu ierīču, aksesuāru, instrumentu un stiprinājumu importētājs, sadarbojoties ar 400 dažādiem piegādātājiem 30 dažādās pasaules valstīs.

Iesakām jau tagad apmeklēt interneta veikalu www.igrosauto.lv vai arī doties uz jebkuru no 13 **GROS AUTO** autodaļu veikaliem vai 4 servisiem un pārliecināties par ieviesto jaunumu priekšrocībām!

Draugu vai ģimenes lokā noformējiet **vienu vai vairākas klienta kartes** zem viena identifikācijas numura, lai turpmāk visi pirkumi summētos un Jūs ātrāk iegūtu lielākas atlaides.

Lai vieglāk būtu saprast, kā ātrāk iegūt lielākas atlaides, piedāvājam apskatīt vienkāršu piemēru - Andris sev noformēja klienta karti, kā arī vēl papildus 5 klienta kartes – vienu sievai, otru sievas tēvam un pārējās trīs saviem trim labākajiem draugiem. Turpmāk ikviens pirkums ar šīm 6 kartēm summēsies un veidos kopīgu apgrozījumu.

Tā kā Andris, viņa ģimene un draugi aprīļa mēnesī veica pirkumus par kopējo summu 158,02 Ls jeb vidēji katrs par 26,33 Ls, tad 2.maijā, kad **GROS AUTO** sistēmā tika pārskatītas atlaides, viņiem piešķīra **ZELTS 1.līmeņa atlaides** esošo **BRONZAS** atlaižu vietā!

Arī maijā Andris un viņa ģimene veica identiskus pirkumus ar ZELTS 1.līmeņa karti (atlaides autodaļām - 30%, servisa pakalpojumiem - 20%, restorānā-kokteilbārā „Martini's” - 15%), kopējais pirkums tagad izmaksāja 147,37Ls, **ietaupot 10,65Ls jeb 6,7%.**

Turpinot tikpat aktīvi iepirkties – viņi visi kopā varēs sasniegt arī ZELTS 9.līmeni, kas nodrošinās **atlaides līdz pat 57%!**

Ja arī Tu vēlies saņemt atlaides un ietaupīt, tad iesakām noformēt **bezmaksas** klienta karti jebkurā **GROS AUTO** veikalā/servisā vai arī interneta veikalā. Atlaides saņemsi jau ar **pirmo pirkumu!**

Autodaļas:

Rīga, Zemzaru iela 3, 67772777
Rīga, Maskavas iela 349, 67813838
Rīga, Valdeķu iela 2, 67605289
Rīga, Pērnavas iela 36, 67506678
Rīga, Pildas 16b, 67902477
Rīga, Brīvības gatve 402c, 67522890
Rīga, Ganību dambis 25e, 67517282
Sigulda, Ventas iela 1, 67970224
Cēsis, Piebalgas 85, 64107737
Kuldīga, Sūru iela 3, 63350490
Gulbene, Brīvības iela 66, 64497573
Jelgava, Loka maģistrāle 2c, 63010300
Liepāja, Loku iela 4, 63425935

Servisi:

Rīga, Zemzaru iela 1, 67772760
Rīga, Maskavas iela 349, 67813847
Rīga, Valdeķu iela 2, 67408327
Kuldīga, Sūru iela 3, 63350490
Rīga, Pildas 16b, 67902477
Interneta veikals www.igrosauto.lv

Kur ir mans mocis?

Mobilās tehnoloģijas ik dienu pārsteidz ar saviem izgudrojumiem. Mobilais telefons sen vairs nav ierīce, kuru izmanto tikai balss saziņai vai īsziņu nosūtīšanai. Paši telefona aparāti ir tiklīdz mainījušies, ka tos vairs nesauc par telefoniem, bet gan par komunikatoriem, kuri ļauj saņemt un nosūtīt visdažādāko informāciju.

Laikraksts „AutoInfo” jau ir rakstījis par firmas „GPS Apsardze” auto monitoringa sistēmām, kuras ļauj īpašniekam kontrolēt savu autoparku. Šis monitoringa sistēmas komunikācijā izmanto mobilā tālrunu datu pārraides tīklu, un tiešraides režīmā iespējams sekot, ar kādu ātrumu jūsu auto brauc, kur tas atrodas un kāds ir degvielas atlikums bākā. Latvijas nodokļu likumdošana paredz, ka uzņēmumam piederošais vieglais automobilis (kategorija M1), kurš aprīkots ar

GPS kontroles sistēmu, ir atbrīvots no dienesta auto nodokļa nomaksas. Savukārt uzņēmuma grāmatvedis ietaupīs laiku, gatavojot atskaites par nobraukto maršrutu un izlieto degvielu.

Šogad, iestājoties motosezonai, „GPS Apsardze” piedāvā ar izsekošanas sistēmu aprīkot arī motociklus un iekārtu nomāt uz aktīvās braukšanas motosezonu. Ja motocikls ir aprīkots ar šo sistēmu, var izsekot kustības maršrutam un noteikt atrašanās vietu. Monitoringa sistēma nav panaceja pret zagļiem, bet bieži vien palīdz savam saimniekam atrast pazudušo dzelzs kumeli.

GSM Apsardze SIA
Tāl.: 20043400
Zemitāna iela 6 k.A, Rīga, LV-1012
info@gsmapsardze.lv

Kas ir kas Eiropas autokrosā



► Turpinājums no 2. lpp

konkurētspējīga auto, un viņš to izbaudīja, svinot četras uzvaras, tostarp otro reizi triumfējot Mūsā, kā arī vienu otro un divas trešās vietas. Pēc sezonas finiša Itālijā Gints pat uz brīdi sajūtās Eiropas čempiona godā, taču pēc pusstundas tika paziņots par kāda vietējā sportista diskvalifikāciju, kas galvenajam konkurentam Helmutam Vildam ļāva savākt nepieciešamo punktu bagāžu, lai čempionāta kopvērtējumā latvieti apsteigtu. 2002.gadā, kad Marija Naumova atnesa Latvijai uzvaru Eirovīzijā, Eiropas čempionāta Itālijas posmā pirmo reizi savā ilgajā karjerā uz goda pjedestāla augstākā pakāpiena nostājās Aldis Zēbergs. Daudzi viņa vienaudži un cīņubiedri tobrīd lielo autosportu jau bija pametuši, bet Aldim tikai patiesībā viss tā pa īstam sākās! 2004.gadā, kad Latvijas futbolisti pirmo reizi spēlēja Eiropas čempionāta finālturnīrā, Aldis Zēbergs Eiropas autokrosa čempionātā aizvadīja savu labāko sezonu, triumfējot Latvijā - Mūsā, uzvarot arī Krievijas posmā un vēl 4 reizes finišējot uz goda pjedestāla. Kopvērtējumā šie rezultāti Aldim deva vicečempiona titulu. Taču Zēbergs Eiropas čempionātā no latviešiem bija palicis pēdējais mohikānis. Daudziem citiem mūsu sportistiem tobrīd lielāks izaicinājums šķita NEZ rallijkrosā samērot spēkus ar skandināviem.

2005.gadā Eiropas čempionāta Latvijas posmā debitēja brāļu Traubergu sensenais sāncensis Jānis Bogdanovičs. Pirms tam ar „Peugeot 206” priekšpiedziņas klasē viņš gan

autokrosā gan rallijkrosā Latvijā, Baltijā un NEZā bija uzvarējis visu iespējamo. Mūsā, savā pirmajā startā ar pilnpiedziņas „Ford Focus WRC”, Jānis jau pirmajā braucienā tiešā cīņā pārspēja gan trīskārtējo Eiropas čempionu Helmutu Vildu, gan aktuālo čempionu Airatu Šaimijevu, bet otrajā braucienā... apmeta divus kūlenus. Latvijai atkal bija iemesls turēt īkšķus un cerēt uz panākumiem, taču Jāņa „Focus WRC” skarbajiem krosa apstākļiem bieži izrādījās vēl negatavs un pārāk trausls. 2007. gadā Ungārijā sensāciju sagādāja Jānis Boks, izcīnot uzvaru „Baggi-1600” klasē, kas Latvijai šajā klasē bija tikai otrā pēc Nikolaja Tiona panākuma tālajā 1990.gadā. Salonaauto klasē par Eiropas čempionu kļuva lietuvietis Nerjus Naujokaitis. Braucot ar pēc skata it kā parastu golfiņu, viņš arī nerādīja nekādas augstākās pilotāžas brīnumus, taču gandrīz vienmēr finišēja labāko desmitniekā. Stabilitāte, kuras pat Latvijas autokrosa „ziedu laikos” tik ļoti pietūcis mūsu līderiem... Tomēr sezonas beigās Francijā Jānis Bogdanovičs Latvijai atkal lika uzgavilēt, savā sestajā Eiropas autokrosa čempionāta startā pārliecinoši gūstot pirmo uzvaru. Pirms 2008.gada divi Jāņi – Bogdanovičs un Boks – apvienojās komandā „Autocross team Latvia” ar mērķi iekarot Eiropu - startēt visos čempionāta posmos un cīnīties par medaļām kopvērtējumā. Taču visu sezonu mūsu Jāņus fatāli vajāja dažādas tehniskas kļeibes, un togad vienīgais latvietis uz pjedestāla atkal bija Aldis Zēbergs ar 2.vietu Vācijā. Salonaauto



AUTOVEIKALS
MAZDA 6 un 626
Jaunas rezerves daļas uz vietas un pēc pasūtījuma



Rīga, Strēlnieku iela 6
Tāl. 67331505, 9-19
mob. 29516624 10-15

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: doks1@navigator.lv
www.japanautoparts.lv



klasē otro gadu pēc kārtas par Eiropas čempionu kļuva lietuvietis Nerjus Naujokaitis. Ko tur slēpt, autokrosā mēs visu laiku bijām jutušies pārāki par „broļukām” lietuviešiem, taču nu viņiem bija jau trīs Eiropas čempiontituli, bet mums joprojām tikai viens.

Jāatzīst, ka pēdējo gadu laikā, kad Latvijas sporta līdzjutējus ar uzvarām pār Krievijas hokeja „grandiem” priecē atjaunotais „Rīgas Dinamo” un Latvijas sieviešu basketbola izlase varonīgi cīnās par medaļām Eiropas čempionātos, autokrosisti mūs ar starptautiskiem panākumiem nav lutinājuši. Atliek atzīmēt tikai Jāni Boku, kurš 2010.gadā pārcēlās uz Eiropas čempionāta lielāko bagiju - SuperBuggy klasi, ko nereti mēdz dēvēt arī par „autokrosa pirmo formulu”, un savā tikai trešajā sacīkstē izcīnīja otro vietu Francijas posmā, kas ir viņa līdzšinējais vislielākais panākums. Iespējams, ka šāgada Eiropas autokrosa čempionāta Latvijas posms Mūsā iezīmē jaunu sākumu. Salona mašīnās latvieši Eiropā jau ir sevi pierādījuši, tagad laikam pienākusi kārta bagiju klasēm!

FARKOPI
Ar E-20 sertifikātu
IZPŪTĒJI
AUTO AKSESUĀRI
VAIRUMĀ UN MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVISĀ

www.farkop.lv

Maskavas iela 446c
tāl. 66116670, 28618021

Liepājas iela 23, Rīga
tāl. 67617250, 28618151

Mazam būt ir moderni

«Kia Rio» / «Toyota Yaris» degustācija

► Turpinājums no 1. lpp.

pat trim, jo trijātā tur var sēdēt tikai ļoti draudzīgi jaunieši. Atverot bagāžnieku, pirmajā brīdī „Yaris” pārsteigs ar apbrīnojami mazu ietilpību. Taču tam ir lielisks triks — dubultā grīda. Zem „pirmās” grīdas ir apmēram 15 cm augsta telpa, kur paslēpt pastāvīgos bagāžnieka iemītniekus (ugunsdzēsamo aparātu, atslēgu komplektu u. c.). Ja arī ar to vēl ir par maz, tad pavisam apakšā būs atrodama vēl viena mantu glabātava — vietā, kur parasti būtu atrodams rezerves ritenis.

Zem trešās paaudzes „Toyota Yaris” motora pārsega atrodas kāds no trim ražotāja piedāvātajiem dzinējiem. Par vispieprasītāko Eiropā varētu kļūt 1,33 litru benzīna agregāts ar 99 ZS un 125 Nm. Šis dzinējs sajūdzams vai nu ar sešpakāpju mehānisko pārnesumkārbu, vai variatora transmisiju, kas ļauj pārnesumu attiecību mainīt arī ar

taustiņiem aiz stūresrata. Versijā ar mehānisko pārnesumkārbu tas līdz 100 km/h paātrinās 11,7 sekundēs, bet ar variatoru — par 0,9 sekundēm lēnāk. Vidējais benzīna patēriņš ar šo mašīnu degustācijas braucienā gan nesasniedza ražotāja norādīto 5,1 litru uz 100 km, reāli „Yaris” ar variatoru patērēja apmēram 6 litrus, kas tāpat ir atzīstams rādītājs. „Yaris” pieejams arī 1,4 litru dīzeļdzinējs ar 90 ZS un 205 Nm (jau no 1800 apgr./min). Savukārt tiem, kuri rīko iepirkumu konkursus, bāzes versijā tiek piedāvāts viena litra trīscilindru benzīna motors ar 69 ZS un 93 Nm. Ar to „Yaris” līdz 100 km/h paātrināsies 15,3 sekundēs un vidēji patērēs 4,8 litrus benzīna uz 100 km. Ārēji jaunais „Toyota Yaris” par sevi rada daudz sportiskāku iespaidu, nekā tas patiesībā ir, jo 1,3 litru benzīnnieks ar 99 ZS jaudu ir paredzēts nesteidzīgiem pilsētas maršrutiem un tikai labās malējās joslas izmantošanai uz autobāņiem. Blakus pārnesumu pārslēgam ir

arī podziņa ar optimistisku nosaukumu „Sport”. Taču, nevajadzētu ļaut sevi mānīt — šis režīms vienkārši neļauj dzinēja apgriezieniem kristies līdz maksimāli ekonomiskajiem, lai nodrošinātu nedaudz straujāku paātrinājumu.

„Toyota Yaris” balstiekārta garantē komfortablu braukšanu, jo tradicionālos Latvijas ceļa nelīdzenumus nedaudz vairāk kā tonnu smagais automobilis pārvar pietiekami klusu un vienmērīgi. Zemās pretestības stūre un mazais apgriešanās rādiuss bez grūtībām ļaus manevrēt jebkurā stāvvietā. Tomēr likumotos ceļos elektroniskais stūres pastiprinātājs nav pietiekami informatīvs atgriezeniskajai saitei ar autovadītāju — riteņi tur, apakšā, dzīvo savu dzīvi. Taču arī pie tā var pierast un likumošana pa pilsētu „Yarim” padodas brīvi un nepiespiesti. Precīzi, vienmērīgi, taču mazliet attālināti. Dažbrīd pat rodas sajūta, ka šis ir rotaļu auto. Vienmērīgo gaitu palīdz nodrošināt arī bezpakāpju variators. Braucot normālā režīmā, variators cenšas maksimāli ātri tikt uz augstāko „pārnesumu”, lai dzinējs var darboties zemo apgriezienu diapazonā ar lielāku ekonomiju. Pilsētas režīmos ir ļoti patīkami braukt ar „Yaris”. Bremzes strādā precīzi un paredzami, piekare ir gana stingra, lai auto lieki negāztos pagriezienos, un gana mīksta, lai „apēstu” ceļa nelīdzenumu. Iespējams, viena no labāk piemērotajām piekarēm Latvijas apstākļiem — auto nelēkā pa bruģi un „neblīz cauri”, šķērsojot tramvaja slīdes. „Yaris” sākcena ir visai demokrātiska — 8650 latu. Piecdurvju „Toyota Yaris” bāzes versijā maksā, sākot no 8970 latiem. Modifikācija ar 1,33 litru benzīna dzinēju — sākot no 9490 latiem, bet ar dīzeļmotoru — sākot no 9810 latiem.

«Kia Rio»

Ceturtās paaudzes „Kia Rio” oficiālā prezentācija notika pagājušā gada marta sākumā Ženēvas autoizstādē. Jaunais modelis ne tikai veiksmīgi iekļaujas jauno „Kia” modeļu saimē, bet arī izceļas tajā oriģināla un stilīga dizaina dēļ. Lai sasniegtu mērķi iekarot ievērojamu vietu pasaules autotirgus B segmentā, „Kia” radījusi automobili, kurā korejiešu precizitāte apvienota ar eiropiešu izsmalcinātību, pievienojot latīņamerikāņu degsmi. Tādā veidā „Kia” radījusi īsteni globālu auto, kas, domājams, uzrunās pircējus ne tikai Eiropas valstīs, bet visā pasaulē. Kompānijas dizaineri ir radījuši patiesi gaumīgu auto, kas jau ir nopelnījis prestižo „Red Dot” apbalvojumu. „Rio” ir ieguvis arī vairākas citas godalgas, tostarp, „Carsguide Car of the Year 2011”,



atstājot aiz sevis tādus vispāratzītus skaistulus kā „Volkswagen Scirocco” un „Volvo S60”.

Prētskatā jaunajā „Rio” saskatāma unikāla „Kia” radiatora restes interpretācija, kas veiksmīgi integrēta ar priekšējiem lukturiem, „Kia” logotips atrodas virs restītes. Zemāk bampers un spoilers arī veido „Kia” dizainam tipisku kombināciju, kas palīdz automašīnu atpazīt uz ceļa. Izteikts ķīļveida siluets piešķir „Rio” atlētisku, sportisku stāju. Saskatāmas dažas dizaina paralēles ar apvidus automašīnu „Sportage”. Līdzības var pamanīt aizmugures daļā, C jumta balstā, izteikti dominējošajā plecu līnijā un aizmugurējā stikla leņķī. „Coupe” līdzīgā jumta līnija kontrastē ar pamatīgi veidoto aizmugures bamperu un pastiprina dinamisko koptēlu. „Rio” aizraujošo formu izceļ 10 jaunu virsbūves krāsu palete. Tā kopā ar apdares materiālu izvēli pasvītrot šā mazauto izsmalcināto stilu. Par papildu samaksu ir iespējams automašīnu aplīmēt ar bildēs redzamajām svītrām, kas piešķir tai sportisku akcentu un izceļ uz apkārtējā fona. Salīdzinot ar iepriekšējo „Rio” modeli, kas 2010. gadā tika pārdots 219 000 vienību apjomā, jaunais „Rio” ir par 20 mm garāks, 25 mm platāks un 15 mm zemāks nekā iepriekšējais „Kia Rio”. Lai gan jaunais modelis ir lielāks, svara pieaugums ir minimāls, jo ceturtās paaudzes modeļa

ražošanā izmantotas modernākas tehnoloģijas un izejmateriāli. Kaut gan jaunais „Rio” ir viens no zemākajiem (1455 mm) auto mazajā klasē, tā pasažieru telpa un bagāžas ietilpība ir lielāka nekā iepriekš. Jaunā „Rio” vējstikla apakšmalā pavirzīta uz priekšu par 156 mm un uz augšu par 18 mm, kamēr par 70 mm garākā riteņu bāze un 25 mm platākā virsbūve nodrošina papildu telpu un ērtības pasažieriem. Vieta kājām priekšā palielināta par 45 mm, bet galvas augstums — par 8 mm. Tagad „Rio” ir viens no ietilpīgākajiem mazauto. Vietas netrūkst ne galvai, ne pleciem. Aizmugurē sēdošajiem pat ir vieta kājām — to atļauj pagarinātā „Rio” riteņu bāze. Bagāžnieks ir par 100 mm platāks, un tā ietilpība sasniedz 288 litrus, kas ir par 7% vairāk nekā iepriekš un šajā rādītājā izvirza korejieši starp klases līderiem. Salokot aizmugurējo sēdekļu atzveltnes attiecībā 60/40, izveidojas gandrīz pilnīgi gluda bagāžas telpa. Ceļotāju ērtībām paredzēts 15 litru cimdū nodalījums, kā arī papildu novietnes ar kopējo 3 litru tilpumu un durvju kabatas 1,5 litru pudelēm priekšā un 0,5 litru pudelēm aizmugurē.

Atbilstoši satraucošajai ārienei, izstrādāts arī „Rio” iekšpuses dizains. Tajā izmantota koncepcija, kas atspoguļo „Kia” interjera filozofiju — raksturīgs horizontāls instrumentu

Turpinājums 8. lpp ►



www.rvt-riepas.lv

RIEPU CENTRS

Lietotas auto riepas no Vācijas
R12 līdz R22
sākot ar Ls 5

Lielā izvēlē lietie diski

Rīga, Ziepiņkalna 23a (aiz CSDD TA)
Tāl. 67629021, mob. tālr. 29273705

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 senesorus.
Uzpildām un remontējam KONDIČIONIERUS.
A. Deglava 60, Rīga, tālr. 67802480
mob. 29400989, www.autogaze.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

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 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

Krasta iela
DAUGAVA
ZĀĻU SĀLA
LUCAVSALA
Mūkusalas iela
Bauskas iela

D52 auto
Autocentrs piedāvā:

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

Dammes iela 52a (Imantā) tālr. 26153333

BENZĪNA UN DĪZELDEGVIELAS SISTĒMU, DEGVIELAS BĀKU TĪRĪŠANA AR **JET CLEAN TRONIC**

SPRAUSLA PIRMS TĪRĪŠANAS
SPRAUSLA PĒC TĪRĪŠANAS

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

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

Auto Plus

AUTODALAS no AMERIKAS

Brīvības 390 67520016 | Kurbada 6 67281822 | Āstas 5b 67598312

Vides remonts
Dabas aprūpes dienests VIDES REMONTS piedāvā:

TERITORIJU LABĪKĀRTOŠANU, JEBKURAS SAREŽĢĪTĪBAS KOKU NOCIRŠANU, CELMU LIKVIDĒŠANU.

Mums ir visa darbam nepieciešamā tehnika un strādnieki ar pieredzi.

Tālr. 29172758; 29220293



AUTO RITMS
AUTOEVAKUATORS
24H
T. 2255 5543

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

AUTO PIEKARES UN VIRSBŪVJU remonts, krāsošana

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

FREDA RIEPAS
RIEPAS
R-13;14;15;16 protektori 7-9mm
no 12 Ls/gab.

Brīvības gatve 450, T. 28326308
Dreiliņi, T. 28683690
Bīķernieku iela 121, T. 26127651
www.ziemas-riepas.com

REZERVES DAĻAS

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

REZERVES DAĻAS

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

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS un SERŽU MAINA, ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA

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

Mazam būt ir moderni

«Kia Rio» / «Toyota Yaris» degustācija



➤ Turpinājums no 7. lpp

panelis akcentē plašuma un plata salona sajūtu. Interjera tēma radoši apvieno modernismu un racionalitāti. Interjera materiālu kvalitāte un uzmanība pret detaļām izvirzītas par „Rio” dizaina prioritātēm. Automobili izmantota „Kia” tipiskā trīs rādītāju mērskalu kombinācija, taču viduskonsolē izvietoti unikāli tumbleru tipa slēdži, kas atrodas virs apsildes iekārtas vadības paneļa un pārvalda dažas sekundāras funkcijas. Pie stūres šajā auto komfortabli jutīsies ikviens — sēdpozicijai ir plašas regulējuma iespējas. Sēdekļi ir tikpat ērti kā „VW Polo”, arī vadības ierīču izkārtojums ir vienkāršs un parocīgs. Pāredzamība „Rio” ir viena no labākajām klasē. „Rio” montāžas kvalitāte šķiet augstāka nekā „Fiesta” un gandrīz vienā līmenī ar „Polo”. Mīkstā priekšējā paneļa apdare ir ļoti pārliecinoša un pat acij ikdienā mazāk redzamās plastmasas ir pietiekami solidas. Kopumā salonā dominējošais materiāls gan ir cieta plastmasa, kas šajā gadījumā ir pilnīgi saprotami, ņemot vērā šā auto klasi un cenu kategoriju. Vienīgi vājā skaņas izolācija neļauj aizmirst, ka tomēr atrodies mazās klases auto salonā.

„Kia Rio” iespējami trīs interjera apdares pamatvarianti. „Rio” pircējiem būs pieejama izvēle starp vairākiem divtoņu interjeriem, piemēram, „konjaka brūnā” vai „tuksneša pelēkā” kombinācija. „Kia” neskopojas ar aprīkojumu, īpaši elektroniku. Latvijas tirgū „Rio” tiek piedāvāts ar trīs iepriekš sagatavotām komplektācijām — „LX Plus”, „EX” un „TX”. Jau standarta komplektācijā tiek piedāvāta sēdekļu apsilde, „Bluetooth”,

elektriski noločāmi sānu spoguļi ar LED diodžu pagriezienu rādītājiem, stūres un ātrumpārslēga ādas apdare, arī 6 drošības spilveni un aktīvie galvas balsti un citas lietas, kas standarta komplektāciju padara visai pievilcīgu. Pāreja uz EX komplektāciju izmaksās 1000 eiro, savukārt par TX komplektāciju, kas ir pieejama vienīgi benzīna dzinējiem, būs papildus jāšķiras vēl no 1500 eiro. Par papildu samaksu iespējams saņemt arī elektronisko stabilitātes kontroli, kalnā braukšanas asistentu, likumu izgaismošanu, parkošanās sensorus, riepu spiediena monitoringu un arī avārijas bremzēšanas stopsignālu. Ceļa apgaismojumu būtiski uzlabos ksenona lukturi, LED dienasgaitas lampas un LED tipa aizmugurējie lukturi. Papildu aprīkojumā iekļauta brīvroku iekļūšanas sistēma „Keyless-Entry”, dzinēja starta poga, stereoiekārta ar CD atskaņotāju, „MP3” atpazīšanu, kā arī „iPod” un „USB” savienojumiem, „Cruise- Control” sistēma, automātiskā klimata sistēma, apsildāmi sēdekļi un pat apsildāma stūre.

Motoru izvēle šim auto ir klasei atbilstoša. Pircēji, kas dod priekšroku benzīna dzinējiem, varēs izvēlēties starp 1,25 un 1,4 litru motoriem. Ar maksimālo jaudu 109 ZS, „Kia Rio” sasniegs 100 km/h 11,5 sekundēs. Savukārt 1,25 l dzinējs nodrošina 85 ZS jaudu un sevišķi zemu patēriņu — 4,8 l/100 km. Visi dzinēji, izņemot mazāko benzīna agregātu, standartā apgādāti ar 6 pakāpju pārnesumkārbām, bet 1,4 l benzīna dzinējam par piemaksu tiks piedāvāta 4 pakāpju automātiskā pārnesumkārbā. Jaunais trīs cilindru 1,1 litra dīzeldzinējs saražo tikai 85

gramus CO₂ uz 100 kilometriem, patērējot tikai 3,2 litrus degvielas uz 100 km ceļa. Dzinēja jauda ir 70 ZS, bet griezes moments — 162 Nm/1750 apgr. minūtē. 1,4 litru dīzeldzinējs attīsta 90 ZS jaudu un 216 Nm griezes momentu.

Testa brauciens tika veikts visauktākajā aizvadītās ziemas nedēļas nogalē. 1,4 litru benzīndzinējs no rītiem pieleca no pusapgriezienu pat —25 grādu salā. Braucējus no rīta visvairāk priecēja sēdekļu un stūres apsilde, arī salonā temperatūra pieņemamus plusus sasniedz ļoti ātri. Uz ceļa jaunais „Rio” pierādīja sevi kā tipisku B segmenta auto ar vidēji mīkstu piekari, kas Latvijas ceļa apstākļos noteikti vērtējama ar plusa zīmi, un gana precīzu vadāmību gan pilsētas džungļos, gan šosejas apstākļos. Stūres izjuta ļauj ar šo auto reizēm azartiski parotāļāties, īpaši ziemas apstākļos, taču pa īstam sportiskai braukšanai šis auto nebūs īsti piemērots, pat ne ar divām baltām svītrām pār korpusu. Taču „Kia Rio” piedāvā lielisku vērtības un cenas proporciju, un mazajā klasē tas ir būtiski. Arī septiņu gadu garantija ir spēcīgs arguments. „Kia” tēmē uz „Volkswagen Polo” pozīcijām, un to var redzēt pat ar neapbruņotu aci.

Pērkot jaunu auto, katram ir savi kritēriji, pēc kuriem vadītājs. Taču jaunajam „Rio” ir vairāki pārliecinoši argumenti — atraktīvs dizains, zema cena, labs aprīkojums un septiņu gadu garantija. Jauns „Kia Rio” ar vidējo aprīkojuma līmeni izmaksās 14 390 eiro, taču ar visu nepieciešamo standarta aprīkojuma līmeni to var iegūt, jau sākot no 10 990 eiro.

Degustācijas secinājumi

«Rio» plusi: stilīgs mazauto ar labu vērtības un cenas proporciju, kas var nopietni konkurēt ar „Polo”; minusi: diemžēl tam nav tik izteikts „braukšanas prieka faktors” kā „Fiesta”.

«Yaris» plusi: ietilpīgs, ērts un praktisks mazauto ar mūsu ceļiem draudzīgu piekari; minusi: dizains ne visiem patiks, braukšanā gribētos arī kādu kripatu sportiskuma un aizrautības.

Subjektīvi vērtējot, „Kia Rio” šobrīd ir viens no iekārojamākajiem mazauto piedāvājumiem. Sportiskais hečbeks ir revolūcija, nevis tikai iepriekšējā modeļa evolūcija. Ar jauno „Rio” autorāzotājs „Kia” radījis automobili, kas apmierina pircēju vēlmis pēc kvalitatīvāka, izvēlē bagātīgāka auto ar pievilcīgu, aizraujošu dizainu. Ikvienam, kas meklē auto šajā segmentā, vajadzētu savu vēlmju sarakstā iekļaut arī „Rio”. Ja patik japāņiskais dizains, tad „Toyota Yaris” ir lielisks auto bez būtiskiem trūkumiem. Tas

labi uzvedas uz ceļa, ir viegli vadāms pilsētā, tajā ir ērti pie stūres un pietiekami daudz vietas aizmugurē. Tas noteikti nav starp aizraujošākajiem auto klasē, taču ir nesalīdzināmi pārāks par savu priekšgājēju un — kā arvien — spēcīgs konkurents savā klasē.

Bieži tiek uzskatīts, ka mazas automašīnas ir vairāk piemērotas autovadītājiem sievietēm. No vienas puses, viņas pašas to izvēlas, jo nelielu braucamrīku vieglāk stūrēt pilsētas šaurībā, bet, no otras puses, daļā dzimuma pārstāvēm nereti tiek otrais auto ģimenē, kam jābūt mazākam un lētākam, jo vīrieša kā ģimenes galvas pašapziņa liek viņam izvēlēties lielākus spēkratus. Neņemot vērā šos novecojušos aizspriedumus, tomēr jāatzīst, ka mazās klases automobiļu tirgus daļa Latvijā palielinās. Lielā mērā tāpēc, ka mazie patiesībā vairs nav mazi. Un tie kļūst arvien atraktīvāki un sportiskāki. Taču mūsdienās galvenais arguments par labu

nelielam auto laikam tomēr ir pieejama cena, un šajā aspektā sportiskais hečbeks „Rio” šķiet pievilcīgāks pirkums. Otrs arguments par labu „Rio” ir tā pārliecinoši sportiskais dizains, kas man subjektīvi šķiet ārkārtīgi pievilcīgs. „Yaris” lielākie trumpji ir Latvijas ceļiem ļoti draudzīga piekare, plašums salonā un papildaprīkojumā sastopamā multimediju sistēma, kas ļauj mašīnā „uz lielā ekrāna” darbināt visas tavā mobilajā telefonā pieejamās funkcijas un aplikācijas. Domājams, ka hipsteru paaudzei šī „Yaris” fiča būs kā medusmaize. Ja auto izvēlē praktiskums ņem vērā mūsu iedomātais prestižs nav svarīgs — bet Latvijā mazauto pircēji par prestižu pagaidām var nesapņot, vismaz — kamēr nebeigsies treknā gadu morālās pagājas, — tad ikviens no mūsu degustācijas dalībniekiem ir lielisks auto — pragmatisks, praktisks un ekonomisks, kurā var arī baudīt daudzas mūsdienu „ekstras” jau standarta aprīkojumā.