



2. lpp



7. lpp



4. lpp

Nem
BĒZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

SEPTEMBRIS NR. 8 / 2012 (180)

A Moto tests

Aprilia RSV4 Factory



Ronalds Cimoška

Jaunais „Aprilia RSV4” nonāca pārdošanā 2008. gadā un no sava dzimšanas brīža ir izpelnījies nedalītu motopasaules uzmanību. Pirmām kārtām jau tāpēc, ka tas ir pirmais motocikls „Aprilia” vēsturē ar V4 dzinēju. 65 grādu V4 dzinēja darba tilpums ir 999,6 cm³, un „civilajā” variantā tas attīsta 178—185 ZS lielu jaudu, bet sacīkšu — ap 200 ZS. Tas ir daudz vai maz? Acīmredzot pilnīgi pietiekami, jo itāliešu lielmeistars Makss Bjadži ar šo motociklu pasaules čempionātos gūst izcilus panākumus.

Kas īsti ir «APRILIA RSV4 Factory»?

Pirmām kārtām jau dzinējs. Motocikls ir uzbūvēts ap V4 dzinēju. Šī shēma sevī apvieno divu dzinēju tipu priekšrocības — V2 izcilo darbību pie zemiem apgriezieniem un četru cilindru fantastisko jaudu pie augstiem.

Kaut arī šāda tipa dzinēji parasti izceļas ar sarežģītu uzbūvi, „Aprilia” gadījumā V4 radīšanas risks attaisnoja inženieru cerības. Nākamais, ar ko pārsteidz „RSV4”, ir tā kompaktie izmēri — lai gan motocikls ir pilnvērtīgs „litrs”, tas izskatās pēc nedaudz pārbarota „sešsimtnieka” ar nocirstu asti. Sākumā pat īsti nevar aptvert, kur te ir ieslēpts četru cilindru „litrs”. Patiesībā „RSV4” radītājiem jau sākotnēji tika dots uzdevums sakrustot „litru” ar „sešsimtnieka” šasiju. Beigās izdevās radīt ne gluži „sešsimtnieku”, bet kaut ko ļoti tuvu tam.

Atšķirībā no „RSV4”, kas aprīkots ar „Sachs” amortizatoriem, modifikācijai „Factory” tiek uzstādīti „Ohlins” amortizatori, kas nu jau kļuvuši par labo toni labāko superbaiku klubā.

Jo vairāk pētījām motociklu, jo labāk atklājās aizvien „garšīgāki” tehniskie risinājumi, kā jau pieklājas kārtīgam sporta prototipam. Rāmī ir izveidots ar regulēšanas iespējām visdažādākajiem motocikla

mezgliem — ir iespējams regulēt ne tikai priekšējās dakšas leņķi, bet arī nobīdīt dzinēju un mainīt motocikla izsvārojumus konkrētās sacīkšu trases vai pilota vajadzībām. Inženieri, kā redzams, pret sacīkšu tēmu šajā modelī ir izturējušies pat pārāk nopietni. Kompaktie izmēri un rūpīgi izvēlētais izsvārojums, 47% svara aizmugurē, 53% — priekšā, padara šo motociklu par īstu pagrieziena izbraukšanas pavēlnieku. Gandrīz jebkurā līkumā motocikls burtiski piesūcas asfaltam un saglabā ļoti labu stabilitāti. Par spīti dzinēja iespējamiem parametriem, motocikls ir aprīkots ar labi kontrolējamu prognozējamu.

Lai uzlabotu motocikla atdevi, inženieri to burtiski ir piebāzusi arī ar citiem tehniskiem gardumiem — vilkmes kontroles sistēma, kvikšifters, starta kontrole, antivīlijs, slidošais sajūgs. Viegāk būtu nosaukt to, kā nav, nekā to, kas ir. Kā jau pieklājas tādas klases itāliešu motociklam, arī attiecībā uz bremžu sistēmu nekādi kompromisa varianti netika pieļauti —

Turpinājums 8. lpp ➤

A Autosporta vēsture

«Dzintara volga» cauri gadiem

Agnis Krauja, izmantojot „racinghistory.lv” materiālus
Foto no Andra Auziņa personīgā arhīva

„Dzintara Volga” ir viena no spožākajām leģendām Latvijas autosportā. Šo sacensību pirmsākumi meklējami tālajā 1963. gadā, bet jau septiņdesmitajos gados tās kļuva par otrām prestižākajām autosacīkstēm Padomju Savienībā uzreiz aiz PSRS čempionāta. „Dzintara Volga” sacensībās ir piedalījušies visi tā laika slavenākie PSRS autosportisti. Tradicionāli sacensības „Dzintara Volga” notika rudenī, kad lietus un lapkritis pārbaudīja braucēju nervus un meistarību. No 1966. gada volgu un formulu klasēm pievienojās arī moskviči, kuros no 1974. gada strauji izkonkurēja žiguli. Taču pati galvenā šajās sacensībās allaž ir bijusi tieši karaliskā volgu klase, kurā brauca leģendārie brāļi Belmeri. Aizraujošas volgu cīņas un brāļu Belmeru regulārie panākumi, sacenšoties ar materiāli un tehniski labāk apgādātajiem Maskavas,

Ļeņingradas un Krievijas autobūves centru pārstāvjiem, savulaik Bīkernieku trasē spēja piesaistīt 100 000 cilvēku lielu skatītāju pūli. Okupācijas apstākļos latvietim bija nepieciešami savi varoņi, kuri cīnās un uzvar, un, kaut arī tās bija tikai sporta uzvaras, tām neapšaubāmi bija politisks zemteksts, kuru saprata visi.

Pirmās „Dzintara Volgas” sacensības notika 1963. gadā, kad Rīgas taksometru parka fiziskās kultūras kolektīvs organizēja automobiļu ātrumsacīkstes. Tās norisinājās Mežaparkā pa šauro asfaltēto celiņu 3,5 km garo apli, kur pirms kara bija motociklu trase. 1964. gadā „Dzintara Volgas” sacensības jau pulcēja 19 dalībniekus no Baltijas, Ļeņingradas un Maskavas. Volga GAZ-21 klasē uzvaras laurus plūca rīdzinieks Aleksandrs Karamiševs, tas pats leģendārais rallists, kurš sešdesmitajos gados kā pirmais no padomju sportistiem piedalījās slavenajā Montekarlo rallijā. Viņa vadītā zaļā volga Mežaparkā pat sasniedza ātrumu 105 km/h. 1965. gadā



Turpinājums 6. lpp ➤

Autorizēts Opel serviss
Skanstes ielā 33
Zvani un piesakies
66 00 11 66
info@autoblitz.lv

Izmanto izdevību!

TU DOMĀ, KA AUTORIZĒTS SERVISS IR DĀRGS? ...MULĶĪBAS.

Kvalitatīvi, bez gaidīšanas un par pieņemamām cenām!

Īpašs piedāvājums esošo Opel klientu karšu īpašniekiem – samaini savu veco klientu karti pret Auto Blitz klientu karti un iegūsti vairāk kā līdz šim: bezmaksas automašīnas mazgāšanu un tīrīšanu pirmajā servisa reizē, ar katru nākamo apmeklējumu uzkrāsi 10% no rēķina summas nākamo servisa apmeklējumu apmaksai.

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

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

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)

Lētākās JAPĀNU AUTO DAĻAS

www.japanautodalas.lv

Matīsa 101, Rīga, T. 67295437
Raiņa iela 14, Jelgava,
T. 63081090, Mob. 29234804

40% ATLAIDE

REZERVES DAĻĀM

MEGANE II, SCENIC II UN LAGUNA II AUTOMOBILIEM

25% ATLAIDE UZSTĀDĪŠANAS DARBIEM

PIEDĀVĀJUMS SPĒKĀ LĪDZ 29.09.2012.

www.renaultlatvija.lv

RENAULT SERVISS

Mūsa Motors Rīga SIA
K. Ulmaņa gatve 5
T. 67066222, 26589522

Renault **efo** **RENAULT**

A Degustācija

Ekipāžai ērtības, kapteinim - braukšanas prieks

«Opel Zafira Tourer» / «Ford C-Max» degustācija

Agnis Krauja

Reiz kāds kolēģis žurnālists sarunā pie alus kausa kā ideāla ģimenes auto piemēru minēja „Volkswagen Multivan” mikroautobusu. Es atbildēju, ka viņu droši vien joprojām zemapziņā vajā nerealizētais bērnības sapnis kļūt par autobusa vadītāju. Protams, mēs atceramies, kā pēc valstiskās neatkarības atjaunošanas neskaitāmi apbružāti VW busiņi daudziem jo daudziem letīņiem gan palīdzēja sākt savu tirgošanās biznesu, gan izvināja šopingtūrēs uz Vāciju un Poliju, gan ekskursijās uz Franciju, gan slēpot uz Itāliju vai vismaz uz autokrosu Čehijā... Taču 1996. gadā „Renault” uz visiem laikiem mainīja ģimenes auto tirgu Eiropā ar pirmo kompaktklases minivenu „Megane Scenic” — uz kompaktklases bāzes būvētu auto ar izskatu un dinamiku „gandrīz kā vieglajam”, bet plašumu salonā „gandrīz kā mikroautobusam”. Trīs gadus vēlāk „Opel” konstruktori uz kompaktklases „Astra” bāzes būvētajā minivenā „Zafira” pamanījās iemānīt septiņas viegli transformējamās sēdvietas. Taču — lai cik dinamiski un viegli vadāmi būtu kļuvuši miniveni, īstam braukšanas entuziastam šāds busiņš tomēr šķita par gausu. Un tādēļ,

dodoties piknikā, draugi, ģimenes locekļi un bagāža tika saspiesti universāli. Bet pat lielākajiem no tiem ir zemāki griesti, šaurāks salons, mazāk sēdekļu (par „liekajiem” pasažieriem var nopelnīt soda punktus!) un mazāks bagāžnieks (atstāt mājās telti, grilu vai suni?) nekā jebkuram parastam MPV („Multi Purpose Vehicle”) klases auto. Kompaktie miniveni pavisam nesen vēl bija pagalam konservatīvi — dizaineru domas lidojums un eksperimenti ar salona apdari izsīka jau pamatmodeļi, no kura kompaktvēns vēlāk atvasināts. Arī minivenu mērķauditorija — daudzskaitlīgas ģimenes, taupīgi uzņēmumi un taksisti — nepieļāva pārmērīgu atkāpšanos no automašīnas galvenā uzdevuma: nodrošināt pēc iespējas lielāku ietilpību par tikai pusi no īsta mikroautobusa cenas. Jo tika uzskatīts, ka šāda auto uzdevums nav izklaidēt, bet gan komfortabli un droši nogādāt no punkta A uz punktu B visneiedomājamāko indivīdu kombināciju, un vispār „tas taču ģimenes auto, nevis biznesa sedans”... Neviens neticēja, ka iespējams uzbūvēt septiņvietīgu minivenu, kurš brauks kā īsts karstais hečbeks. Taču 2006. gadā Henrija Forda mantinieki tirgū piedāvāja modeli „S-Max” — ietilpīgu pilnizmēra

ģimenes minivenu ar septiņām sēdvietām un īsti sportisku dabu. Jaunais „S-Max” ar turbomotoru no ātrā „Focus ST” brauca kā neviens MPV un iekaroja pat tādu cilvēku

„Insignia” redzētu spārna formas valcējumu profilā, kā arī izteiktus sliekšņus un vēl vairākas pazīmes, kas tagad raksturo jauno „Opel” korporatīvo stilu. Lai gan „Zafira

nolaist, radot vienāda līmeņa virsmu kravas pārvadāšanai. Papildus tam šo trīs sēdvietu atzveltnes iespējams nolaist trīs dažādās pozīcijās — 0, 16 un 24 grādu leņķī.

Jaunums ir „Lounge” konfigurācija, kas paredz ērtu braukšanu četriem pasažieriem, jo vidējais otrās sēdekļu rindas sēdeklis tiek pārveidots elkoņbalstā.

Faktiski „Opel Zafira Tourer” piedāvā četras normālas sēdvietas un trīs papildvietas. Taču pat trešās sēdekļu rindas pasažieriem ir glāzu turētāji. „Zafira” trešās rindas sēdvietas var nolaist vienā līmenī ar bagāžas nodalījumu. Ja visas septiņas sēdvietas ir aizņemtas, vieta ceļojuma bagāžai būs tikai 152 litri, tāpēc jaunajā „Zafira” trešā sēdekļu rinda tagad ir



simpātijas, kuri bērnībā nekad nav sapņojuši kļūt par autobusa šoferiem. „Ford” pirmais atklāja šo jauno autotirgus nišu, un izrādījās, ka šādu sportisku busiņu gaidījuši daudzi. Tagad „Opel” ir, ko likt pretī „Ford S-Max”. Tas ir jaunais, futuristiskā izskata „Zafira Tourer”, kurš apveltīts ar spilgti izteiktu vadāmību.

«Opel Zafira Tourer»

Kopš 1999. gada, kad „Opel” izlaida firmas vēsturē pirmo septiņvietīgo vienapjoma auto „Zafira A” uz kompakta modeļa „Astra” bāzes, šādi automobiļi tirgū saradušies kā sēnes pēc lietus. Tomēr jāatceras, ka „Zafira” bija pirmais auto, kura trešā sēdekļu rinda nebija jādemonē, lai iegūtu papildu vietu bagāžai — revolucionārā „Flex7” sistēma toreiz bija absolūts jaunums. Otrās paaudzes „Zafira B” tiek ražots kopš 2005. gada, nu pienākusi kārtā trešajai paaudzei — „Zafira Tourer”. Principi trešajā paaudzē saglabāti tādi paši kā pirms 13 gadiem — maksimāla interjera pielāgojamība bez sēdvietu izņemšanas. Tas padara šo auto par ideālu izvēli ģimenēm ar bērniem un arī tiem, kuriem nepieciešams pārvadāt gan pasažierus, gan lielus nestandarta priekšmetus. „Zafira B” joprojām būs tirdzniecībā kā „Zafira Classic” līdz brīdim, kamēr pieprasījums pēc tā samazināsies. Kā nekā cenu starpība starp identiski aprīkoti „Zafira Classic” un „Zafira Tourer” vidēji ir Ls 2100. Jaunais „Zafira Tourer” izceļas ar moderna ātrvilciena plūdlinijām un iespaidīgiem ārējiem izmēriem: garums 4660 mm, platums 1928 mm, augstums 1685 mm, riteņu garenbāze 2760 mm. Salīdzinot ar veco „Zafira B”, jaunais minivens ir 19 cm garāks, 83 mm plataks un 50 mm augstāks, bet bagāžnieka tilpums tam palielinājies par būtiskiem 40 litriem — līdz 65 litriem. „Opel Zafira Tourer” jau paspējis iegūt prestižo „Van of the Year” titulu, ko katru gadu piešķir autoritatīvais vācu izdevums „Auto Motor und Sport”.

Ģimenes automobiļiem jābūt praktiskiem, ietilpīgiem, ekonomiskiem un drošiem. Bet vai papildus tie var būt arī skaisti? Var, ja runājam par jauno „Opel Zafira Tourer”! „Zafira Tourer” eksterjers ir futuristisks un daudzsološs. Mašīna ieguvusi modelim „Ampera” raksturīgos bumeranga tipa galvenos starmešus un radiatora resti priekšgalā, jau

Tourer” kopējais garums ir 4,65 metri, vizuāli tas nešķiet liels automobilis. „Zafira Tourer” aizmugurējās durvis nav nedz bīdāmas, nedz arī veramas atpakaļskata virzienā kā „Meriva”. Visas četras durvis atveras un aizveras tradicionāli — kā ierindas auto. Sajūtas vadītāja vietā: auto priekšpusē ar šaurajiem statņiem, lielajiem sānu logiem un durvis iestiprinātajiem atpakaļskata spoguļiem krietni uzlabo apkārtnes pārdzīvošanu. Sēžot pie stūres, var apbrīnot kolosālo plašumu, kas pilnībā atbilst minivena nosaukumam, un neticami šauros jumta balstus, kas vispār netraucē redzamībai. Priekšējais panelis ir skaidri strukturēts, piedāvājot atzīstamu komfortu auto vadītājam un pasažierim. „Zafira Tourer” standarta aprīkojumā ietilpst inovatīvie, anatomiski veidotie lieli priekšējie sēdekļi, kurus iespējams konfigurēt visdažādākajos veidos. Turklāt abus krēslus 180 mm garumā ir iespējams slidināt atpakaļ, bet vadītāja sēdekļa augstumu var regulēt 65 mm diapazonā. Trijos līmeņos bīdāmā viduskonsole „FlexRail” savukārt izveidota kā modulāra sistēma, kas pēc nepieciešamības izmantojama kā ērts elkoņbalsts, mantu glabātava vai glāzu turētājs. Bet USB kontaktligzdu mums izdevās atrast tikai pēc ilgas meklēšanas — tā kopā ar piepīpētāju iemontēta paneļa viduskonsoles apakšā atveramā slepenā kabatiņā. No pasažiera vietas pirmais iespaids par salonu: šajā automobiļi var komfortabli ceļot; aizmugurējās sēdvietas ir veramas, nevis bīdāmas; otrajā rindā ir trīs atsevišķi sēdekļi ar karalisku sevis pārbīdīšanas un atzveltnes regulēšanas diapazonu. Omu uzlabo gaisma no panorāmas jumta, plašais salons un ērtie sēdekļi. Vietas galvai un kājām abās sēdekļu rindās ir pietiekami; sēdekļu atzveltnes ir regulējamas ne tikai priekšējiem, bet arī aizmugurējiem sēdekļiem. Stiklietu nodalījumu salonā ir vairāk, nekā var iedomāties — aptuveni 30. Braucējiem var gadīties aizmirst, tieši kurā no tiem nolikti dokumenti, un var paiet labs brīdis, līdz tos atradīsiet.

Salona „Flex7” sistēma ļauj izvēlēties plašas salona konfigurācijas iespējas. Otrā rinda vairs nav dīvāns, bet gan trīs individuālas sēdvietas, kuras visā garumā neatkarīgi cita no citas ir iespējams slidināt 210 mm amplitūdā, turklāt tās var pilnībā

papildaprīkojums, nevis standarta komplektācija. Piecvietīgajā variantā bagāžas nodalījuma tilpums ir 710 litri (par 65 litriem vairāk nekā līdzšinējam modelim). Noloķot arī otro sēdekļu rindu līdzēnā grīdā, vietu bagāžai automobiļi var palielināt līdz pat 1860 litriem. „Zafira Tourer” izceļas ar plašo stiklojuma laukumu, tostarp priekšējam vējstiklam stieptoties jumtā. Panorāmas jumts, kas turpinās līdz pat auto aizmugurei, nodrošina pasažieriem patīkamu gaisotni. Taču šis monumentālās stikla virsmas ir auto papildu liekais svars, bez kura tā braukšanas īpašības kļūtu vēl aizraujošākas. Gluži tāpat kā modeļiem „Insignia” un „Astra” arī „Zafira Tourer” izmantotā „FlexRide” sistēma piedāvā trīs braukšanas režīmus — „Standard”, „Tour” un „Sport”. Taču „Zafira Tourer” modeli iespējams nokomplektēt ar sistēmām, kas līdz šim bija pazīstamas tikai prestižiem biznesa klases automobiļiem. Starp tām, piemēram, ir adaptīvā krūza kontrole ar radaru, adaptīvie lukuri, „Opel Eye” videokameras sistēma ar ceļa zīmju atpazīšanas funkciju un daudzas citas drošības sistēmas. Viena no „Zafira Tourer” priekšrocībām ir iebūvētā velosipēdu turēšanas sistēma „FlexFix”, kas jau pazīstama no „Meriva” modeļa. Tomēr tās jaunākajā versijā uz izbīdāmā turētāja nostiprināmi jau četri velosipēdi ar kopējo masu līdz pat 100 kg. Jaunieievēdums — velosipēdu turētājs tagad ir aizslēdzams, turklāt auto bagāžnieku varēs atvērt, velosipēdus nenonēmot, jo šajā sistēmā ir slēdzis, kas velosipēdus sagāz sāpūs.

„Opel Zafira Tourer” sākotnēji pieejams ar modeļos „Astra” un „Insignia” iepazītajām trīs 2,0 CDTI „common-rail” turbodīzeļa versijām. Piedāvātās jaudas — 110 ZS, 130 ZS un 165 ZS. Benzīna dzinēju klāsts ietver divas 1,4 turbomotora versijas — 120 ZS un 140 ZS. Bez 6 MT mehāniskās ātrumkārbas pieejama sešu pakāpju AT 140 ZS jaudīgajam 1,4 litru dzinējam un 165 ZS jaudīgajam 2,0 CDTI motoram. Visas „Zafira Tourer” versijas ekipētas ar „Opel” jauno „Start/Stop” tehnoloģiju. Pirmo degustējām modifikāciju ar visjaudīgāko 2,0 litru 165 ZS dīzeļdzinēju, kas komplektēts ar „Start&Stop” sistēmu. 2,0 CDTI „Cosmo 6AT” 165 ZS dīzeļmotora 350 Nm griezes moments valda no 1750 līdz 2500

Turpinājums 5. lpp ➤

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?

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

Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaiņu, bremžu disku apvīpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un riņļu maiņu.
 - Eļļu un filtru maiņu.
 - Elektrosistēmu remontu.
 - Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
 - Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
 - Lukuru gaismu regulēšanu.
 - Bukšu izgatavošanu.
 - Nestandarta darbus.
 - Mikroautobusu remontu.
 - Savirzes regulēšanu komerctransportam.
 - Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.



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



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

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 reklamām 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

Tehniskā apskate Latvijā – viena no modernākajām Eiropā

Eiropas Komisijas (EK) speciālisti, gan citi starptautiski eksperti vairākkārt ir atzinuši, ka Latvijā jau šobrīd ir viena no modernākajām un progresīvākajām tehniskās apskates sistēmām Eiropā, un starptautiskā mērogā norādījuši uz Latviju kā labās prakses piemēru citām valstīm.

Vienlaikus EK nākusi klajā ar priekšlikumiem par tehniskās apskates sistēmas pilnveidi Eiropas Savienībā (ES) kopumā. EK norādījusi, ka tādejādi uz Eiropas ceļiem gadā varētu vēl glābt vairāk kā 1200 cilvēku dzīvību (tautsaimniecībai tas nozīmē vairākus simtus miljonu latu ieguvumu). Turklāt lielākā daļa no EK priekšlikumiem saistībā ar tehniskajām apskatēm Latvijā jau ir ieviesti un sevi ir pilnībā attaisnojuši. Piemēram, pārbaudes ar instrumentālajām metodēm (bremžu stendi, auto izplūdes gāzu pārbaude), biežākas pārbaudes transportam, kurš veic pasažieru

pārvadājumus, datu ievade un uzturēšana kopējā reģistrā gan par tehniskās apskates datiem, gan par auto nobraukumu datiem u.c. Visas šīs lietas un jauninājumus Eiropā vēl tikai plāno ieviest kā obligātas prasības, tajā pat laikā Latvijā tie jau darbojas un mūs valsts tiek minēta kā labās prakses piemērs.

Eiropā ir tikai dažas valstis (Lielbritānija un Nīderlande), kur tehnisko apskati atsevišķām automobiļu kategorijām veic servisos. Šāda sistēma nav ne Baltijas valstīs, ne arī Skandināvijā. Kopumā Eiropā šī sistēma sevi nav pierādījusi un attaisnojusi kā veiksmīgu, tā netiek rekomendēta ieviešanai. Šādai sistēmai ir vairāki riski. Piemēram, var veidoties interešu konflikts, jo tas, kurš remontē automobiļus nevar objektīvi veikt arī to pārbaudi; šāda sistēma prasa būtiskus administratīvos un finanšu resursus – jo nepieciešams nodrošināt servisu uzraudzību;

iespējamās problēmas ar informācijas apmaiņu starp dažādu institūciju / iestāžu reģistriem; sistēma būtu nedraudzīgāka autovadītājiem, jo šobrīd pirms tehniskās apskates CSDD ir iespēja pārliecināties par visu ar dalību satiksmē saistīto maksājumu nomaksu (turklāt tas notiek bez papildus administratīvajiem izdevumiem, ko izmaiņu gadījumā, visticamāk, nāktos segt pašiem autovadītājiem).

Līdz ar to Latvija atbalsta EK rekomendācijas un priekšlikumus saistībā ar tehniskās apskates sistēmas pilnveidi (modernāku pārbažu ieviešanu), bet neatbalsta ideju, kas izskanējusi ārpus EK rekomendācijām saistībā ar transportlīdzekļu tehniskās apskates sistēmas īstenošanu servisos vai citviet. Tas būtu solis atpakaļ un nesaskanētu ar Eiropā valdošajām tendencēm ceļu satiksmes drošības jomā.

Gaidāmas izmaiņas A un D kategoriju vadītāja apliecības iegūšanas kārtībā

CSDD aicina topošos motociklistus un autobusu vadītājus savlaicīgi nokārtot eksāmenus

Ņemot vērā, ka no 2013.gada 1.janvāra visā Eiropas Savienībā (ES) un līdz ar to – arī Latvijā stāties spēkā izmaiņas A un D kategoriju transportlīdzekļu vadītāju apliecību iegūšanas kārtībā, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) aicina topošos motociklu un autobusu vadītājus savlaicīgi veikt visas nepieciešamās darbības, lai līdz 2012.gada beigām iegūtu A vai D kategoriju vadītāja apliecības. Izmaiņas normatīvajos aktos nosaka, ka no 2013.gada sākuma attiecīgo kategoriju vadītāja apliecības būs iespējams iegūt no 24 gadu vecuma, līdzšinējā 21 gada vietā, savukārt eksāmenu kārtošanas norisē un izmaksās izmaiņas nav plānotas.

Rūpējoties gan par pašu transportlīdzekļu vadītāju drošību, gan par pārējo ceļu satiksmes dalībnieku drošību, atbildīgās ES līmeņa institūcijas diskusiju rezultātā pieņēmušas attiecīgu Direktīvu. Šīs izmaiņas ir saistošas ikvienai ES dalībvalstij, arī Latvijai, līdz ar to apstiprināti grozījumi gan Ceļu satiksmes likumā (23., 24.pants), gan Ministru kabineta (MK) noteikumos „Transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas un atjaunošanas kārtība”. Ar šiem grozījumiem pilnībā var iepazīties šeit: likums: <http://ej.uz/pepf>, MK noteikumi: <http://ej.uz/z183>.

CSDD iesaka un aicina cilvēkus, kuri šobrīd ir sasnieguši 21 gada vecumu, bet vēl nav 24 gadus veci, savlaicīgi uzsākt mācības autoskolā vai – ja tās jau ir uzsāktas, turpināt, eksāmenus nokārtojot līdz šī gada beigām. Vadītāja apliecības iegūšanai nepieciešamais laiks ir atkarīgs no katra topošā vadītāja. Minimālais D kategorijas vadīšanas tiesību iegūšanas laiks ir pusotrs mēnesis, A kategorijai – mācībām un tiesību iegūšanai arī jāreķina aptuveni viens mēnesis, motociklu eksaminācijas sezonu MK noteicis līdz 1.oktobrim. Vienlaikus CSDD iespēju robežās nāk pretī topošajiem motociklistiem, jo atkarībā no laika apstākļiem un atbilstoši MK noteikumiem, tai ir tiesības šo termiņu pagarināt.

Jāatzīmē, ka iepriekšminētais A kategorijas tiesību iegūšanas vecums – 24 gadi neattiecas uz vadītājiem, kuriem ir iegūtas tiesības vadīt A kategorijas motociklus ar jaudas ierobežojumu. Šie vadītāji tāpat kā pašlaik – pēc divu gadu stāža sasniegšanas – varēs apmainīt apliecību un saņemt tiesības vadīt visa veida motociklus. Tāpat tas neattieksies uz vadītājiem, kas pēc jaunā gada, sasniedzot 18 gadu vecumu, būs ieguvuši A2 kategorijas motociklu vadīšanas tiesības; proti, šie vadītāji pēc divu gadu stāža sasniegšanas un attiecīga vadīšanas

eksāmena nokārtošanas arī varēs apmainīt apliecību un saņemt tiesības vadīt visus motociklus.

Līdz ar to, no 2013.gada 1.janvāra būs trīs kategoriju motocikla vadītāja apliecības:

- kategorija A1 – vadītāja apliecību iespējams iegūt no 16 gadu vecuma; motocikli, kuru motora darba tilpums nepārsniedz 125 kubikcentimetrus, jauda nepārsniedz 11 kilovatus un jaudas attiecība pret svaru nepārsniedz 0,1 kilovatu uz kilogramu, kā arī tricikli, kuru jauda nepārsniedz 15 kilovatus;
- kategorija A2 – vadītāja apliecību iespējams iegūt no 18 gadu vecuma; motocikli, kuru jauda nepārsniedz 35 kilovatus, jaudas attiecība pret svaru nepārsniedz 0,2 kilovatus uz kilogramu un kuri nav atvasināti no transportlīdzekļiem, kuru jauda ir vairāk nekā divas reizes lielāka;
- kategorija A – vadītāja apliecību iespējams iegūt no 24 gadu vecuma, motocikli, kā arī tādi tricikli, kuru jauda pārsniedz 15 kilovatus.

Transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas nodrošināšana un sistēmas pilnveide ir viena no CSDD darbības pamatfunkcijām. Vairāk par kvalifikāciju var uzzināt CSDD mājas lapā: http://www.csdd.lv/lat/vad_kva

Latvijas pirmklasniekam un otrklasniekam – dāvanā drošas satiksmes grāmata

Jaunajā mācību gadā CSDD turpina rūpēties par skolēnu drošību.

Sagaidot jauno mācību gadu un rūpējoties par skolēnu drošību ceļu satiksmē, arī šogad Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) sarūpējusi vairākas noderīgas un interesantas lietas, kā arī turpina iepriekšējos gados īstenotos izglītības projektus. Līdztekus esošajām aktivitātēm, jaunas pedagoģiskās iespējas satiksmes drošības jomā piedāvā CSDD Rīgas Motormuzejs (RMM).

CSDD un RMM jau vairākus gadus darbojas bērnu un jauniešu izglītošanas jomā, sekmējot, ka viņi no mazotnes atbilstošā veidā apgūst un izprot ceļu satiksmes noteikumus, zina, kā rīkoties, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas, lai pasargātu gan sevi, gan pārējos satiksmes dalībniekus.

CSDD organizē informatīvās kampaņas, liekot uzsvartu uz mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku – gājēju, velosipēda un mopēda vadītāju – drošību, bet viens no svarīgākajiem momentiem, kas uzlabotu bērnu drošību ir viņu pašu iegūtās zināšanas par ceļu satiksmes drošību un uzvedību uz ceļa. Visām pamatskolas klasēm mācību

standartos ir noteikti drošības jautājumu apguves mērķi, uzdevumi un vēlamie rezultāti. Tādēļ rūpējoties par to, lai standarta prasības tiktu veiksmīgi realizētas, ik gadus CSDD sagatavo mācību līdzekļus kādai no klasēm.

Bezmaksas grāmata „Lielī ceļi, mazi ceļi – droši ceļi” – visiem Latvijas 1.un 2.klases skolēniem

Uzsākot jauno mācību gadu ikviens Latvijas pirmklasnieks un otrklasnieks bez maksas saņems CSDD sagatavotu grāmatu „Lielī ceļi, mazi ceļi – droši ceļi”. CSDD nodrošinājusi, ka šobrīd izdevums ceļo pie visiem Latvijas vispārīgizglītojošo skolu 1.un 2. klases skolēniem – kopumā 40 000 bērniem.

Šī grāmata ir 2009.gadā iznākušā izdevuma, kas guva bērnu, viņu vecāku un pedagogu atsaucību, papildināta un uzlabota versija. Tajā īpašs akcents likts uz tādu mācību procesu, kas nodrošina sekmīgu satiksmes drošības zināšanu apgūšanu. Tāpat svarīgi, lai mācību process ir interesants, aktīvs, uz problēmu risināšanu orientēts un praktisks.

Grāmatā pirmo klašu skolēniem ir vairāki uzdevumi, piemēram, izprast satiksmes drošības nozīmi, attīstīt situācijai pareizu

uzvedību, iemācīties un izrast gājēju un pasažieru drošības noteikumus. Šajā grāmatā ir apkopoti galvenie temati, lai šajā vecumā bērni ceļu satiksmē būtu zinoši un līdz ar to – pasargāti. Teorētisko materiālu caurvij interesanti un uzmanību piesaistoši uzdevumi.

Grāmata „Lielī ceļi, mazi ceļi – droši ceļi” lejupeļlādējama arī CSDD mājas lapā: <http://ej.uz/tfqq>. Turpat atrodami arī metodiskie norādījumi grāmatas izmantošanai.

Uz grāmatas materiāliem balstīta mācību filma „Lielī ceļi, mazi ceļi – droši ceļi”, tā atrodama CSDD mājas lapā: <http://ej.uz/j24t>. Šajā filmā tās galvenie varoņi – mūziķi Chilli un Ozols – palīdz jaunajiem satiksmes dalībniekiem – pirmo klašu skolēniem – vērot, iejusties un izprast dažādas ceļu satiksmes situācijas un noteikumus. Piemēram, kāpēc brauktuve ir bīstama zona un kāpēc tās tuvumā jābūt īpaši uzmanīgam; kā izvēlēties visdrošāko ceļu starp mājām un skolu; kādi noteikumi jāievēro saistībā ar sabierisko transportu; kādi drošības pasākumi jāievēro personīgajos tarnsportlīdzekļos; kāda ir satiksmes regulēšanas sistēma; kā sevi sargāt sliktos laika vai nepietiekamas redzamības apstākļos.

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	LIEPĀJA, R TA K Brīvības iela 148, LV - 3401 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 63489184
ALŪKSNE, R TA Rūpniecības iela 3 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	TA Grobiņa, Krasta iela 12a Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 otrdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00 IP TA 63490670
BALVI, R TA Robežziela 1 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	LIMBAŽI, R TA Mehānizācijas iela 8 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 64022886
BAUSKA, R TA Upmalas iela 2 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	MADONA, R TA Saules iela 60 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 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	OGRE, R TA Austrumu iela 14 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 trešdienās 8.30 - 19.00 IP TA 65049130
DAUGAVPILS, R K Kraujas iela 3 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 65428871	PREILI, R TA Brīvības iela 76 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00	RĒZEKNE, R TA K Jupatovkas iela 1a Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 pirmdienās 8.30 - 19.00 K IP 64622358
DOBELE, R TA Liepājas šoseja 29 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	TA Ludzā, Rūpniecības iela 2e 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	SALDUS, R TA Saldus apvedceļš 10 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 pirmdienās 8.30 - 19.00 IP TA 63881718
JELGAVA, R K Satiksmes iela 2a Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00 K IP 63021396	TALSI, R K Laidzes iela 9 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 63224427
TA Satiksmes iela 2c Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00, sestdienās 8.30 - 15.00	TA Blumbaha iela 9 Pirmd., otrd., trešd., piektdienās 8.30 - 17.00 Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00 IP TA 63224370
JĒKABPILS, R K Ā. Elksnes 2 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 65231730	TUKUMS, R TA Zemītes iela 5 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 63122505
TA Ārjas Elksnes iela 2a Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00, sestdienās 8.30 - 15.00	VALKA, R TA Varoņu iela 51, 51a Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 64781363
KRĀSLAVA, R TA Indras iela 28c Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	VALMIERA, R K Lāčera 3 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 64220786
KULDĪGA, R TA Planīcas iela 69 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 63341185	TA Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00 sestdienās 8.30 - 14.00 IP TA 64281215
R TA Transportlīdzekļu reģistrācija Tehniskās apskates stacija Vadītāju kvalifikācija Iepriekšējais pieraksts Tehniskās apskate automobiļiem ar pilno masu virs 3,5 t	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, Ģerāzdas 15
mob. t. 29848899 - Aivars
zemgalemp1@inbox.lv



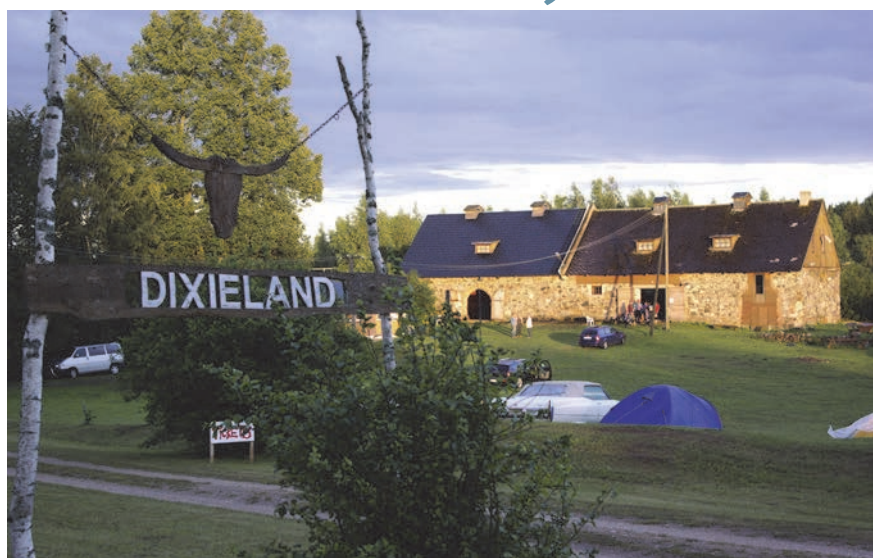
**SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO
TRANSMISIJU REMONTA CENTRS**

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

 Silver Crown

A Reportāža

Amerikāņu autopiedzīvojumi 2012



Daina Siliņa

Šis gads Latvijas amerikāņu auto cienītājiem izvērtās negaidīti raibs un piedzīvojumiem bagāts. Neviens šāgada pasākums nenotika bez piedzīvojumiem un pārdzīvojumiem. Bet labāk visu pēc kārtas.

Aktīvā sezona šogad tika atklāta jau maija beigās ar pilnīgi jaunu pasākumu Igaunijā, kam ir milzīgs potenciāls attīstībai nākotnē. No 25. līdz 27. maijam Igaunijā netālu no Tartu, nelielā pilsētiņā Elva, notika pirmais „Old Iron Weekender”, kas sevi apvienoja amerikāņu un arī nedaudz citu retro auto salidojumu ar „rockabilly” mūzikas festivālu. Divus vakarus uzstājās vairāk nekā piecas grupas no dažādām valstīm. Arī mūsu Pits Andersons tur bija. Pasākuma vietas izvēle bija vienkārši lieliska, vietas pietika gan auto, gan pasākuma dalībniekiem. Tika izbaudīts brīvdabas kino — kā vecajos labajos laikos — un dejots līdz rītam. Laikapstākļi īpaši nelutināja, taču arī neko nesabojāja. Taču —

kā jau minēju — neiztika bez piedzīvojumiem. Tā kā parāde pēkšņi nez kādu iemeslu pēc startēja stundu agrāk, nekā bija plānots, tiem, kas nebija ieradusies tik agri, nekas cits neatlika, kā pēc nelielas pavizināšanās atgriezties nometnes vietā un izklaides uzrīkot pašiem.

Jau pēc nedēļas no 1. līdz 3. jūnijam Saulkrastos Amerikāņu auto kluba organizēto 7. amerikāņu auto cienītāju salidojumu pamatīgi pabojāja laikapstākļi. Tik aukstu un lietainu jūnija sākumu neviens nespēja atcerēties. Varbūt tāpēc šis tas no programmas arī neizdevās tik labi, kā bija iecerēts, taču to atsvēra bagātīgais mūzikas piedāvājums. Pirmo reizi Latvijā bija iespēja dzirdēt tādu Krievijas grupu kā „Gagarin Brothers”, un tas nepārprotami pārspēja gaidīto. Puiši publiku „paņēma” jau ar pirmajiem akordiem — atraktīvi visi kā viens. Šādu piedāvājumu nevarēja pārspēt pat Igaunijas labākā rockabilly grupa „Boogie Company”, kas noslēdza gan koncerta



publisko daļu Saulkrastu centrā, gan arī vakara slēgto daļu, kas beidzās tikai tad, kad pirmie gaiši jau sen bija pamodušies.

Vasaras pasākumu kulminācija bija Igaunijā, Hāpsalu, no 6. līdz 8. jūlijam, kur jau krietnu atpazīstamību ieguvušais „American Beauty Car Show” visus priecēja kā parasti gan ar neredzētiem un īpašiem amerikāņu autobūves šedevriem, gan arī ar mūziku. Visu skatītāju nedalītas simpātijas piektdienas vakarā izpelnījās vecais labais „Apelsīns”. Kungiem gadi neko daudz nebija kaitējuši — joprojām no pirmajiem līdz pat pēdējiem akordiem spēja aizraut publiku. Visa pasākuma nagla bija pats labākais 2012. gada Elvisa dubultnieks no Irijas. Gandrīz kā īstais — no matu galiņiem līdz papēžiem. Līdz pat sestdienas pēcpusdienai nekas neliecināja par to, ka... baisais negaiss pils parku pusstundas laikā pārvērtīs līdz nepazīšanai. Dubļi un ūdens vietām bija līdz pat ceļiem.

Visu „rockabilly” mūzikas cienītāju salda is ēdiens kā parasti bija „Valga Cruising”, kur



rančo „Dixieland” uz četrām dienām apstājas pasaule. Viss eksistē un griežas tikai ap mūziku. Četrās dienās 10 grupas — tur nu savai gaumei kaut ko var atrast ikviens. Tomēr šeit pasākuma dalībniekus gaidīja nebijis pārsteigums. Vietējie zagļi vienā naktī notīrīja visu, kas atrodams uz galda — sākot ar ceptiem kartupeļiem un beidzot ar izsmēķu burciņu. Taču ar to bija par maz — nākamajā naktī viņi atnāca pēc automašīnas. Taču tur viņus noķēra bariņš iereibušu milzīga izmēra vīru no Somijas „Cadillac” kluba. Zagļi vietējo policiju gaidīja vairāk par visiem.

Lietuvas ikgadējais „American Spirit” no 10. līdz 12. augustam Palangā pagāja bez īpašiem starpgadījumiem. Pasākums pēc norises bija visai līdzīgs

iepriekšējā gadā notikušajam, taču šoreiz īpaši gaidīti bija „Cadillac” automašīnu īpašnieki, jo pasākums bija zem „Cadillac-110” zīmes. Ja neskaita to, ka, nepierēķinot drošības rezervi, pāris autiņu sabadjās, kopumā viss noritēja mierīgi. Starp cietušajiem nebija neviena no vecajiem autiņiem, tā ka vēstures mantojums palika neskarts. Žēl tikai, ka uz pasākuma laiku no tuvējām pilsētām policisti bija sabraukuši piepelnīties. Sodus sapelnīja gandrīz vai katrs otrs, jo Lietuvas policijai ir vienalga, ka sešmetrīgu auto nevar novietot turpat, kur „Ford Fiesta”. Tāpat viņiem šķiet, ka josta ir pats svarīgākais atribūts mašīnā un „Chevy Van Buss” ir kravas auto, tāpēc jāmaksā nodeva.

Vēl jau sezona nav pilnībā beigusies, un daži pasākumi vēl priekšā, taču šķiet, ka šis gads ar savu raibumu, piedzīvojumiem un laikapstākļiem atmiņā paliks vēl ilgi. Ko atcerēties un pārrunāt savā starpā, kamēr mašīnas gulj ziemas miegā, pietiks līdz pat pavasarim.



Auto Plus

**AUTODALAS
no
AMERIKAS**

Brīvības 390 67520010 | Kurbada 6 67281822 | Astras 5b 67598312

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

AUTO RITMS

AUTOEVAKUATORS

24H

T. 2255 5543

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

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

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

SIA **"AM AUTO"**
Brīvības 193, Rīga
Tālr.: 29427911, 67297907
katru dienu no 11.00 līdz 23.00

veikals serviss

IZPŪTĒJ

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

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

Ekipāžai ērtības, kapteinim - braukšanas prieks

«Opel Zafira Tourer» / «Ford C-Max» degustācija

► Turpinājums no 2. lpp.

apgrīzīenu amplitūdā, bet pēc 3000 apgrīzīeniem motora dinamiskums „novīst”. Ja šādi regulēts dīzels aprīkots ar manuālo kārbu, tad, lai saglabātu pieklājīgu kustības dinamiku, būs jāpārslēdzas biežāk, nekā pierasts. Toties 2,0 litru 165 ZS dīzeļdzinējs un automātiskā pārnesumkārbā šim auto pietāv lieliski — tieši tas, kas nepieciešams ģimenes minivanam. Lai arī 10 sekundes līdz 100 km/h nav nekas galvu reibinošs, ikdienas situācijām ar to vajadzētu pietikt. Dzinēja „Start/Stop” sistēma ir standarta aprīkojumā, ļaujot mazliet ietaupīt degvielu, taču vidējais patēriņš ražotāja solīto 5,2 litru vietā reāli uzrādīja nepilnus 7 litrus uz 100 kilometriem. Dīzeļvariantā pilnam komfortam gribētos vēl labāk izolētu motortelpu un salonu. Otrās degustētais „Opel Zafira Tourer” bija pieejams ar 1,4 litru turbopūtes benzīna dzinēju, kas attīsta 140 zirgspēku jaudu. Pēc manām subjektīvajām sajūtām, šis vieglais 1,4 litru turbomotors komplektā ar sešpakāpju manuālo pārnesumkārbu labāk atbilst jaunā „Zafira” sportiskajai būtībai un tieši šādā versijā kļūst par vērā ņemamu „Ford S-Max” konkurentu. Auto pašmasa ir 1571 kg, 100 km/h no vietas tas sasniedz apmēram 10 sekundēs, bet visos ikdienas režīmos dinamika ir allaž klātesoša. Šādā izpildījumā „Zafira Tourer” pretendē uz „Premium” minivena statusu, tā pasažieri prātīs novērtēt līgano gaitu un salonā valdošo klusumu. Un, galvenais, — šis komfortablais ekspresis skrien kā vējš, uz 100 kilometriem patērējot nieka 7,2 litrus degvielas.

Salīdzinot ar veco modeli „Zafira B”, jaunajam minivanam „Zafira Tourer” gan garenbāze, gan šķērsbāze ir krietni pieaugušas — attiecīgi 2760 mm (+ 57 mm), bet šķērsbāzes — 1584 mm priekšā

(+ 96 mm) un 1588 mm aizmugurē (+ 78 mm) —, uzlabojot braukšanas komfortu un dinamisko stabilitāti. „Zafira Tourer” ir ģimenes automobīlis, tādēļ „Opel” konstruktori uzsvāru likuši uz komfortu. Priekšējā „McPherson” balstiekārta aizgūta no „Insignia”, bet aizmugurējā tilta konstrukcijā izmantota vērspsteņa un Vata mehānisma kombinācija — tāda pati kā jaunajā „Astra” modelī. Šāda konstrukcija ir vieglāka un kompaktāka par daudzsviru piekari un nodrošina stabilāku braukšanu, mazāku virsbūves šūpošanos un augstu komforta līmeni. Pat braucot lielā ātrumā, „Zafira Tourer” uzvedas kā vieglais automobīlis. Tam ir ne tikai lieliska balstiekārta, bet arī patīkams smagums stūrē un laba skaņas izolācija salonā. „Zafira Tourer” ir īsts lielceļu ekspresis, tas skrien kā vējš, taču ar savām solidajām braukšanas manierēm nepavisam neprovocē agresīvu braukšanu un gluži labi panes mūsu Latvijas ceļa segumu.

«Ford C-Max»

Kopš „Ford” 2003. gadā pārdošanā laida uz tobrīd vēl topošā otrās paaudzes „Focus” platformas būvētu savu pirmo Eiropas kompaktu minivenu, aiztecējis ne mazums ūdeņu. Visiem, kas ar to braukuši, „C-Max” paliek atmiņā ar labām gaitas un vadāmības īpašībām. Un kā nu ne, ja auto pamatā ir lieliskā „Focus” šasija. Pirmā „Ford” kompaktvena pilnais nosaukums līdz 2007. gada modernizācijai bija „Focus C-Max”, taču tad tika lemts „Focus” klātbūtni padarīt neuzkrītošu. Taču būtība nav mainījusies, jo arī otrās paaudzes „C-Max” tika būvēts uz jaunās C segmenta platformas, atkal pirmizrādē 2011. gadā apsteidzot trešās paaudzes „Focus”. Kompaktais „Ford C-Max” šobrīd ir mazākais un jaunākais „Ford” piedāvātais



minivens, taču pavisam drīz pirmizrādi piedzīvos pavisam jauns modelis — „B-Max”. Tiem, kuriem gribas kompaktu, bet septiņvietīgu minivenu, ir pieejams lielais „Grand C-Max”, kurš ir par 14 cm garāks, un parasto durvju vietā aizmugurējās durvis tam ir bīdāmās — kā „piektajai mazdai”.

Minivens „C-Max” ir spilgts piemērs „Ford” centieniem ar katru jaunu modeli celt zīmola prestižu. „Ford” kinētiskā dizaina attīstība jaunajā „C-Max” ir materializējusies glītā auto ar uzkrītošām un pievilcīgām detaļām. Profilu pat varētu apzīmēt kā skaistu, bet šābrīža aktuālo „Ford” modeļu dizaina seja

— platā rallija izmēra dzesēšanas rīkle — mazliet dīsonē ar ģimeniskam minivanam piemēroto piemērtību. Miglas lukturu ligzdas atvēršanas tīklu sānos, padarītas uzkrītošas un vairo izaicinošu izskatu. Atpakaļskata spoguļi tas tuvojoties izskatās uzstājīgs un ātrs kā sporta auto, pat prātā neienāktu, ka aiz agresīvi atplestās rīkles slēpjas ģimenisks minivens. Virzienā uz aizmuguri sašaurināti logi un augšup kāpjoša durvju loga apakšmala vairo dinamisko stāju. Agrākos jumta balstos iebūvētos vertikālos aizmugures lukturus ir nomainījuši zemāk novietoti izskatīgāki gaismekļi. Spoguļu korpusos iebūvēts pagriezienu rādītājs jau sen vairs nav tikai „Premium” mašīnu aksesuārs. „Ford C-Max” virsbūves izmēri garums 4380 mm, platums 1828 mm, augstums 1626 mm, riteņu garenbāze 2648 mm. Pēc saviem ārējiem izmēriem „Ford C-Max” ir tuvāks „Zafira Classic”, nekā lielajam „Zafira Tourer”, kura tiešais konkurents ir cits „Ford” modelis — „S-Max”.

Jaunais „Ford” dizains radis turpinājumu arī „C-Max” interjerā. Tie, kam nav sveši jaunākās paaudzes „Fiesta” un „Focus”, „C-Max” salonā jutīsies kā mājās — vadības ierīču izvietojuma arhitektūra ir tāda pati. Sportisks, ap vadītāju apjozts kokpits. Priekšējā paneļa lielākā daļa veidota no patīkami mīksta porainas plastmasas. Tīrkārtīgas informācijas displeju cipari un burti sasaucas ar tāda paša krāsojuma spidometra un tahometra bultām. Ar „Fiesta” modeli ieviestais viduskonsoles infocentra vadības pogu noformējums dizainiski atgādina nu jau piemirstus „Nokia” modeļu telefonus. Taču salonā valda teicama ergonomika — visas pogas un kloķi ir pareizajās vietās, nekas nekaitina un lieki nenogurdina. Priekšējās sēdvietās ir pietiekami daudz vietas, turklāt

stūres un sēdekļa regulācijas iespējas ļauj bez problēmām atrast ērtu sēdpoziciju ikvienam. Priekšējie sēdekļi ir ar teicamu auguma „satvērienu”, turklāt tie nav pārlietu cieti, bet ir stingri un ar lielisku sānu atbalstu. „C-Max” saista ar interesanto otrās sēdekļu rindas transformāciju risinājumu. Īsumā to var raksturot tā — divatā izcili ērti, trijātā arī ciešami. Aizmugurē tiešām ļoti ērti ir sēdēt diviem, katram atsevišķs benķis un daudz brīvas vietas apkārt. Kad šos krēslus pabīda pa sliecēm uz priekšu/āru, var atvāzt trešo benķi vidū. Plašs panorāmas stikla jumts, kas

sākas pie priekšā sēdošo pakaušiem, tādēļ visas saulrieta krāsas var baudīt gan tikai aizmugurē sēdošie. Diemžēl sēdekļu bīdīšanas sistēma ierobežo auto funkcionalitāti, jo ar nolocītiem sēdekļiem „Ford C-Max” nepiedāvā iegūt līdzenu grīdu — kā citos kompaktajos minivenos. Bagāžnieka minimālais tilpums ir 432 litri, maksimālais — 1723 litri.

Benzīna motoram „C-Max” gadījumā ir viens tilpums, bet četras jaudas, tātad faktiski tie ir četri dažādi benzīna motori. Plus trīs jaudu dīzeļi (1,6 TDCi ar 115 ZS, kam seko divlitru TDCi ar 140 vai 163 ZS). Vairums konkurentu tādu dažādību nepiedāvā! Benzīna dzinēju turboversijas aizstāj vecos lielāka tilpuma atmosfēriskos motorus. Tagad ir viens 1,6 l darba tilpums — četri motori: 105 vai 125 ZS bez turbīnas un 150 vai 180 ZS ar turbīnu. „Duratec” benzīna 1,6 l dzinējs zemākajās jaudas versijās tagad aprīkots ar elektronisku degmaisījuma daudzpunktu iesmidzināšanu un maināmu vārstu atvēršanas fāzu sistēmu. „EcoBoost” versijas vēl papildinātas ar zemas inerces turbokompresoru. Tādēļ ir labāki jaudas un vilkmes rādītāji (turbomotors maksimālo griezi sasniedz jau pie 1600 apgr.) pie salīdzinoši zemāka degvielas patēriņa un tīrāki izmeši, bet galvenais — vairāk braukšanas prieka. Dīzeļi un benzīna turbomotori tiek komplektēti ar sešpakāpju manuālo pārnesumkārbu, bet divlitru dīzeļi, piemaksājot aptuveni 1000 eiro, var dabūt arī ar robotizētu firmas „Getrag” pārnesumkārbu „PowerShift”, kas konkurē ar slavu iekarojušo „Volkswagen” kārbu „DSG”.

Degustējam īso, piecvietīgo „Ford C-Max Titanium” ar 1,6 l „EcoBoost”, 150 ZS, benzīna dzinēju un 6 pakāpju manuālo pārnesumkārbu. Jau iepriekš zinājām, ka

Turpinājums 7. lpp ►



MIKROAUTOBUSU REZERVES DAĻAS

MB 207D-410D, Sprinter, Vito, VW LT, T2, T4, T5, Ford Transit, Renault Master, Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroen Jumper un citi...

EuroBus

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

STARTERI un GENERATORI

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

4motors SIA
15 gadu pieredze auto remonta jomā

■ Rītošās daļas diagnostika un remonts
■ Visa veida virsbūves remonta darbi
■ Tehniskā apkope, dzinēja diagnostika
■ Auto pretaizdzīšanas sistēmu

GEMIN
ALARM SYSTEMS

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

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

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

SPRAUSLA PIRMS TĪRĪŠANAS
SPRAUSLA PĒC TĪRĪŠANAS

Silver Crown

Artlērījas ielā 48, Rīgā, LV 1009
Tālr.: 67311282, M. tālr.: 29234503
www.atrumkarba.lv

«Dzintara volga» cauri gadiem

► Turpinājums no 1. lpp

Mažaparkā 17 aplūs visātrāk norīņķoja lietuvietis Valērijs Vaišvila, bet trešais finišēja Arnolds Dambis, kurš vēlākajos gados sasniedza izcilus panākumus moskviču un pēc tam arī žigulu klasēs. 1966. gadā sacensības risinājās tikko uzbūvētajā Bīķernieku 3,580 km garajā meistarības aplī, un par uzvarētāju kļuva Boriss Ščetinskis no Ļeņingradas. 1967. gadā par sacensību norises vietu kļuva Rīgas hipodroms, kurā ātrākais bija rīdzinieks Juris Sniķeris. No 1968. gada Vissavienības automobiļu ātrumsacensību „Dzintara Volga” norises vieta ir nemainīga — mums visiem labi zināmais 3,662 km garais Bīķernieku automobiļu trases ātruma aplis. Par pirmo „Dzintara Volgas” uzvarētāju šajā trasē kļuva lietuvietis Jons Valtens, sīvā cīņā apsteidzot rīdzinieku Viktoru Kalniņu. 1969. gadā triumfēja rīdzinieks Jānis Baltiņš. „Dzintara Volgas” sacensībās iesākumā startēja Baltijas, Ļeņingradas un Maskavas sportisti, taču jau septiņdesmitajos gados uz Latviju ceļoja sporta auto arī no tālās Krasnodaras, Toljati, Taškentas, Erevānas un citām pilsētām. 1970. gadā 24 dalībnieku konkurencē ātrākais bija Oļegs Lisenko no Ļeņingradas, bet otro vietu izcīnīja Rīgas taksometru parka braucējs Juris Belmers, kura GAZ-21 automašīnu jau toreiz rotāja vēlāk par leģendu kļuvušais 42. numurs. „Dzintara Volgas” popularitāte un prestižs strauji auga. „Dzintara Volgas” izcīņā vēlējās piedalīties visi tālaika slavenākie PSRS autosportisti. Sacensību dalībnieku skaits strauji auga. To bija tik daudz, ka nācās pat pārveidot Bīķernieku starta— finiša taisni, iekārtojot starta vietas 30 automašīnām vienlaikus, kas šajā trasē no drošības viedokļa ir maksimāli pieļaujamais skaits. 1971. gadā Maskavas un Ļeņingradas sportisti Bīķerniekos ieradās ar jaunajām volgām — GAZ-24 —, kurām blakus smagās, vecās GAZ-21 izskatījās kā tehnika no pagājušā

sacensībās. Trešais finišēja valmierietis Pauls Mežālis, ceturtais — Juris Belmers, piektais bija Viktors Kalniņš, kuri visi vēl brauca ar vecajām volgām. 1973. gadā arī pārējie Latvijas sportisti bija pārsēdušies jaunajās volgās, un togad, par spīti spēcīgai 29 dalībnieku konkurencei, viss goda pjedestāls piederēja mūsējiem. Pirmais — Viktors Kalniņš, otrais — Juris Belmers, trešais — Pauls Mežālis. 1974. gadā brāļi Belmeri izcīnīja savu pirmo vēsturisko dubultuzvaru, pieveicot visus spēcīgos Ļeņingradas un Maskavas braucējus. Pēc gada, skatītāju tūkstošiem Bīķerniekos skaļi gaviļējot, atkal Juris bija pirmais un Valdis otrais. Spēcīgākie Krievijas volgu piloti šiem latviešu brāļiem vairs neko nevarēja padarīt! Pateicoties brāļu

skatītāju tūkstošiem par prieku, izcīnīja tikpat pārliecinošu uzvaru, taču... atkal tika diskvalificēts. Tāpat arī trešajā vietā finišējušais viņa REMR komandas biedrs Argots Liepa saņēma diskvalifikāciju. Kopvērtējumā uzvarēja Vladimirs Aleksandrovs no Kijevas, bet no latviešiem augstāko vietu — ceturto — izcīnīja Zigmunds Burčiks. 1978. gadā pat vispiekassīgākie tiesneši volgai ar 40. numuru nespēja atrast nekādu neatbilstību, un Valdis Belmers atkal svinēja pārliecinošu uzvaru. Pēc gada Valdis triumfēja vēlreiz, pieveicot maskavieti Korennoju, bet cīņā par 3. vietu Juris Belmers apsteidza maskavieti Makejevu. Viss Bīķernieku mežs skanēja fanu gaviļēs kā viens liels stadions! Viktors Kalniņš



Belmeru panākumiem, „Dzintara Volgas” popularitāte strauji auga — Bīķernieku trases malā pulcējās līdz pat 100 tūkstošiem latviešu autosporta fanu. Latvijā bija sācies fenomens, ko mūsdienās droši vien nosauktu par „brāļu Belmeru kultu”. 1976. gadā atkal abi brāļi Belmeri stājās uz goda pjedestāla, tikai šoreiz uzvarēja Valdis, bet starp viņu un Juri iespraucās Sergejs Korennojs no Maskavas.

otro gadu pēc kārtas finišēja piektais. 1980. gadā startam „Dzintara Volgas” sacensībās bija pieteikti 154 sportisti no 23 pilsētām. Volgu klasē uz starta finālbraucienā vietas pietika tikai 30 mašīnām. Diemžēl Valda Belmera mašīna tika diskvalificēta izpūtēja neatbilstības dēļ, un pirmo „Dzintara Volgas” uzvaru Igaunijai izcīnīja Viljārs Kiveriks, kura sudraboto volgu daudzi skatītāji atzinuši par skaistāko auto šajās sacensībās. Otrais bija Leons Šarkovskis, bet trešais — Zigmunds Burčiks. Toties 1981. gadā Latvija atkal svinēja dubultuzvaru — 3,662 km garo Bīķernieku ātruma apli 30 reizes visātrāk apriņķoja Juris Belmers, aiz viņa otrais finišēja Viktors Kalniņš, apsteidzot divus igauņus — Viljāru Kiveriku un Helduru Kūsiņu. Volgu klasē iezīmējās pilnīga Baltijas sportistu dominance, Krievijas braucēji vairs netika pat goda pjedestāla tuvumā. Taču 1982. gada „Dzintara Volgas” fantastiskos rezultātus laikam gan nespētu prognozēt neviens — viss pirmais piecnieks piederēja Latvijas braucējiem! Atkal visus 24 aplūs neapturams bija Juris Belmers, Valdis gan izstājās pēc 12 apliem, toties uz goda pjedestāla tika abi viņa komandas biedri — Argots Liepa un Leons Šarkovskis, arī nākamās vietas rīdziniekiem Vladimiram Rudenko un Aleksandram Sorokinam. 1983. gadā Juris Belmers sasniedza hettriku — trešo uzvaru pēc kārtas —, un Latvijai otro gadu pēc kārtas tika viss goda pjedestāls — Valdis Belmers otrais, Viktors Kalniņš trešais. 1984. gadā „volgu karalis” Juris Belmers „Dzintara Volgā” triumfēja jau ceturto gadu pēc kārtas, otrais finišēja Jurijs Paenurms no Tallinas, trešais



atkal palika Viktors Kalniņš. 1985. gadā pie brāļu Belmeru uzvarām pieradušie līdzjutēji tūkstoši piedzīvoja sāpīgu vilšanos — par uzvarētāju kļuva igauņis Paenurms, bet labākais no mūsējiem — Aleksandrs Sorokins — tikai piektais. Taču 1986. gadā Bīķernieku pārpildītās tribīnes atkal varēja uzgavilēt Valdim Belmeram, kurš izcīnīja savu ceturto „Dzintara Volgas” uzvarētāja titulu, otro vietu ieguva Aleksandrs Sorokins, bet ceturtais finišēja Leons Šarkovskis. 1987. gadā Juris Belmers kļuva par septiņkārtēju „Dzintara Volgas” čempionu, uz pjedestāla trešā pakāpiena kāpa Valdis Belmers, bet starp brāļiem iespraucās Vasilij Haraims no Lietuvas. Piektais finišēja Viktors Kalniņš. 1988. gadā „volgu karalis” Juris Belmers 28 aplu distancē atkal bija nepārspējams, aiz viņa palika igauņis Peters Node un Nikolajs Hvostovs no Maskavas. Valdis Belmers finišēja ceturtais, Leons Šarkovskis — septītais. 1989. gadā Juris Belmers otro reizi „Dzintara Volgas” vēsturē atkārtoja hettriku — trīs uzvaras pēc kārtas! Uz goda pjedestāla atkal kāpa Hvostovs un Node, tikai šoreiz apgrieztā secībā, bet veterāns Viktors Kalniņš izcīnīja 4. vietu. Valdis Belmers šoreiz diemžēl izstājās, kad līdz finišam bija palikuši tikai seši apli. 1990. gadā negaidīti par uzvarētāju kļuva igauņis Peters Node, kuram izdevās pieveikt pašu Juri Belmeru. 1991. gadā „Dzintara Volgas” sacensības norisinājās pēdējo reizi pirms 19 gadu pārtraukuma, un savu desmito uzvaru guva Juris Belmers, pieveicot maskavieti Nikolaju Hvostovu un Otaru Ardževanidzi no Gruzijas. Aleksandrs Sorokins finišēja sestajā vietā. Veicot 3,662 km garo Bīķernieku apli ar vidējo ātrumu 124,45 km/h, Juris Belmers uzstādīja līdz šim nepārspētu trases rekordu volgu klasē.

1992. gadā Latvija jau bija atguvusi

valstisko neatkarību un steigda atteikties no jebkāda padomju laiku mantojuma. Leģendārā „Rīgas Dinamo” hokeja komanda tika pārdēvēta par „Pārdaugavu”, bet leģendārās autosacīkstes „Dzintara Volga” — par „Dzintara apli”. Lietuvietis Vitauts Taraile, kurš bija slavens ar saviem panākumiem žigulu klasē, šoreiz Bīķerniekos ieradās ar „BMW M3” sporta automašīnu. Sacensību organizatori izdomāja, ka šis nepazīstamais sacīkšu monstros pēc dažiem tehniskajiem parametriem (dzinēja darba tilpums un aizmugures piedziņa) itin labi iederētos tā sauktajā desmitajā jeb volgu klasē, tādā veidā šo monomarkas automobiļu klasi faktiski pārvēršot par „brīvo” klasi. Sacensībām pieteikti Rīgas taksometru parka braucēji Juris Belmers, Viktors Kalniņš un Aleksandrs Sorokins ar šādu lēmumu nebija mierā un uz starta vispār neizgāja... Sacensības notika, bet tā jau vairs nebija „Dzintara Volga” ne pēc formas, ne saturā.

No jauna vēsturiskās un leģendām apvītās sacensības „Dzintara Volga” pēc 19 gadu pārtraukuma tika atjaunotas 2010. gadā un baudīja nacerēti lielu dalībnieku un skatītāju atsaucību. 2011. gada „Dzintara Volgas” sacensībās uz starta atkal stājās volga ar neaizmirstamo 40. numuru uz sāniem — Bīķernieku trasē 67 gadu vecumā sacentās leģendārais autosportists Valdis Belmers! Pašlaik Latvijā ir uzbūvētas 25 un Igaunijā 3 šosejas sacīkšu automašīnas „Volga”, un tā šobrīd jau ir lielākā sporta monomarkas automobiļu klase Baltijā. 2012. gadā nodibinātā „Dzintara Volgas kausa” izcīņa jau risinās 5 posmos, taču īstā „Dzintara Volga” kā parasti Bīķerniekos notiks rudenī — 15. septembrī



gadsimta. Uzvarēja Jurijs Ivins no Ļeņingradas, taču mūsu Valdis Belmers ar savu veco GAZ-21, braucot uz absolūtās riska robežas, apsteidza ne vienu vien jauno volgu un finišēja ceturtais. 1972. gadā arī Rīgas eksperimentālās mehāniskās rūpnīcas braucējs Valdis Belmers bija ticis pie jaunās volgas GAZ-24 un 25 dalībnieku konkurencē izcīnīja savu pirmo uzvaru Vissavienības

1977. gadā „Dzintara Volgas” pirmajā braucienā atkal viss bija kārtībā — pirmais Valdis, otrais — Juris. Taču padomju autosporta funkcionāri beidzot bija atraduši veidu, kā apturēt neuzvaramos latviešus brāļus Belmerus. Tika paziņots, ka Valdis diskvalificēts, jo viņa mašīna neatbilstot tehnisko noteikumu prasībām. Par spīti visam, Valdis otrajā braucienā atkal bija uz starta un,

Autoserviss
AUTO GĀZES IEKĀRTAS
APKOPE, REMONTS
«Ātrums serviss» SIA
 Lubānas iela 82, Rīga
 +371 2044 9994
 www.atrumsgaze.lv
 info@atrumgaze.lv

JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS



Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība
 Lielvārdes iela 130 Kalciena iela 148
 Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
 29541238 29545086

skype: japanautoparts.lv
 e pasts: doks1@navigator.lv
 www.japanautoparts.lv

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

FARKOPI
 Ar E-20 sertifikātu
IZPŪTĒJI
AUTO AKSESUĀRI
 VAIRUMĀ UN MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS
www.farkop.lv
 Maskavas iela 446c
 tālr. 66116670, 28618021
 Liepājas iela 23, Rīga
 tālr. 67617250, 28618151

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

Ekipāžai ērtības, kapteinim - braukšanas prieks

«Opel Zafira Tourer» / «Ford C-Max» degustācija



► Turpinājums no 5. lpp.

kolēģi žurnālisti šo dzinēju nosaukuši par labāko „downsizing” ēras motoru, kāds līdz šim radīts. Un tiešām 1,6 l „EcoBoost” apvieno divu litru motora temperamentu ar 1,4 motora patēriņu: vidējais degvielas patēriņš ir 6,6 litri/100 km — minivenam tas ir izcils rādītājs. Palīdz arī sešpakāpju pārnesumkārbā, kuru nemaz nenākas lietot tik bieži, jo dzinējs izceļas ar apskauzamu elastību visplašākajā apgriezienu diapazonā, tā vilkme jau pie 2000 apgriezieniem līdzinās labākajiem modernajiem dīzeļiem. Auto, kura pašmasa ir 1385 kg, ar šādu dzinēju līdz 100 km/h paātrinās 9,4 sekundēs, bet ikdienas režīmā ar to var braukt pat ļoti dinamiski. Ar 150 ZS pilnīgi pietika, lai izbaidītu „C-Max” piekarei un stūrei atbilstošu asumiņu, liekot kādai pasažierei izsaukties: „Pasaulīt, tas jau ir sporta, nevis ģimenes auto!”

Braukt ar „C-Max” ir tikpat viegli kā ar „Focus” vai „Fiesta”, varbūt pat vieglāk augstās sēdpozicijas un plašuma dēļ. Arī vadības ierīces ir līdzīgas. „C-Max” demonstrē tās pašas patīkamās braukšanas īpašības, ar ko ir slavens „Focus” — pārliecinošu stabilitāti un manevrētspēju, jo pamatā ir lieliskā „Focus” šasija. Minivenam jau pēc definīcijas izjūtām ir jābūt nedaudz atšķirīgam no parasta kompakta hečbeka augstāka smaguma centra dēļ. „C-Max” var vēsā mierā, bez panikas izpildīt straujus manevrus un kantēt likumus tā, kā nevienam citam



minivenam pat prātā nenāktu. Vienlaikus „C-Max” nav nogurdinoši ciets, lieliski klausā stūrei un vispār nekādi neatgādina mikroautobusu. Taču stūres atpakaļreakcijas, izsvārotās piekares cietības un komforta balanss no „C-Max” stūrēšanas ļauj gūt prieku. Lai gan stūrei ir elektriskais pastiprinātājs, tā ir „īsa”, precīza un apveltīta ar pagriezienu leņķim un kustības ātrumu adekvātu reakciju. Jau nelielā ātrumā stūre ir nedaudz smagnēja un auto reaģē uz katru mazāko stūres pagriešanu. Te nav izteiktas priekšpiedziņas sajūtas, jo smalka elektroniskā ierīce „Torque Vectoring Control” kompensē griezes momenta ietekmi uz stūri.

Piekare salīdzinājumā ar „Focus” šķiet mazliet mīkstāka. Taču ne tādā mērā, lai laupītu azartiskas braukšanas prieku. Turklāt minivenam pietāv zināms gaitas vieglums un liganums, turklāt šī piekare ir gana energoietilpīga pat uz tipiskas grantsceļu trepes. Patīkamu gaisotni salonā nodrošina arī vieglā, klusā gaita un teicamā trokšņu izolācija. Pēc degustācijas secinājam, ka „C-Max” ir minivens, kas paredzēts īstam braukšanas entuziastam, bet nenobriedušu vadītāju tas pat spējīgs provocēt uz agresīvu braukšanu. „Ford C-Max” pieder pie tiem automobiļiem, kurus, beidzoties degustācijai atvēlētajam laikam, bija mazliet žēl atdot.

Degustācijas secinājumi

Abi mūsu degustācijas dalībnieki nav tiešie konkurenti, lai gan abi divi apdzīvo minivenu segmentu un abiem piemīt vieglā auto cienīgs izmanīgums un parocīga vadāmība, kas apvienota ar pasažieriem maksimāli komfortabliem braucienu apstākļiem. Salīdzinot ar pilnizmēra minivenu „Zafira Tourer”, vidējā izmēra „C-Max” ir krietni kompaktāks. „Zafira” izskatās ne vien lielāks un prestižāks, bet arī efektīvāks auto, toties „C-Max” sniedz vairāk braukšanas prieka. Lieliski, patiešām lieliski, brauc arī „Zafira”, taču fizikas likumus neapmānīsi — jo mazāki ir auto izmēri, jo lielāks ir sportiskas braukšanas azarts... Izvēle atkarīga no tā, cik ietilpīgs auto jums patiesi ir nepieciešams. Nekad neesmu gribējis kļūt par autobusa šoferi, bet man nebūtu nekādu iebildumu, ja „Zafira” vai „C-Max” kļūtu par manu ikdienas auto. Jo zinu, ka no rītiem sēdīšos pie stūres ar prieku, nevis nikni ņurdot, ka atkal jābrauc ar to autobusu... Kāpēc gan izvēlēties vienkāršu hečbeku, ja ietilpīgs un praktisks minivens sagādā tikpat daudz prieka?

„Opel Zafira Tourer” plusi: svaigs, futuristisks dizains, elegants interjers, lieliska komforta/vadāmības attiecība; **minusi:** ērti var sasēsties pieci pieauguši braucēji, septiņiem tomēr par mazu.

Tagad „Opel” ir, ko likt pretī „Ford S-Max”: „Zafira Tourer” ir „Opel”, ar ko prieks braukt! Turklāt „Zafira Tourer” tagad pretendē uz „Premium” minivenu statusu. Salons izceļas ar akurātu eleganci un maksimālu funkcionalitāti. Kā vairākums mūsdienu kompakto minivenu, tas nav necik kompakts — vairāk kā četrarpus metru garš un ar septiņām sēdvietām. Un, kā jau vairākums kompakto minivenu, trešās rindas pasažieri tomēr sevišķi rīcības brīvību nebauda, tāpēc „Tourer” visupirms jāapskata kā ļoti ērts transporta līdzeklis piecām personām. Ja nepieciešams dinamisks, ietilpīgs un elegants ģimenes auto, „Tourer” noteikti ir apsveršanas vērts variants. Cena gan nebūs zema. Latvijā šis automobilis maksās, sākot no 14 219 latiem, bet dīzeļdzinēja un automātiskās pārnesumkārbas komplektācija — vismaz 25 tūkstošus eiro.

„Ford C-Max” plusi: braukšanas prieks, plašums salonā, laba cenas/vērtības attiecība; **minusi:** nav tik funkcionāls kā daži konkurenti, aizmugures sēdekļus nevar nolicīt, veidojot līdzenu grīdu.

„C-Max” pamatā ir lieliskā „Focus” šasija, kas ļauj gūt prieku no stūrēšanas. Šī ir automašīna tiem, kam nepieciešams ietilpīgs auto, bet vairāk par visu patīk braukt. Noteikti dinamiskākais auto savā — mazo kompakto minivenu — segmentā. Varētu pat apgalvot, ka braukšana ar „C-Max” izraisa labdabīgu atkarību, tāpat kā braukšana ar „Focus”. Lietošanas izmaksas ir zemas, četriem cilvēkiem vietas netrūkst ne salonā, ne bagāžas nodalījumā, taču piektajam, kurš sēdēs aizmugures sēdekļi pa vidu, pārāk ērti vis nebūs. „Ford C-Max” ir lielisks kompakts ģimenes auto tiem, kuriem patīk braukt un nav nepieciešamība pēc septiņvietīga auto. Uz tiešo konkurentu fona tā cenas ir pievilcīgas. „C-MAX” cena sākas no Ls 10470. Degustētā auto ar 1,6 „EcoBoost” dzinēju cena ir Ls 14 500.

Auto vasara 2012

Kaspars Bergmanis

2012. gada vasara daudz latviešu atmiņā paliks kā „zaļā ziema”. Bet kāda tā bija Latvijas autobiznesā?

Jaunu auto tirdzniecībā vērojama dzīvība pēc šoka, kurš visus autotirgotājus nolika uz ceļiem 2008. gadā. Pašlaik ieguvēji ir tie autodīleri, kuri piedāvā plašu jauno modeļu klāstu: piemēram, „KIA”, korejiešu autoražotājs, kurš piecu gadu laikā ir veicis acīm redzamu revolūciju dizaina, tehniskā izpildījuma un kvalitātes virzienā.

elektrību, ir „Opel Ampera”. Tā dizains ir spilgts un dinamisks un izceļas uz mietpilsbonisko „Nissan” un „Mitsubishi” elektromobiļu fona. Sarūgtina tikai auto lielā cena, kura man saka — šodien es nevaru atļauties investēt nākotnes tehnoloģiju attīstībā. Tas neviļus atsauc atmiņā tos laikus, kad parādījās pirmie mobilie tālruņi, kas svēra vairākus kilogramus un maksāja bārgu naudu.

Autoremonta jomā vērojama jauna tendence: Latvijas autoserviss sāk apmeklēt klienti no ārzemēm. Automātisko transmisiju rūpnīca „Recro” Cēsīs ik dienu apkalpo vismaz



Krīze un nemitīgi augošās degvielas cenas daudzus ir piespiedušas mainīt ieradumus un attieksmi pret autogāzi. Pirmais ar pārbūvētiem vieglajiem automobiļiem braukšanai ar gāzi tirgū sevi pieteica „Ford” dīleris. Rezultāti nebija ilgi jāgaida, jo augustā 50 sarkanās krāsas „Ford S-Max” iegādājās „Rīgas taksometru parks”, 15 nopirka „Baltic Taksi”. „Ford” dīlera piemēram seko arī „Suzuki”, „Dodge”, „Citroen”, „Dacia” tirgotāji un

piecus ārzemju klientus, kuri ceļu uz Cēsīm ir mērojuši no Krievijas, Baltkrievijas, Igaunijas vai Skandināvijas. Savukārt uz Rīgu ārzemnieki ved remontēt auto virsbūves. Dīmežl situāciju apbēdina fakts, ka daudzi labi meistari ir emigrējuši un strādā Vācijā, Anglijā un Norvēģijā. Ir iestājies ne tikai IT speciālistu deficīts, bet sameklēt arī zinošu autoremonta atslēdznieku ar augstu atbildības izjūtu jau ir problēma.



piedāvā uzgāzēt ar gāzi. Tomēr ne visi atbalsta ideju par auto aprikošanu ar gāzi, jo autoražotāji ir kategoriski pret, un tie, kuri vēlas autosalonā nopirkt „KIA” vai „Mazda”, riskējot pazaudēt garantiju, var doties uz kādu SIA, kurš uzstāda gāzes iekārtas.

Šobrīd autogāze iet uzvaras ceļu, un firmas, kas uzstāda gāzes iekārtas, bez darba nesēž. Tas savukārt nepiecieš Latvijas Degvielas tirgotāju asociāciju, kura valdībai iesniegusi priekšlikumu palielināt akcīzes

Rezerves daļu tirdzniecībā vērojams apgrozījuma pieaugums. Mūsu drausmīgie ceļi liek sevi manīt. Savukārt autoķīmijas tirgotāji nav tik optimistiski — auto kopšanas līdzekļus pērk arvien mazāk. Autoīpašnieki aizvien mazāk uzmanības pievērš sava spēkrata vizuālajam stāvoklim, kaut gan, spītējot sliktam laikam, Latvijā notika daudz vērienīgu auto salidojumu un sporta pasākumu.

Tuvojas rudens, un jāsāk laikus gatavoties ziemai. Nevajag uz pēdējo brīdi atlikt auto



nodokli autogāzei. Ideja vienkārša — izlīdzināta nodokļu likme ļaus dzīvot bez bēd tiem, kuri tirgo benzīnu. Interesanti kas notiktu, ja visi sāktu braukt ar elektromobiļiem?

Elektromobiļi, kurus uzskata par nākotnes auto, šovasar diezgan kuplā skaitā bija manāmi arī Rīgas ielās. Viens no interesantākajiem automobiļiem, kas izmanto

sagatavošanu ziemas periodam. Lai gan ziņas par riepu deficītu bija maksimāli pārspīlētas, neatlieciet šo atbildīgo pirkumu uz pēdējo brīdi. Oktobra „AutoInfo” numurā būs materiāls par ES direktīvu saistībā ar riepu marķējumu jauno standartu, kas vērsts uz patērētāju informēšanu par tirgojamām autoriepām.

Aprilia RSV4 Factory



«APRILIA RSV4 Factory» tehniskā specifikācija

Modelis	„Aprilia RSV4 Factory”
Modeļa gads	2011.
Pašmasa	179 kg
Garums	2040 mm
Platums	735 mm
Klārens	130 mm
Degvielas tvertnes tilpums	17,0 l
Dzinējs	
Tips	4 cilindru, 4 taktu, V4
Cilindra diametrs x virzuļa gājiens	78.0X52,3
Darba tilpums	999,60 cm ³
Kompresijas pakāpe	13,0:1
Jauda	177,55 ZS/ 12,500 apgr./min
Maksimālais griezes moments	115 Nm/10000 apgr./min
Gāzes sadales mehānisms	„DOHC”
Barošana	Elektroniskā iekārpe.
Maināmā garuma iekārpe ar elektronisko kontroli. „4-Weber-Marelli” 48 mm droselas ar 8 iekārpiem un „Ride-by-Wire” sistēmu. Pieejamas 3 dažādas dzinēja vadības kartes	
Dzesēšanas sistēma	Šķidrums + eļļas radiators
Aizdedzes sistēma	„Magneti Marelli” digitālā elektroniskā aizdedze, kas integrēta dzinēja vadības sistēmā
Transmisija	
Sajūgs	Daudzdisku, eļļas vai automātiskā ar 2 sajūgiem
Ātrumkārbā	6 pakāpju
Galvenais pārvads	Kēde
Šasija	
Priekšējā riepa	120/70-17
Aizmugurējā	190/55-17
Priekšējās bremzes	Divi 320 mm diski ar „Brembo monoblock”
Aizmugurējās bremzes	Viens 220 mm disks

➤ Turpinājums no 1. lpp

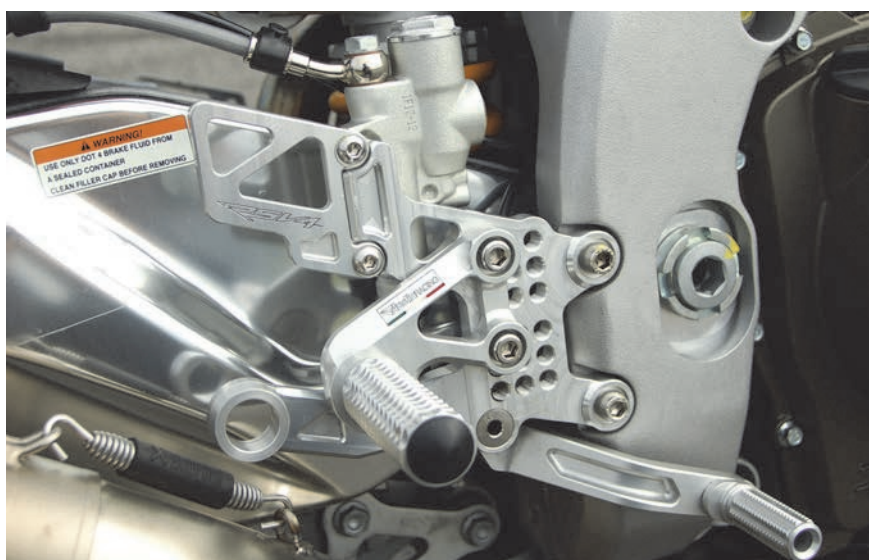
„Brembo” monobloki tandēmā ar priekšējiem diviem 320 mm diskiem.

Lai cik svarīga arī būtu motocikla tehniskā puse („Factory” gadījumā lielākā daļa tehnisko risinājumu parastajam mirstīgajam droši vien tā arī paliks nerealizēti), ja motocikls izskatīsies pēc spaiņa, diez vai tas kādu spēš iekārdināt ārpus sacīkšu trases robežām. Kā jau pieklājas itāliešiem, „RSV4 Factory” mākslinieciski dizaineriskais virziens ir gājis kopsolī ar tehnisko. Pēc nepārprotama redakcijas balsojuma „RSV4” ir pelnījis skaistākā mūsdienu superbaika titulu. Motocikla dizainā ir pārdomāta gandrīz katra detaļa. Paskatoties uz vadītāja kāpšļu frēžējumiem vien, ir saprotams, ka tieksme

pēc perfektā skaistuma itāliešos tik ātri nenomirs. Katra līnija, katra pārēja ir ļoti pārdomāta un saskaņota.

Diemžēl, kā jau tas ierasts itāliešu tehnikas pasaulē, arī šis mākslas šedevrs testa beigās uzskatāmi nodemonstrēja, ka māksla nekad nav perfekta — pamanījām, ka pēc pāris „kaujas režīmā” pavadītām minūtēm kaut kur no dzinēja aizmugurējā labā cilindra galvas nodevīgi sāka sūkties eļļa. Tā jau it kā ļaudis saka — kas itālietim labi, japānim — nāve.

Tomēr, par spīti dažiem tehniskiem sikumiem, pateicoties elektronikas iespējām un dažādiem tehniskajiem risinājumiem, „Aprilia” izdevies radīt īstu tehnisku gardumu, ļaujot arī parastiem mirstīgajiem izbaudīt „WSBK” klases tehnikas garšu.



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 radītājus neuzrādīja. Kad pirmo reizi SUPERTECH man tika piedāvāts, šķepse, 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 cipariem es redzu, ka ekonomija ir 15 litri maršrutā autobusam, kuram tika uzstādīts SUPERTECH.”



Kur iegādāties SUPERTECH?

«Gros auto grupa» Zemzaru iela 1, Rīga (servisā);
«VrV Motors» Vecozolu iela 101, Tiraine, Mārupes pag.;
«Mūsa Motors Rīga» K. Ulmaņa gatve 5, Rīga;
«Transbaltijas Tirdzniecības Korporācija» Maskavas iela 449, Rīga;
«Krons Auto» Dzelzavas iela 90A, Rīga;
«Tripleks M» J. Asara iela 2/4, Jelgava;
«Dumbrāju autoserviss» Talsu nov., Bēķi;
«Arkserviss» Fabrikas iela 4, Liepāja

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

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



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

Gāzes iekārtas

No vadošajiem ražotājiem

Piedāvājam 5. pakaudzes iesmidzināšanas sistēmas, kā arī 1-4. pakaudzes risinājumus.

Samazināta degvielas izmaksas
Līdz 50%

Vestienas iela 2, Rīga
Tālr. 29-29-66-13
www.cargas.lv




Auto virsbūvju remonts krāsošana

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

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

RADIATORI

TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAĪNA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA



RADIATORU SERVIS

KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA

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