



4. lpp



6. - 7. lpp



2. lpp

Nem **BEZMAKSAS** droši!

# AUTO info

www.autonews.lv

OKTOBRIS NR. 9 / 2012 (181)

**A** Moto tests

## Zvēra skaitlis



Ronalds Cimoška

**Sakiet, ko gribat, bet Svēto Rakstu autori bija nošāvuši greizi — zvēra skaitlis ir nevis 666, bet gan 999! Tas, kurš ielūrēja nelabā pierakstos, diez vai bija iedomājies, ka grāmata varētu būt novietota ačgārnī — īstais skaitlis ir 999, to nu mēs tagad droši zinām!**

Ej nu izproti „Ducati” fanātu smalko un netveramo dvēseli, — tā vai aptuveni tā, skatoties uz ienākumu līknes kritumu, domāja DUCATI kompānijas īpašnieki ne tik tālajā 2002. gadā pēc jaunā „999” modeļa iznākšanas. Nelīdzēja nekas — nedz vērienīgās reklāmas kampaņas, nedz uzvaras dažādos čempionātos —, pircēji tāpat, acis bolidami, gāja garām salonos stāvošajiem „trīsreiz 9” un nemaz nesteidzās šķirties no sagatavotās naudas summas. Varbūt motocikls ir pārāk jaudīgs un pircēji tāpēc baidās to pirkt? Steidzami tika izlaists pastaģis „749”, kurš, izņemot darba tilpumu

un mazāku jaudu, ne ar ko īpaši neatšķīrās no lielā brāļa. Atkal garām — gaidīto sajūsmas pārņemto cilvēku pūļu vietā tikai mērena pircēju straumīte.

Pa to laiku slepenajos „Ducati” apakšzemes bunkuros, bendes spīdzināja noķertos „atkritējus”, kuri bija pārdomājuši un nolēmuši jauno modeli niegādāties. Lai arī cik meistarīgi bija bendes (lai nu ko, bet šo lietu viņi pieprot labi — viduslaikos džeki bija krietni ievingrinājuši roku dažādu veidu riebeklībās), galveno noslēpumu „Ducati” fani bija gatavi aiznest kapā. Kad visas iespējas bija izsmeltas, galvenais inkvizitors atcerējās visnežēlīgāko no nežēlīgākajām, baisāko no baisākajām (galvenajam inkvizitoram jau pašam sāka tricēt celgali) spīdzināšanām — viņš piedraudēja spīdzināmajam „ducatistam” uzģērbt kreklu ar kādas Austrumu zemes motociklu ražotāja logo. Necilvēcisks, mokiņš un dvēseli stindzinošs blāviens atbalsojās apakšzemes velvēs, kad inkvizitors par savu šaušalīgo nodomu pastāstīja

„klientam”. Pietika tikai ar draudiem, lai „klients” sāktu visu klāt vaļā.

Ja „Ducati” būtu apguvis motociklu ražošanu viduslaikos, acimredzot aprakstītais notikums varētu būt diezgan reāls. Kas īsti notika šā zīmola cienītāju aprindās līdz ar jaunā modeļa iznākšanu?

Patiesība izrādījās ļoti vienkārša: „Ducati” cienītājos bija tik ļoti nostiprinājies tēls par to, kādam jāizskatās īstam „Ducati” motociklam (joki mazi, ja ņem vērā, ka modelis „916” tika atzīts par visu laiku skaistāko un pareizāko „Ducati”), ka jauno „999” ar tā novatorisko dizainu vienkārši nepieņēma. Tas, lūk, neesot nekāds „Ducati”! Nedaudz atkāpjoties, jāpiebilst, ka arī pati „Ducati” kompānija „uzmeta lūpu” par šādu fanu izgājienu, iespējams un nākamajos gados nevis pakļāvās klientu maciņu balsojumam, bet spītīgi turpināja uzlabot šo pašu modeli, cenšoties pircējus iemācīt „mīlēt dzimteni”. Tomēr beigu beigās mīļā miera un finansiālās

Turpinājums 12. lpp ➤

**A** Autosporta vēsture

## Latvieši, kas sasniedza autosporta virsotni

Agnis Krauja, izmantojot „www.ussr-autosport.ru” materiālus

Piecdesmit okupācijas gadus Latvija ar „dzelzs priekškaru” bija nošķirta no Rietumu pasaules, un latviešu autosportisti un līdzjutēji varēja tikai sapņot par Formulu-1 un lielo autosportu vispār. Juris Belmers pret Deilu Ernhartu, Guntars Judeiks pret Žakiju Iksu, Elmo Salms pret Emersonu Fitipaldi, Raimonds Gudriķis pret Naidželu Manselu... Ja vien mūsējiem laimētos piedzimt pareizajā pusē, šāda sāncensība nemaz nešķiet tik nereāla, ņemot vērā sasniegumus, kurus, par spīti ierobežotajiem resursiem, latvieši ar savu tehniskās domas lidojumu, darba mīlestību, talantu, drosmi un braukšanas meistarību ir guvuši ar dzelzs priekškaru norobežotajā pasaules daļā notikušajos Padomju Savienības

čempionātos, kas bija absolūti augstākā viņiem pieejamā autosporta virsotne.

Latvijai Padomju Savienības čempionātos autošosejā ir bijuši septiņi čempioni: Leģendārais volgu karalis Juris Belmers ir izcīnījis 6 čempiona titulus (1975., 1986.—1989., 1991. g.), autosacīkšu lielmeistars Arnolds Dambis divās mašīnu klasēs ir ieguvis trīs PSRS čempiona titulus — 2 titulus moskviču klasē (1972., 1973. g.) un vienu titulu žiguļu klasē (1978. g.),— azartiskā Viktora Kalniņa kontā ir divi čempiona tituli volgu klasē (1970., 1976. g.), Latvijas igaunis no Ādažiem Elmo Salms divreiz uzvarējis „Formula-4” klasē (1972., 1973. g.), bet vienu reizi par PSRS čempionu kļuvis talantīgais valmierietis Guntars Judeiks — A-1600 klasē (1981. g.) — un sešdesmito gadu autosacīkšu zvaigznes „F-4” klasē — Jūlijs Vinte (1965. g.), kā arī Alfrēds Ābolkalns



Turpinājums 2. lpp ➤

**KROWN**  
Sagatavo savu auto ziemai!

**Auto pretrūsas apstrādes centrs**  
Rīgā, Hanzas ielā 7

**WWW.KROWN.LV**      **Tālr: 80 20 1001**

**AUTOSERVISS**  
www.autoforwards.lv

**STARTERU, ĢENERATORU 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

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? ...MUĻĶĪBAS.**

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.

Sanem izziņu  
30 minūtēs!

**MEDICĪNISKĀ KOMISIJA**

▶ autovadītājiem  
▶ ieroču nēsāšanai  
▶ pirmstermiņa komisija

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

**Auto Gāzes serviss**

▶ diagnostika ▶ remonts  
▶ uzstādīšana ▶ rezerves daļas

Tehniskie jautājumi: 2770776  
Pieraksti uz apkopēm: 29461330  
Rezerves daļas: 29466474

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

Lētākās  
**JAPĀNU**  
**AUTO DAĻAS**

www.japanautodalas.lv

Matīsa 86a, Rīga, T. 67295437  
Raiņa iela 14, Jelgava,  
T. 63081090, Mob. 29234804

**LAMB**  
Autoklubs

Viss par un ap satiksmes drošību

**1888**

Nezini kā rīkoties situācijā uz ceļa?  
Zvani un saņem konsultāciju!

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

ESF  
EIROPAS SOCIĀLAIS FONDS  
EIROPAS SAVIENĪBA  
IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ



# Latvieši, kas sasniedza autosporta virsotni

➤ Turpinājums no 1. lpp.

(1966. g.). Latviešu autosportistiem kopā ir izdevies izcīnīt 16 PSRS čempiona titulus autošosejā.

Piecdesmitajos gados autosportā PSRS meistarsacīkstēs visas medaļas savā starpā pārsvārā dalīja Maskavas un Ļeņingradas pārstāvji, taču desmitgades beigās formulu klasēs viņi arvien biežāk bija spiesti piekāpties igauņiem, kuri Tallinā sāka pašī ražot sacīkšu formulas. Izrādās, ka arī Latvijās autošosejnieki savas pirmās medaļas PSRS meistarsacīkstēs ir izcīnījuši nevis volgu klasē, bet gan sešdesmitajos un septiņdesmitajos gados ļoti populārājās un masveidīgās formulu „F-4” sacīkstēs. Latvijā viens no pirmajiem, kas saņēma Tallinā ražotās „Estonia-3” formulas ar 500 cm<sup>3</sup> motocikla dzinējiem, bija Voldemārs Beišāns. Pēc dzinēja pilnveidošanas un itāliešu karburatoru uzstādīšanas tā jauda izauga līdz 60 ZS, kas ļāva sasniegt pat ātrumu 180 km/h. 1961. gadā Voldemārs Beišāns pirmais no latviešiem kļuva par PSRS čempionāta bronzas medaļas ieguvēju „Formula-4” klasē.

1962. gadā pēc izcīnītām divām trešajām vietām Piritā un Kauņā čempionāta kopvērtējumā Beišāns ieguva sudraba medaļu. 1964. gadā Voldemārs uzvarēja 1. posmā Kauņā un ieņēma 4. vietu 2. posmā Ļeņingradā. Kopvērtējumā tas viņam ļāva iegūt kārtējo sudraba medaļu ceturtais formulu klasē. Togad tika iegūta vēsturiskā pirmā latviešu sportistu medaļa salonautomašīnu klasē — Arnolds Dambis ar „Volga GAZ-21”, pirmo reizi piedaloties PSRS meistarsacīkstēs, izcīnīja sudraba medaļu.

1965. gadā čempionāta 1. posmā Ļeņingradā ceturtais formulu klasē uzvarēja Viktors Tjaguņenko. Otrais posms Kačergines trasē arī mūsējiem bija veiksmīgs, tur pārāk bija Jūlijs Vinte. Kopvērtējumā Latvijai dubultuzvara — Vinte kļuva par pirmo latvieti PSRS čempionu un Tjaguņenko ieguva sudraba medaļu. 1966. gadā Latvijas sportisti izcīnīja visu PSRS čempionāta medaļu komplektu F-4 klasē. Uzvaras laurus plūca Alfrēds Ābolkalns, bet Viktors Tjaguņenko un Jūlijs Vinte ieņēma visu goda pjedestālu. No

tiem gadiem saglabājusies leģenda, ka Viktors Tjaguņenko, lai nokļūtu sacensību vietā Piritas trasē, reiz naktī ar savu sacīkšu „Estonia-3” formulu (kurai lukturu, protams, nebija) veicis visu ceļu no Rīgas līdz Tallinai.

1967. gada 9. aprīlī Tbilisi trasē

čempiona titulu volgu klasē. Arnolds Dambis jau startēja ar „Moskvič-412” automašīnu un izcīnīja 5. vietu. 1971. gadā Ņevas aplis vairs nebija mūsējiem veiksmīgs. Nefinišēja nedz Dambis, nedz Kalniņš, nedz arī jaunais talants Valdis Belmers.



www.sacikspjedi.lv  
Valdis Belmers 1988

Krasnodaras sportista B. Bedžaševa volga nenoturējās trasē un ielidoja blīvā cilvēku pūlī, nogalinot sešus un ievainojot piecus skatītājus. Traģisko Tbilisi notikumu dēļ togad paredzētais PSRS triju posmu čempionāts nenotika, bet vieglo automašīnu sacensības tika atceltas vispār. Tāpēc arī „Dzintara volga” togad norisinājās nevis jaunzūbūvētajā Biķernieku trasē, bet gan Rīgas hipodromā.

1968. gada sezonā PSRS meistarsacīkstēs sastāvēja no diviem posmiem — Biķerniekos un Ņevas aplī Ļeņingradā. Volgu klasē bronzas medaļu izcīnīja rīdzinieks Vladimirs Masļeņņikovs. Moskviču klasē ceturtais bija Pauls Gulbis. 1969. gadā Ņevas aplī atkal bronzas medaļu izcīnīja rīdzinieks Vladimirs Masļeņņikovs — bet nu jau Moskviču klasē. 1970. gada PSRS čempionāta un Tautu spartakiādes finālbraucienā Ļeņingradā 3,260 km garajā Ņevas aplī Viktors Kalniņš konkurentiem neatstāja nekādas cerības un pārliecinoši finišēja 1. vietā, gūstot Latvijai pirmo

Volgu klasē 1. posmā Biķerniekos Viktors Kalniņš ieguva 3. vietu, bet 2. posmā Ļeņingradā uzvarēja. Kopvērtējumā tas viņam deva 2. vietu un sudraba medaļu. Uzvarēja Oļegs Lisenko no Ļeņingradas, bet bronzas medaļu ieguva valmierietis Pauls Mežalis. Valdis Belmers kopvērtējumā ieņēma 5. vietu, par vienu vietu apsteidzot brāli Juri. Elmo Salms izcīnīja savu otro PSRS čempiona titulu „Formula-4” klasē, bet sudraba medaļu ieguva Imants Bārda. Gada beigās Elmo Salms pārsēdās jaudīgākā 3. formulas automašīnā.

1974. gada PSRS čempionātā Ļeņingradā Valdis Belmers volgās bija labākais no latviešiem — 4. vietā. Divkārtējais Moskviču klases čempions Arnolds Dambis pārsēdās

diemžēl piedzīvoja neveiksmes. 7. klases 2. grupā Vilnis Melnbārdis ieguva 5. vietu, Arnolds Dambis — sesto. „F-4” klasē ceturto vietu ieguva jaunais un talantīgais kartingists Raimonds Gudriķis. 1977. gada čempionāta laikā Kijevā Viktoru Kalniņu diskvalificēja par nesportisku rīcību trasē. Brāji Belmeri nefinišēja. Formulas „Vostok” klasē čempionāta sešu posmu kopvērtējumā Elmo Salms ieņēma augsto 4. vietu.

1978. gadā Kijevā Arnolds Dambis izcīnīja zelta medaļu žigūļu VAZ-1300 klasē. Tas Dambim bija jau trešais PSRS čempiona tituls autošosejā! Volgu klasē Valdis Belmers otro reizi izcīnīja sudraba medaļu, piekāpjoties tikai Gorkijas autorūpnīcas sportistam Jurijam Levčenko, un bija ātrāks par brāli Juri, kurš ieguva bronzas medaļu. Formula „Molodežnaja” klasē čempionāta vienīgajā braucienā Biķerniekos Raimonds Gudriķis ieguva 2. vietu un kļuva par PSRS vicečempionu. Cits latvietis — Egons Untiņš — finišēja 3. vietā.

1979. gadā Raimonds Gudriķis Biķerniekos tika pie otras PSRS čempionāta sudraba medaļas. Otro gadu pēc kārtas uzvarēja igauņis Enno Jurimā, bet bronzas medaļu izcīnīja rīdzinieks Arnis Sīlis. Elmo Salms veiksmīgi startēja formulas „Vostok” klasē un trīs posmu čempionāta kopvērtējumā izcīnīja bronzas medaļu. PSRS čempionāts salonauto klasē notika Kijevā. Arnolds Dambis atzīmēja savu 50 gadu jubileju un ierindojās 6. vietā VAZ-1300 klasē, bet VAZ-1600 klasē sestais finišēja viņa dēls Juris Dambis. Volgu klasē atkal uzvara Gorkijas autorūpnīcas sportistam Jurijam Levčenko, bet Jurim Belmeram — sudraba medaļa, apsteidzot igauņi Viljāru Kiveriku.



www.sacikspjedi.lv  
Raimonds Gudriķis 1984

VAZ-2101 un izcīnīja bronzas medaļu žigūļu klasē, piekāpjoties tikai diviem Toljati rūpnīcas komandas sportistiem. Savu pirmo no daudzajiem čempiona tituliem guva jaunais igauņis Tomass Napa, kurš togad „F-4” klasē esot startējis ar Elmo Salma veco formulu un pārstāvējis Rīgu.

1975. gadā PSRS čempionātā, kas vienlaikus bija arī PSRS tautu spartakiādes finālsacensības, brāji Belmeri izcīnīja vēsturisku dubultuzvaru un palīdzēja Latvijai iegūt 1. vietu komandu vērtējumā. Kijevā, 4,460 km garajā Čaika trasē, Juris noriņķoja 34 aplus ar vidējo ātrumu 105,49 km/h un finišēja pirmais, par 29 sekundēm apsteidzot brāli Valdi un par 36 sekundēm — Gorkijas autorūpnīcas pilotu Jelizarovu. Moskviču klasē Vilnis Melnbārdis ieguva 5. vietu.

1976. gadā Biķerniekos Viktors Kalniņš izcīnīja savu otro PSRS čempiona titulu volgu klasē, pārspējot Gorkijas autorūpnīcas pārstāvi Juriju Levčenko. Brāji Belmeri šoreiz

finālsacensībās Gruzijā, „Rustavi” trasē, sensāciju sagādāja tikai otro sezonu autošosejā startējušais Guntars Judeiks, finišējot 3. vietā VAZ-1600 klasē un iegūstot bronzas medaļu. Viktors Kalniņš un Juris Belmers Gruzijā līdz startam nemaz netika, jo tehniskā komisija konstatēja viņu volgu neatbilstību tehniskajiem noteikumiem. Uzvarēja Leonīds Leonovs no Kijevas.

1981. gadā Judeiks izcīnīja pārliecinošas uzvaras visās sacensībās, kurās startēja. Arī PSRS čempionātā Kijevā, Čaikas trasē, jau pirmajā aplī Judeiks izvirzījās brauciena vadībā un pārliecinoši finišēja 1. vietā, kļūstot par čempionu. Volgās Valdis Belmers izcīnīja

Turpinājums 10. lpp ➤

## A Auto ziņas



### Porsche prezentē universālu uz Panamera bāzes

Statistika rāda, ka tīrasportista modeļi „Porsche” budžetā ienes tikai 20% peļņas, savukārt laivas tiesa ienākumu tiek gūti no biezo luksusa sedanu un apvidus automobiļu pārdošanas.

Tā ir situācija, ko nevar ignorēt, tādēļ ir

tikai likumsakarīgi, ka „Porsche” turpina šo līniju attīstīt un uz Parīzi atvedis universālu, kas radīts uz sportiskā limuzīna Panamera bāzes un nonākot tirgū konkurēs ar „Mercedes-Benz” CLS Shooting Brake.

Parīzes eksponātam ir koncepta statuss, tomēr eksperti atzīmē vairākus aspektus, kuriem vajadzētu pievērst uzmanību. Pirmkārt, tas ir dizains: C veida pagriezienu rādītāji un dienas gaitas lukturi LED tehnikā, kas visticamāk kļūs par pavasarī gaidāmās

modernizētās Panamera galvenajām atšķirības pazīmēm, otrkārt — prototipam iebūvētā hibridā iekārta — 3 litru 333 ZS benzīna V6, kas darbojas pāri ar 95 ZS elektromotoru. Šāds spēka agregāts ar kopējo jaudu 416 ZS un 3,5 litru degvielas patēriņu tuvākajā nākotnē varētu parādīties Panamera Plug-in hibridmodifikācijā.

Kas attiecas uz Panamera Sport Turismo Concept, tad automašīna ir 1.990 mm plata, 1.401 mm augsta un 4.950 mm gara. Ražotāja dati liecina, ka, pateicoties savam hibridzinājam un 9,4 kWh baterijai,

universāls no vietas līdz simtam paātrinās mazāk nekā 6 sekundēs un elektriskā režīmā var nobraukt 30 km vajadzības gadījumā sasniedzot ātrumu 130 km/h.

### Subaru Forester pirmie attēli

„Subaru” gatavojas iepriecināt apvidus automobiļa Forester cienītājus ar modeļa jauno versiju. Ražotājs atzīst, ka pašlaik pārdošanā esošais Forester izskatās visai novecojis uz jaunā konkurentu fona, tādēļ

vizuālais un tehniskais pārmaiņas bija vitāli nepieciešamas.

Kā redzams no reklāmas bukletā ievietotajiem attēliem, jaunā Forester izskats veidots tā mazākā brāļa — kompaktā krossovera XV stilā, savukārt tehnisko pārmaiņu skaitā cita starpā ir gabarītu pieaugums visās trīs dimensijās: garums +35 mm (4595 mm), platums +20 mm (1695 mm), augstums +15 mm (1795 mm). Riteņu bāzei pievienoti 20 mm (2640 mm). Līdz ar to jaunais Forester izmēru ziņā tuvojas tādiem „parketa džipiem” kā „Mitsubishi” Outlander un „Nissan” X-Trail. Palielinājusies arī bagāžas nodalījuma ietilpība — pašreizējam modelim tā ir 450 litri, bet jaunais „mežzinis” spēš uzņemt 488-505 litrus atkarībā no versijas.

Motoru klāstā būs 150 ZS divu litru atmosfēriskais motors un 2,5 litru agregāts, kas pašreizējā paaudzē attīsta 263 ZS. Japānas tirgū piedāvājumā bez jau nosauktajiem, ir versija ar 276 ZS divu litru turbomotoru un visjaudīgākā modifikācija STI, taču šo variantu perspektīvas citos pasaules tirgos ir neskaidras.

Japānā jaunās paaudzes Forester sāks tirgot jau novembra beigās, savukārt citur pasaulē to sola tikai nākamgad.





 informācija

# Latvijas skolēni – trešie labākie Eiropas jaunie satiksmes dalībnieki

Madonas novada Kusas pamatskolas komanda „Kusa – 1” izcīnīja trešo vietu 27.Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensībās („European Traffic Education Contest”), kas no 21.-24.septembrim notika Polijā. Latvijas komandas dalībnieki – Kusas pamatskolas skolēni: Ainārs Breidaks, Emīls Sīmanis, Sintija Valdburga un Monika Baduna, skolotājs – Agris Sārs. Sīvā 20 valstu konkurencē 1.vietā ierindojās Čehijas komanda, bet 2.vietā – Serbijas komanda.

Kā atzina Latvijas pārstāvji, sacensības bijušas sarežģītas, tās prasīja no bērniem lielu iedziļināšanos, nopietnas priekšzināšanas un sagatavotību. Būtiska nozīme šī rezultāta sasniegšanā bija gan regulāram iepriekšējam darbam, gan pirms pašām sacensībām notikušajiem treniņiem, kuru laikā skolēni

pilnveidoja savas ceļu satiksmes noteikumu zināšanas, velo braukšanas prasmes un fizisko sagatavotību.

Turklāt šī gada panākumi nav vienīgie Latvijas sasniegumi starptautiskajās jauno satiksmes dalībnieku sacensībās. Arī iepriekšējos gados mūsu skolēni ar nozīmīgiem rezultātiem piedalījušās Eiropas mačos, piemēram, 2009.gadā Somijā iegūta 1.vieta, 2000.gadā Vācijā – 2.vieta, 1999.gadā Latvijā, 2002.gadā Šveicē, 2007.gadā Spānijā un 2010.gadā Maķedonijā iegūta 3.vieta, bet pērn Francijā – 5.vieta. Turklāt vairākkārt mūsu labākie jaunie satiksmes dalībnieki bijuši tieši no Kusas pamatskolas un visus šos gadus viņu skolotājs ir Agris Sārs.

Eiropas sacensības rīko Starptautiskā

Automobiļu federācija (FIA), savukārt Latvijas nacionālās sacensības – „Jauno satiksmes dalībnieku forums”, kas vienlaikus ir arī atlase starptautiskajiem mačiem, jau vairākus gadus rīko Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD), sadarbojoties ar partneriem. Līdzīgi kā Latvijas „Jauno satiksmes dalībnieku forumā”, arī starptautiskajās sacensībās galvenais uzvars liks uz divām lietām: uz kopīgo komandas darbu (komandā ir divas meitenes un divi zēni, dzimuši 2000., 2001. vai 2002.gadā), kā arī uz prasmēm pielietot teorētiskās zināšanas praksē.

Jau vairākus gadus CSDD sacensības „Jauno satiksmes dalībnieku forums” un Latvijas komandas dalību Eiropas mačos atbalsta OCTA, Latvijas Auto moto biedrība (LAMB), OKarte.

# Turpmāk Starptautisko atpūtas kuģu vadītāju apliecības izsniegs CSDD

Turpmāk Starptautisko atpūtas kuģu vadītāju apliecību izsniegšanu nodrošinās Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD). Minētās apliecības izsniegšana notiks, CSDD sadarbojoties ar Latvijas Zēģelētāju savienību (LZS) – to paredz Ministru kabineta „Noteikumi par atpūtas kuģu vadītāju apmācību, sertificēšanu un reģistrāciju”, ko 4.septembrī pieņēma valdība.

Noteikumi nosaka vienotu, skaidri definētu un pārskatāmu kārtību atpūtas kuģu vadītāju apmācībai, eksaminēšanai, sertificēšanai un reģistrācijai. Līdz šim CSDD sertificēja motorjahtu, kuteru un motorlaivu, kuru garums ir no 2,5 līdz 24 metriem un buru jahtu vadītājus kuģošanai ārpus Latvijas ūdeņiem.

netiek izmantoti komercpārvaldījumiem, kā arī ūdens motocikli, vadītājus kuģošanai Latvijas ūdeņos. Savukārt LZS sertificēja motorjahtu, kuteru un motorlaivu, kuru garums ir no 2,5 līdz 24 metriem, un buru jahtu vadītājus kuģošanai ārpus Latvijas ūdeņiem.

CSDD arī turpmāk sertificēs motorizēto atpūtas kuģu, kuru garums nepārsniedz 12 metrus, vadītājus kuģošanai Latvijas iekšējos ūdeņos un tiem piegulošā ūdens joslā līdz robežai, kas nepārsniedz 3000 metrus no krasta līnijas.

Savukārt Starptautiskās atpūtas kuģu vadītāju apliecības vadītājiem buru atpūtas kuģu un motorizēto atpūtas kuģu vadīšanai

turpmāk izsniegs CSDD sadarbībā ar LZS. Šī sadarbība izpaudīsies, LZS piedaloties eksaminācijas komisijā.

Tāpat kā līdz šim, jebkura tipa atpūtas kuģu, kuri garāki par 24 metriem, vadītājus, un jebkura tipa un garuma atpūtas kuģu, kuri ir iesaistīti komercdarbībā un veic starptautiskus reisus, vadītājus saskaņā ar normatīvajiem aktiem sertificēs VAS „Latvijas Jūras administrācija” Jūrnieku reģistrs.

Noteikumi paredz, ka CSDD uzturēs atpūtas kuģu vadītāju, ko sertificējis CSDD, kā arī CSDD sadarbībā ar LZS, reģistru.

Jaunās atpūtas kuģu vadītāju apliecības CSDD izsniegs no 2013.gada 1.janvāra.

# Bīķernieku trasē finišē seno spēkratu sacensības «Dzintara aplis 2012»

Ar Antona Dolgopolova uzvaru GAZ / Volgu klasē Bīķernieku kompleksāks sporta bāzes trasē 16.septembrī finišēja vēsturisku spēkratu sezonas noslēguma sacīkstes autošosejā „Dzintara aplis 2012”. Šajās sacensībās piedalījās 49 sportisti no visām trim Baltijas valstīm, kā arī no Krievijas un Vācijas. Sacensību organizētāji izsaka lielu paldies kā dalībniekiem, tā arī skatītājiem. Vērojot skatītāju pūļus, likās, ka atgriezušies pagājušā gadsimta septiņdesmitie, astoņdesmitie gadi, kad Volgu un Žiguļu startus ar ovācijām un aplausiem pavadīja līdz pat desmit tūkstošiem sporta entuziastu.

Sacensības notika piecās klasēs. Kā pirmās uz starta devās vēsturiskās Formulas. Mondial Formulu klasē pirmo vietu ieņēma Jaak Kuul no Igaunijas, aiz sevis atstājot Albertas Pundys no Lietuvas un Māri Ozoliņu no Latvijas. Savukārt Easter Formulu klasē 1.vietu izcīnīja vācietis Reinharde Zanglers, viņam sekoja tautietis Hermunts Heidicke un Dmitrijs Porohovs no Latvijas.

Otrie uz starta stājās VAZ / Žiguli. Šeit uz goda pjedestāla kāpa autobraucēji tikai no



Latvijas. VAZ-1600 klasē 1.vietu izcīnīja Pēteris Laipnieks, 2.vietu – Gints Bremze, un trešais – Matīss Mežaks. VAZ-1300 klasē stiprākais spēkrats izrādījās Ronaldam Senavskim, kurš aiz sevis atstāja Mārtiņu Lagzdīņu un Juri Dambi. VAZ-1600 klases uzvarētājs P.Laipnieks saņēma arī Jāņa Allika ceļojošo kausu, ko simboliski pasniedza Juris Dambis.

Visplašāk pārstāvētā bija vēsturisko GAZ / Volgu klase, kur uz starta līnijas stājās 22 vēsturiskie spēkrati. Uzvaras laurus šajā klasē guva mūsu sportists Antons Dolgopolovs, otrajā vietā Denis Samsonovs no Krievijas,

bet trešais – Normunds Dobums.

Sacensības nepagāja bez starpgadījumiem. Volgu pirmajā braucienā tā dēvētajā „elkonī” N.Dobums nogriezta ceļu A.Pauperam, bet Formulu otrajā braucienā tehnisku problēmu dēļ sportisti veica tikai 11 apļus.

Tik daudz seno, gadu gaitā pārbaudīto sporta automašīnu Bīķernieku trasē sen nebija redzētas. Starp zināmākiem auto pilotiem, kas piedalījās pasākumā, bija V.Belmers, A.Sorokins, A.Paupers, J.Kuul, H.Sieber, H.Haidike u.c.

Pasākuma laikā varēja vērot ne tikai sacīkšu auto, bet arī citus vēsturiskos spēkratus no Rīgas Motormuzeja un Latvijas Antīko automobiļu kluba kolekcijām. Auto parādi vadīja leģendārā sporta automašīna ZIL-112S, kura tika iedarbināta pēc vairāk nekā 20 gadu pārtraukuma. Pirmo reizi skatītājiem tika piedāvāts aizraujošs regularitātes brauciens senajiem motocikliem. Sacensību laikā skatītājiem bija iespēja piedalīties dažādos konkursos un aktivitātēs – auto apgāšanās stends, velosipēdu veiklības trase u.c. izklaides.

# Rīgas Motormuzejā jauna izstāde – «Ekspedīcija. Pasaules apceļotāji»

Līdz 28.oktobrim Rīgas Motormuzejā ir apskatāma foto izstāde „Ekspedīcija. Pasaules apceļotāji!” – vairāk nekā piecdesmit fotogrāfijas no trīs dažādām ekspedīcijām: „Pasaules jumts 2002”, „Saules vārti 2005” un „Āfrikas josta 2007”.

Visas minētās ekspedīcijas vadīja rūdīti autobraucēji Valdis Brants un Harijs Sils. Lai uzdevums pieredzējušiem braucējiem nešķīstu pārlietu vienkāršs, brauciena mērķi – Himalaji Āzijā, Saules vārti Dienvidamerikā un Keiptauna Āfrikā, tika sasniegti ar īpaši

sagatavotiem automobiļiem: padomju armijas kravas automobiļi „GAZ 66” un vācu ugunsdzēsēju auto „MERCEDES BENZ 1113B”. Trīs ceļojumu laikā šie spēkrati pieveica 69 000 kilometru garu ceļu. Ekspedīcijas tika organizētas UNESCO atbalstītās pasaules apceļošanas programmas „Par etniskās daudzveidības saglabāšanu pasaulē” ietvaros.

Izstādē, vairāk nekā piecdesmit lielformāta fotogrāfijās, ir fiksēti ekspedīcijas dalībnieku pieredzētie piedzīvojumi un

pārdzīvojumi trīs kontinentos gan augstu kalnos, gan tuksnēsī, gan neizbraucamos džungļos.

Foto izstādes atklāšanā piedalījās abi pasaules apceļotāji un fotogrāfiju autori Valdis Brants un Harijs Sils. Turklāt visu izstādes laiku pie Rīgas Motormuzeja būs aplūkojams ceļos un neceļos pārbaudītais „MERCEDES BENZ 1113”.

Muzejs atvērts katru dienu no pulksten 10:00 līdz 18:00, adrese: S.Eizenšteina iela 6. Rīga.

 nodaļu darba laiki

## CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

**R** Darba laiks: pirmdienās 8.00 - 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  
(veglajiem 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** Sēpils iela 8a  
darba dienās 8.30 - 17.00  
IP 67471571

**TA** Sigulda, «Siljākos»  
(visiem transportlīdzekļiem)  
darba dienās 8.30 - 17.00  
IP 67970140

**AIZKRAUKLE,**  
**R TA** Jauncalnes iela 5,  
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
IP TA 65124245

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

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

**TA** Grobiņa, Krasta iela 12a  
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
atrdienās 8.30 - 19.00,  
sestdienās 8.30 - 14.00  
IP TA 63490670

**BALVI,**  
**R TA** Rubežliela 1  
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

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

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

**MADONA,**  
**R TA** Saules iela 80  
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00

**CĒSIS,**  
**R TA** J. Poruka iela 22  
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
**3.5t TA** atrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00  
IP TA 64181859

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

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

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

**TA** Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00

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

**DOBELE,**  
**R TA** Liepājas šoseja 29  
Nodalas 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  
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
K IP 64473657

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

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

**TALSĪ,**  
**R K** Fr. Blumbaha iela 11  
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
K IP 67025870

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

**JĒKABPILS,**  
**R K** Ā. Elksnes 2  
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
K IP 65231730

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

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

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

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

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

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

**VALMIERA,**  
**R K** Lūčera 3  
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
K IP 64220786

**KULDĪGA,**  
**R TA** Plānīcas iela 69  
Nodalas 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  
**3.5t** Tehniskās apskate automobiļiem  
ar pilno masu vīrs 3,5 t

**VENTSPILS,**  
**R TA** Gonību iela 154a  
Nodalas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00  
K IP 63224427  
atrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00  
**3.5t** Robežu iela 7  
trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

**VISU VEIDU  
AUTOMĀTISKO  
ĀTRUMKĀRBU  
REMONTS**

apkalpošana  
eļļu maiņa  
garantija

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

**SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO  
TRANSMISIJU REMONTA CENTRS**

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

 Silver Crown



A Reportāža

# Pilsētas bezceļu iekarotāji

## «Mazda CX-5» / «Peugeot 4008» degustācija

Agnis Krauja

Latvijā kompaktklases krosovers pamatoti ir ieguvis pilsētas transportlīdzekļa statusu, kā vērtības un drošas braukšanas elementus pasludinot augstu sēdpoziciju, paaugstinātu klīrensu un veiklu manevrētspēju. Un nav jau tā, ka vienīgā bezceļa pieredze šādiem auto ir divi guļošie policisti, kuri jāpārvar, lai iekļūtu lielveikalu autostāvvietās. Protams, labāk būtu vispār nebraidīt pa bedrēm, taču Latvijas apstākļos, nobraucot kaut vai tikai piecus kilometrus, tas faktiski ir neiespējami. Pateicoties zem Rīgas ielu seguma esošo ūdensvadu un komunikācijas kabeļu nebeidzamajiem un haotiskajiem remontdarbiem, gandrīz ikvienu galvaspilsētas iela šobrīd ir kļuvusi par auto izturības poligonu, jo pēc rakšanas darbu veikšanas uz asfalta paliek aizvien jaunas bedres, pavirši, nevienādi ielāpi un bīstami izvirzītas kanalizāciju lūkas. Un kur tad vēl Rīgas tiltu salaidumu vietu nežēlīgās asfalta šuves... Krosoveri dēļ lielākiem riteņiem un energoietilpīgākām piekarēm pret šādu „pilsētas ekstrēmu” izturas daudz iecietīgāk nekā parasti vieglie autiņi. Par laimi, pēdējos gados kopš „kašķāja uzvaras gājiena” maza un kompakta izmēra krosoveri aug visās malās kā sēnes pēc lietus. Kā tik šos auto nemēdz dēvēt — par parketa džipi, parketniekiem, „sport-utility” vai „SUV” (no „Sport Utility Vehicle”), bet visbiežāk tautas valodā tie joprojām tiek saukti par džipiņiem. Taču precīzāk šo automobiļu būtību izsaka jēdziens „krosovers”, kas arī nozīmē to, ka šis auto ir kaut kas pa vidu — no visa pa druskai. Krosovers ir auto, kuram saimnieks jānogādā galamērķī dažādos apstākļos. Tas ir neliels kompakts pseidoapvidus auto ar paaugstinātu klīrensu, lieliem riteņiem, salīdzinoši neliela tilpuma dzinējiem, kā visu riteņu piedziņu (lai gan bieži vien pietiek tikai ar priekšējo). Auto mērķauditorija ir piesardzīgi cilvēki, kuri meklē alternatīvu savam sedanam vai hečbekam, lai varētu brīvāk justies dažādās dzīves situācijās — gan Rīgas ielu džungļos, gan ārpus pilsētas, arī rudens dubļos vai ziemas puteņos. Nāk ziema, un Latvijas apstākļos daudziem vajag šo pārliecību sirdsmieram...

### «Mazda CX-5» — „Skyactiv” aktīvai ģimenei

Te nu viņš ir. Jaunais kompaktais „Mazda” krosovers, ar kuru man saistījās tik lielas cerības, atceroties visu laiku aizraujošāko



parketnieku — „CX-7”. Diemžēl jaunajam „CX-5” nav tik dinamiska un efektīga izskata kā „CX-7”, taču jaunais krosovers nenoliedzami ir daudzpusīgāks un krietni praktiskāks auto. Tas vairs nav „lielo zēnu rotaļlieta”, bet gan īsts ģimenes auto. 2006. gadā izlaistais un sākumā galvenokārt Ziemeļamerikas tirgiem paredzētais „Mazda CX-7” faktiski bija pirmais īstais „Mazda” krosovers. Tā uzdevums bija parādīt, ka arī „Mazda” ražotājiem ir pa spēkam moderni, ērti un atraktīvi pilsētas džips. „Mazda” izdevās radīt krosoveru, par kādu vēl pirms dažiem gadiem nevarēja sapņot neviens 4x4 braukšanas entuziasts. Stūrēšana tam ir asa un precīza, gaita — izteikti cieta. Izskats — tāpat kā sportiskais interjers — izaicinošs un kārdinošs, taču salonā gan varēja būt vairāk vietas. „CX-7” tik ļoti izcēlās uz pārējo tobrīd piedāvājumā esošo krosoveru fona, ka šķita nācis no citas pasaules. Taču šis automobilis jau sākotnēji nebija paredzēts plašam tautas masām — tas tika piedāvāts ar tikai vienu ēdelfigu benzīna turbomotoru un manuālo pārnesumkārbu. Piedāvājums vēlāk tika nedaudz pielabots ar 2,2 litru dīzeļdzinēju. Interesanti, ka „CX-5” savam vecākajam brālī, „CX-7” izmēros piekāpjas tikai pavisam nedaudz — platumā par 3,2 cm, augstumā — par 2,5 centimetriem. Vertikālāk novietots vējstikls ļāvis sašaurināt priekšējo paneli,

priekšējos sēdekļus novietot tuvāk motoram, tā dodot papildu telpu aizmugurējiem pasažieriem, kas mazākajā „brālī” jutīsies ērtāk nekā lielajā. Arī bagāžas tilpums mazulim ir par 8 litriem lielāks.

„CX-5” ir pirmais spēkrats ar „Mazda” jauno „Kodo” dizaina stilu, jeb „Soul of Motion”. Acīm tīkamās plūdfīnijas un izliekumi sānos man kā skeptiķim atgādina ne tik daudz japāņu dizaineru piesaukto brīnumputna Kodo spārnu vēzienu, cik konkurentu dažādās pasaules malās — no Korejas līdz Detroitai — radītus krosoverus, taču priekšējā optika un virsbūves siluets gan līdzinās mazliet paaugstinātam un „piepūstam” trešās mazdas hečbekam. Savukārt aizmugurējais jumta statņa trijstūris atgādina „Ford Kuga”. Kopumā „Mazda CX-5” izdevies gana simpātisks, virsbūves līnijas veidotas pēc šodien aktuālā augstā standarta — priekšējo sānu logi uz aizmuguri plūdeni paaugstinās. Diskutabls ir tikai automašīnas priekšpusē absolūti individuālais izskats ar milzīgo melno masīvo resti, kas auto seju padara vizuāli smagu un piešķir tādu kā amerikāņu akcentu. „Mazda CX-5” pēc ārējiem izmēriem (garums 4540 mm, platums 1840 mm, augstums 1670 mm, riteņu bāze 2700 mm), salīdzinot ar pēdējā laika SUV tirgus pirmrindnieku „Kia Sportage”, ir par 100 mm garāks, 15 mm šaurāks un 25 mm augstāks,



tātad kopumā ar ietilpīgāku salonu. Par spīti izmēriem, japānis ir par kādiem 60 kg vieglāks nekā korejiešu veiksminieks.

„CX-5” salonā iespējams iekāpt, nesasmērējot bikšu galus pret sliekšņiem. Par šo mūsu platuma grādos būtisko lietu parasti piemirst paaugstinātu automašīnu ražotāji. „Mazda” salons pārsteidz ar plašumu un negaidīti augstvērtīgiem materiāliem. „CX-5” var saukt par „Mazda” jaunā kvalitātē, jo ražotājs atvadījies no lētuma sajūtu radošiem

plastmasas elementiem salonā. „CX-5” vairs nav „vecā mazda”, tas kvalitātē var sacensties pat ar divas reizes dārgāku automašīnu aparātem. Sēdekļi ir lieli un ļoti ērti, ar patīkamu sānu atbalstu, sportiska izskata daudzfunkciju stūre tiešām ataino savu nosaukumu. „Mazda” izdevies izveidot skatam ļoti patīkamu un vienkārši uzveramu instrumentu paneli. Tā vidusdaļu aizņem skārienjutīgs 5,8 collu LCD ekrāns, ar kura palīdzību regulē gandrīz visus procesus, sākot no automātiska durvju aizslēgšanas laika un gaisma izdzišanas intervāla un beidzot ar iebūvēto „Tomtom” navigāciju. Auto 2700 mm garenbāze ļāvis izveidot ļoti komfortablu iekštelpu. Salonā vietas pietiek — divi 188 cm gari cilvēki var sēdēt viens aiz otra, nebakstot ar ceļgaliem mugurā. Aizmugures beņķi bez problēmām var sasēsties arī trijātā. Padomāts arī par slēpotājiem un dēļotājiem, jo aizmugures sēdekļus, pavelkot attiecīgu rokturīti bagāžnieka sānos, var nolocīt 40—20—40 proporcijās. Arī ietilpīgais bagāžas nodalījums — 463 litri standartā un gandrīz trīs reizes vairāk, kad nolokot aizmugures sēdekļus, veidojas gandrīz līdzena grīda, — liecina, ka ģimenes ceļojumiem vai izbraucieniem piknikā pie dabas „CX-5” būs labu labais. Atverot bagāžnieka vāku, audekla pārsegs atbīdās atpakaļ pats un visus pirkumus uzreiz var ērti iekrāmēt bagāžniekā — sākums, bet patīkams! Starp citu, pēc bagāžnieka apjoma „CX5” krietni pārspēj savus tiešos konkurentus „Ford Kuga” (par 97 litriem) un „VW Tiguan” (par 33 litriem). Jau

standartaprīkojumā ietilpst biksenona priekšējie lukturi, priekšējie miglas lukturi, spoguļu pielocīšanas sistēma, LED aizmugures lukturi, kā arī aklās zonas monitoringa sistēma. Salons standartā saņem apsildāmus priekšējos sēdekļus un automātisko gaisa kondicionēšanas sistēmu. Braukt palīdzēs „Hill Commander” (palīdz uzsākt braukšanu slīpumā), krūza kontrole un

Turpinājums 5. lpp ➤

**Auto Plus**

**AUTODALAS  
no  
AMERIKAS**

Brīvības 390 67520010 | Kurbada 6 67201022 | Astras 50 67590312

**AUTO RITMS**

**AUTOEVAKUATORS**

24H

T. 2255 5543

**RADIATORI**

TIRDZniecība, REMONTS  
un SERŽU MAINA,  
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS  
KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA

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

**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 ielā 66  
Tāl. 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  
Tāl.: 29427911, 87297907  
katru dienu no 11.00 līdz 23.00

veikals **serviss**

**ZPŪTĒJ**

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

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



# Pilsētas bezceļu iekarotāji

## «Mazda CX-5» / «Peugeot 4008» degustācija

➤ Turpinājums no 4. lpp

riepu spiediena kontrole. Pieejama arī „City Brake” tehnoloģija, kura palīdz neizraisīt satiksmes negadījumus, ja ātrums ir mazāks par 16 km/h.

„CX-5” dzinēju paletē ietver sevī 2,0 litru 160 ZS benzīna dzinēju un 2,2 litru CRD dizēli ar 175 ZS. Degustācijas braucienā devāmies ar benzīnietīvi. Divlitru 160 ZS benzīna motors ar neparasti augstu kompresijas pakāpi (14,0:1) ir par 10% vieglāks un 15% ekonomiskāks nekā iepriekš. Kopā ar jauno sešpakāpju automātisko pārnesumkārbu tas nodrošina krossoveram pieklājīgu dinamiku rādītājus — 0—100 km/h 9,6 sekundēs, kas tikai pašiem agresīvākajiem braucējiem varētu šķist par kūtru, bet ikdienas izbraucieniem šādi automašīnai pilnīgi

uzlabot dzinēja efektivitāti, samazināt izmešus un padarīt automašīnu vieglāku, neko nezaudējot drošības jomā un dzinēju jaudā. „Skyactiv” ietver arī pārstrādātus piekari, atvieglinātu virsbūvi un modernizētu pārnesumkārbu. Auto ikdienas lietotājam no „Skyactiv” tehnoloģijām lielākais ieguvums droši vien būs ekonomiska braukšana bez kompromisiem uz jaudas rēķina.

No „CX-5” šofera komandlīnā uz apkārtni var noraidzīties no augstāka punkta, nekā ierasts, šajā ziņā metot izaicinājumu pat piltiesīgiem džipiem. Turklāt nepamet sajūta, ka aiz masīvā instrumentu paneļa atrodies gluži kā aiz droša aizsargvalņa. Bažas par redzamību uz aizmuguri rada platie „Mazda CX-5” jumta balsti, bet tās pietiekami ātri klieidē masīvie sānu spoguļi un palīgā nāk



pietiek. Dzinējs zem pārsega klusi un vienmērīgi dudina un, saudzējot degvielas resursus, krustojumos „iemieg”, nostrādājot „Start&Stop” sistēmai, bet tad, atlaižot bremzi, atkal „mostas”, lai turpinātu ceļu. Salonā dzinēja iedarbināšana praktiski nav dzirdama, arī nekādas liekas vibrācijas nebija vērojamas. „Mazda” inženieri pamatīgu darbu ieguldījuši automātiskajā pārnesumkārbā — tagad tā strādā nevainojami, pārslēdzas viegli, ātri un nemanāmi. Vidējais degvielas patēriņš paredzēts 6,6 litri uz 100 km, bet arī par taupību īpaši nedomājot, 7 litros var mierīgi iekļauties. „CX-5” ir pirmais „Mazda” auto, kurā izmantota „Skyactiv” tehnoloģija. Tas drīzāk ir tehnoloģiju kopums, kas tiecas

„parkošanās sensori”, to darbību var vērot LCD ekrānā. Lai arī „Mazda CX-5” ir auto ar paaugstinātu klirensu, gaitas īpašības tomēr nav cietušas. Automašīna ir atsaucīga vadītāja komandām un izpilda tās precīzi. Lūkumos tā ir stingra, nav zvalstīga, bet nav arī izteikti cieta. Šasijas regulējumu var raksturot kā komfortabli sportisku — tieši tas, kas vajadzīgs. Gaita šim krossoveram ir populārāko konkurentu — „Kuga” un „Tiguan” — cienīga. Četrarpus metru garais spēkrats ar 2,7 metru riteņu garenbāzi un masīva lainera eleganci pārliecinoši turas gan uz asfaltētiem, gan grantētiem, gan bruģētiem segumiem un nevainojami tiek galā arī ar nedaudz pārgalvīgiem manevriem. Te nu vietā atcerēties, ka japāņu inženieriem esot bijis

dots uzdevums, lai jaunais „Mazda” krossovers brauktu tikpat azartiski kā slavenais „MX5”. Tiešām, vieglais un nīprais rodsters nūdien ir aizdevis „CX-5” kaut ko no sava braukšanas priekša! Vienīgā piezīme, ka uz bruģa vai izteikti nelīdzena asfalta, kāds pie mums sastopams samērā bieži, amortizācija prasītos pat mazliet „mikstāka” un skaņas izolācija varētu būt labāka, lai gan arī šajā ziņā „CX-5” ir pārspējis gandrīz visus savus „radniekus”...

Vizuāli „Mazda” cenšas radīt braša bezceļu cīnītāja iespaidu, pilnpiedziņa un paaugstinātais 215 mm klirens sniedz zināmu drošības rezervi, nobraucot no asfalta, taču istā bezceļā ar „CX-5” tomēr nav ko meklēt. Pilnpiedziņa šim auto vairāk dod stabilitāti, nevis caurgājāmību. Arī rezerves riteņa bagāžniekā nav. Bet mēs taču labi zinām, ka „CX-5” visbiežāk būs redzams tieši pilsētas džungļos, kur brutāli augstās kanalizācijas lūkas, trošuāru apmales, asfalta ielāpi un bedres jebkuram parastam vieglajam autiņam ik brīdī var draudēt ar pārsistu riepju un sabeigtu piekari.

„Mazda CX-5” ir viens no pieejamākajiem krossoveriem, sākumcena priekšpiedziņas versijai ir 16 200 LVL. Patīkami, ka ražotājs piedāvā plašas komplektēšanas iespējas. Katram piedziņas veidam ir gan dīzeļdzinēji, gan benzīna dzinēji, kas komplektējami ar sešu pārnesumu automātisko vai manuālo ātrumkārbu. Svarīgākais, ka pircējam ir iespēja izvēlēties starp priekšpiedziņas un pilnpiedziņas „CX-5” versijām. Pilnpiedziņa izmaksās papildus 1800 LVL, kas ir aptuveni 10% no auto vērtības. Arī automātiskā

pārnesumkārbā izmaksās papildus 1300 LVL. Kopā sanāk iespaidīga summa, kuras izlietojumu pircējam der pamatīgi apsvērt. Degustētā auto „Mazda CX-5” cena — 23 050 LVL.

### «Peugeot 4008» — ar „pilsētas šiku” brīvā dabā

Franču lepība, ignorējot ienesīgo „Sport Utility Vehicle” jeb parketnieku, tirgus segmentu noveda pie tā, ka pirmo SUV modeli viņi bija spiesti pirkt no japāņiem, askētisko „Mitsubishi Outlander” pārvērtot pompozajā „Peugeot 4007”. 2005. gadā „PSA Peugeot Citroen” atrada kopīgas intereses ar „Mitsubishi”. Proti, franči piedāvāja savus izslavētos dīzeļdzinējus, bet japāņi — apvidus auto tehnoloģijas. Pēc tam gan „Peugeot” radīja pats savu krossoveru — pārsteidzošo „Peugeot 3008”. Tāda salona nav nevienam parketniekam pat „Premium” klasē — dziļš, vadītāju ieskaujošs kokpīts, lieli pulksteņi ar hromētām maliņām, pret vadītāju pagriezta viduskonsole, sēdekļi kā sacīkšu auto, kur katrs atrodas savā kapsulā un starp abiem ir ļoti augsta konsole, uz kuras novietots ātrumpārslēgs, kas gandrīz ielien plaukstā pats, miksti apdares materiāli, kvalitatīvs izpildījums — tas viss kopā rada gandrīz vai ekskluzīvo „Coupe” sajūtu. Bet atklāts palika jautājums: cik daudz „3008.” ir no džipa — kaut vai viltota? Sākumā tam nemaz nebija visu riteņu piedziņas, jaunais „lauvēns” „4X4”

piedziņu ieguva tikai 2011. gadā komplektā ar hibrīddzinēju, kas savukārt būtiski palielināja auto pārdošanas cenu. Jaunākais „Peugeot” krossovers — „4008” — stājās līdzās jau pazīstamajiem „4007” un „3008”, cenšoties apmierināt augošo pieprasījumu kompakto apvidus automobiļu tirgū. „Peugeot 4008” turpina PSA koncerna („Citroen” un „Peugeot”) iesākto sadarbību ar japāņu „Mitsubishi”. „Peugeot 4007” tika uzbūvēts, izmantojot „Mitsubishi Outlander” tehnisko bāzi, savukārt jaunā modeļa „4008” donors ir „Mitsubishi ASX”.

Salīdzinot ar priekšgājēju „Peugeot 4007”, jaunais krossovers „4008” ir par veselu 31 centimetru īsāks. Tas gan nenozīmē, ka salonā vietas būs krietni mazāk, jo gabarītu samazinājums panākts uz priekšējās un aizmugurējās pārkures „apcīpšanas” rēķina. Būtiskākais ieguvums ir jūtami augstāka mobilitāte un labāka manevrētspēja kā pilsētas apstākļos, tā arī šaura meža ceļa līkločos. Lai gan auto ir kļuvis mazāks, vizuālais iepaids ir dziļāks, taču vienlaikus tam netrūkst arī „pilsētas šika”. „Peugeot 4008” „bezceļnieka auru” uzsvēr radiatora dekoratīvā režģa dizains, virsbūves aizsargi un izceltie dubļu sargi, taču tas ir gana kompakts (garums 4,34 m, platums 1,80 m un augstums 1,63 m), kas nodrošina labu manevrētspēju. Riteņu garenbāze „4008.” ir gandrīz tikpat gara kā vienam no klases etaloniem „Honda CRV”, arī salona priekšdaļa izmēros gandrīz neatšķiras, taču aizmugure ir krietni kompaktāka, tādēļ salonā vietas ir krietni mazāk, īpaši bagāžniekā. „Peugeot 4008” pēc ārējiem izmēriem (garums 4340 mm, platums 1800 mm, augstums 1625 mm, riteņu bāze 2670 mm, klirens 170 mm), salīdzinot ar „Mazda CX-5”, ir par 200 mm īsāks, 52 mm šaurāks un 45 mm zemāks, tādā kompaktāks un ar sportiskākām proporcijām. Savukārt, salīdzinot ar pēdējā laika SUV tirgus veiksminieku „Kia Sportage”, arī „Peugeot 4008” izrādās nedaudz kompaktāks — par 100 mm īsāks, 77 mm šaurāks un 20 mm zemāks, tādā piemērotāks pilsētas šaurībai un meža takām.

Esam pieraduši, ka „Peugeot” automašīnām dizains allaž ir bijis stiprā puse, un te nu jaunais krossovers franču auto cienītājiem vilties neliks. No priekšas līdz aizmugurei — mazāk nekā četrarpus metru garš — „lauvēns” ir elegants, kompakts, sportisks un izteikti džipisks. Salīdzinot ar japāņu krossoveru „Peugeot 4008” ir nedaudz prāvāks gabarītos: 4,37 m garais franču auto ir par 4 cm garāks, 3 cm platāks un 2 cm zemāks. Franču automobilis atšķiras arī no sava līdzinieka „Mitsubishi ASX” vismaz vizuāli, lai gan dinamiskais siluets, proporcijas, sānu šķautne un virsbūves, durvju izteiksmīgie valcējumi ir tik līdzīgi... Lai maskētu savu radniecību ar „ASX”, „4008” ar to kopīgas ir tikai durvis, bet visi virsbūves paneļi pilnīgi pārveidoti ar citādākiem lukuriem, restēm un bamperiem, radot eiropeiski elegantu auto seju. „Peugeot” ražojums izskatās dinamiskāks par savu tehnikas donoru. Pārdomāti akcenti un stilistiski teicami nostrādātas detaļas. Lielā trapecveida radiatora reste lieliski saskan ar eleganto optiku un vidusdaļā pacelto motora pārsegu, uz kura pašā centrā novietotais „Peugeot” lauvas logotips atgādina „508.” modeļa sedanu. Arī aizmugurē valda tāda pati formu un detaļu saskaņa, „Peugeot” krossoveru atpazīs pēc LED lukuriem, kas veidoti kā lauvas nagu atstātas šķivas. Ar 416

Turpinājums 9. lpp ➤

## Aug auto apzagšanas gadījumu skaits

Līdz ar rudens iestāšanos gada tumšākais laiks ietekmē arī apdrošinātājus, palielinoties zādību skaitam klientu īpašumos un automašīnās. Jau šī gada augustā apdrošinātāja BALTA (RSA Grupa) atbildību datus novērojams automašīnu un īpašumu apzagšanas gadījumu skaita pieaugums. Tāpat augustā KASKO atbildībā BALTA izmaksājis par 22% vairāk nekā pērnā gada augustā.

Augustā, salīdzinot ar jūliju, par vienu procentpunktu pieaudzis transportlīdzekļu apzagšanas gadījumu skaits. 80% no šiem

gadījumiem transportlīdzekļiem ticis nozagts viens vai abi atpakaļskata spoguļi. Spoguļu zādību skaits augustā ir zemāks, nekā tas bija 2010. un 2011. gada sākumā. Salīdzinot kopējās KASKO pieteikumu atbildību izmaksas šogad un pērnā gada augustā, tās ir pieaugušas par 22% un sasniegušas vairāk nekā 461 800 latu.

Atpakaļskata spoguļu zādības sagādā autovadītājiem daudz neērtību, turklāt rada arī salīdzinoši lielas atbildību izmaksas. Jaunākā izlaiduma „BMW” vai „Lexus” markas

automašīnām atpakaļskata spoguļi maksā teju 900 latus. Garnadži ir iekārojuši arī auto stūres, priekšējos buferus un salona paklājiņus.

BALTA jaunākie dati norāda, ka augustā pieaudzis biežums KASKO atbildību pieteikumos, tādējādi liecinot arī par satiksmes intensitātes atjaunošanos. „Augšupejošas tendences, salīdzinot ar citiem šā gada mēnešiem, vērojamas sadursmēs ar citiem transportlīdzekļiem un bojājumos, ko radījuši uzbraukšana dažādiem

priekšmetiem. Šī tendence ir vēstnesis, kas liecina par ekonomikas atveseļošanos arī ikdienā — iedzīvotāji biežāk pārvietojas ar savu personīgo transportu un arī diemžēl biežāk cieš negadījumus,” skaidro BALTA atbildību direktors Ingus Savickis.

aicinot mēnesis ir liedzis mūsu klientiem pavadīt laiku ārpus mājas. Tāpēc augustā gan pēc to biežuma, gan vidējās atbildības apmēra ir krities šķidrums noplūdes dēļ izraisīto atbildības pieteikumu skaits,” norāda BALTA atbildību direktors Ingus Savickis.



- auto un moto ziņas • sports •
- galerijas • forums • padomi •
- tehniskais birojs • vēsture •
- reportāžas • degustācijas •





# Reportāža «TARGI 2012»

Kaspars Bergmanis

Septembris ir izstāžu laiks, kurā auto interesentiem ir iespēja uzzināt jaunumus un noderīgas lietas. Pirmajā septembrī Varšavā notika liela mēroga auto mehānikas izstāde un šovs „Targi 2012”, kuru apmeklēja arī „AutoInfo” korespondents.

Lielākais automobiļu daļu tirgotājs Austrumeiropā „Inter Cars” ik gadu rīko grandiozu auto industrijai veltītu izstādi, kurā piedalās kompāniju pārstāvi, kuru produkciju tirgo „Inter Cars”, bet, lai saprastu, kāds ir šīs polu kompānijas potenciāls, vispirms ir jāredz noliktava. Varšavas pievārtē atrodas „Inter Cars” loģistikas centrs noliktava, kurā trijās maiņās sešas dienas nedēļā strādā 640 cilvēki. Trīsdesmit piecu miljonu vērtu preču klāstu klientiem komplektē robotizēta sistēma, kura kontrolē, vai preču svars atbilst kopējam pasūtījuma apjomam. Ja ir kļūda pasūtījuma sagatavošanā, sistēma signalizē un noliktavas darbinieks meklē neatbilstības iemeslus. Garažos noliktavas koridoros var ieraudzīt visu, kas nepieciešams mūsdienu automobiļim — piekares, dzinēja un virsbūves detaļas, rīpas un servisa, kā arī diagnostikas iekārtas. Apjomi ir iespaidīgi, „Inter Cars” pievilcība slēpjas mūsdienu noliktavas uzskaites sistēmā, kurā jebkurš šīs firmas klients var

atrast sev nepieciešamās auto detaļas, noskaidrot cenas un nākamajā dienā saņemt. Nokļūstot preču loģistikas centra preču nosūtīšanas telpā, vispirms pamanām kastes ar uzrakstu „Lotwa” (Latvija). Mums paskaidro, ka šī krava rīt jau būs Rīgā. „Inter Cars” jau pusotru gadu strādā arī Latvijā un apkalpo arvien vairāk autoservisu un autodaļu veikalu. Ja nepieciešamā auto detaļa nav uz vietas Rīgas noliktavā, tad nākamajā dienā tā tiks atvesta no Polijas.

## Izstāde

Pēc iepazīšanās ar loģistikas centru autobuss ar 66 tūristiem no Latvijas dodas iepazīt izstādi, kurā tiek pārstāvētas populārākās auto daļu un servisa iekārtu ražotāju kompānijas. Lai iekārtoto 170 kompāniju stendus, bija nepieciešama 25 000 m<sup>2</sup> liela ekspozīcijas platība. Milzu teltis bija izvietotas arī „Bemowo” lidlaukā. Vietas pietika visiem, un par to gods un slava pasākuma organizatoriem — stāvvietas vieglajiem automobiļiem, autobusiem, kā arī ēstuve, tualetes

un drošība. Nevilks atceros tās auto mehānikas izstādes, kuras notiek Latvijā, — skarbi un negribas komentēt. Latvijas delegācijas dalībnieki ar sarkasmu vārds dalījās par tēvzemē notiekošo izstāžu dalībnieku attieksmi. Sārkot svētkus ir jāprot, un polji ar darbiem pierāda, ka to prot. Izstāde organizēta tā, ka ierodoties ar visu ģimeni, nebūs jāklausa pārmēti no sievas un bērnu gausšanās atkal. Kamēr kungi klausījās auto ražotāju apmācības seminārus par diagnostikas iekārtu niansēm, mežglu uzstādīšanas tehnoloģijām vai piedalījās automehāniku sacensībās, kurš ātrāk izjauks un saliks dzinēju vai uzbrūnēs nabalansēs auto rīpas, viņu kundzes varēja atrast izpriecas pēc sirds patikas. Polu smērvielu ražotājs „Lotos” bija sarīkojis ārmrestlinga sacensības, un polu panes sakostiem zobiem ciniņās, bet bērni tajā laikā dzenāja pa trasi radio vadāmos automodeliņus. Ne visām kundzēm pa prātam ir viņu, laiku varēja pavadīt arī skaistuma salonos vai dejojot „Mobil” eļļu ražotāja teltī, kurā tika izstādītas automašīnas no slavenām kinofilām — „De Lorean” no „Atpakaļ nākotnē”, „Cadillac” no

„Spoku medniekiem” un arī Betmena slavenais betmobils. Atšķirībā no Latvijā organizētajām izstādēm „Targi” izcēlās ar to, ka jebkurā izstādītajā automobiļī — vai tas bija „De Lorean”, „Nissan Sky Line”, vai „Aston Martin” — varēja iesēties. Tādus uzrakstus kā „Sēdēsi uz sava moča!” ieraudzīt bija nereāli. Starp citu, „Inter Cars” tirgo arī motociklus „Triumph” un „Ducati”, kā arī moto ekipējumu un aksesuārus. Izstādes laikā varēja uzlaikot jakas, ķiveres, zābakus un beidzot sajūties kā cilvēks, kuram ir iespēja pašam papērt, uzlaikot un novērtēt un nav jāuzklausa augstprātīga konsultanta replikas. Septiņas izstādē pavadītas stundas paskrēja nemanot, un ar nožēlu jāsecina, ka maz redzēju no autošova. Tieši autošovs veidoja izstādes otru daļu, kuru apmeklēja pusmiljons interesentu. Speciāli izveidotajā arēnā, kura tika ieskausta ar s k a t t ā j i e m paredzētām tribīnēm, milzu monitorā tuvplānā varēja vērot drifta sacīkstes, moto frīstailistu galvu reibinošos trikus. Pasākumu nagla — no Vācijas a t b r a u k u š a i s

dragsters ar reaktīvās lidmašīnas dzinēju, kura radītais troksnis bija dzirdams jau pāris kilometru attālumā. Pienāca laiks doties prom, un mehāniķi no Latvijas, stiepdami somas ar ražotāju dāvātajiem detaļu katalogiem, sakāpa autobusu, lai pēc trim stundām atgrieztos uz nakts šovu.

## Nakts šovs

„Inter Cars” mājas lapā arī Latvijā bija iespēja balsot par modelēm „Miss Inter Cars” skaistuma konkursā. Polji šim pasākumam ķēras klāt ļoti atbildīgi. Trīsdesmit polu zeltēnes defileja pa podiumu, sajūsmīnāto fanu gaviļi pavadītas. Tā kā viņa par daļiņās titulu notika vairākas kārtās, pauzēs polu mūziķi izpildīja zviendru grupas „ABBA” hitus. Gaisotne, kas valdīja nakts šova laikā, savijēja pat dažu labu raženu vīru no Latvijas, kurš koncerta laikā nespēja valdīt emocijas un raudāja. Skaistumkaralienes titulu ieguva arī latviešu mehāniķu favorīte divdesmit vienu gadu vecā studente no Varšavas Joanna Koścjaka.

## Pārdomas

Braucot mājās un pa autobusa logu vērojot Poliju, pieķeru sevi pie domas, kā šī valsts attīstās ļoti



strauji tempā. Gada laikā ir uzbūvēti jauni tilti, viadukti, iepirkšanās centri un dzīvojamās ēkas. Auto parks ir nomainījies, un tradicionālo polu „FIAT” un „Polonez” vietu ir ieņēmuši jauni „Opel”, „Peugeot” un „Ford”. Polji brauc ar samērā jauniem dažādu marķu automobiļiem. Tādēļ ir saprotams, kāpēc „Inter Cars” noliktavā ir tik daudz un dažādu auto daļu. „Inter Cars” ir strauji augoša kompānija — centrālās noliktavas apskates laikā satikām „Inter Cars” klientus gan no Ungārijas un Bulgārijas, gan Igaunijas un Lietuvas. Braucienus uz Varšavu organizē tiem Latvijas mehāniķiem un servisu vadītājiem, kuri ir „Inter Cars

Latvija” klienti. Faktiski, jebkuram interesentam ir iespēja nākamgad apmeklēt „Targi” izstādi, uzzināt auto mehānikas jaunumus un labi atpūsties — ir tikai jāklūst par „Inter Cars Latvija” klientu. Arī „AutoInfo” savas redakcijas autoparkam detaļas pārķ, izmantojot „http://www.iclatvija.lv” elektronisko katalogu, kurā bieži vien atrod tās auto daļas, kuras nepiedāvā nevienš cits auto daļu tirgotājs. Gribētos, lai arī Latvijā organizētajās auto mehānikas izstādēs būtu vismaz daļiņa no tās gaisotnes, kura valdīja „Targi 2012” laikā, bet, lai saprastu, kā jāriķo svēti un darbs, iesaku nākamgad aizbraukt uz Varšavu un apmeklēt „Targi 2013”.



**VAIRĀK NEKĀ 1 000 000 REZERVES DAĻU!**  
 IEPĒRCIES MŪSU FILIĀLĒ VAI PASŪTI PRECES AR PIEGĀDI 24h LAIKĀ!

**inter cars**

**Kļūsti par Inter Cars Latvija klientu un izbaudi iepirkšanās komfortu!**

**WWW.ICLATVIJA.LV**

**inter cars** autodajas

**Pasažieru automobiļu rezerves daļas**

**Kravas automobiļu rezerves daļas**

**Mototehnikas rezerves daļas**

**Iekārtas un instrumenti**

**Aksesuāri**

**inter cars** autodajas

**Darba laiks:**  
 9:00 - 19:00  
 tālrunis: +371 6780 4009 ; +371 6611 6778  
 Sv. - slēgts  
 www.iclatvija.lv

**Tirdzniecības filiāle**  
 Bieķensalas iela 4, Rīga, LV-1004  
 tālrunis: +371 66117555 ; +371 6611 6778  
 fakss: +371 66117558  
 e-pasts: LV.V11@intercars.eu

**Tirdzniecības filiāle**  
 Braslas iela 29a, Rīga, LV-1084  
 tālrunis: +371 66117555 ; +371 66117558  
 fakss: +371 66117558  
 e-pasts: LV.V12@intercars.eu



## A Auto ziņas

# Degvielas kalkulators jauna auto iegādei



Saskaņā ar jaunākajiem statistikas datiem autogāzes patēriņš Latvijā pirmajā pusgadā palielinājies par 50%, salīdzinot ar attiecīgu laika periodu iepriekšējā gadā. Arvien biežāk autogāzes iekārtas tiek uzstādītas arī jauniem automobiļiem, saglabājot garantiju. Izteikts līderis Latvijas tirgū, ar šī gada laikā pārdotām jau 144 automašīnām, ir „Ford”, kas pircējiem piedāvā četras dažādas modeļus ar augstas klases autogāzes iekārtām. Lai informētu klientus un citus interesentus par salīdzinošajām izmaksām, „Ford” oficiālais pārstāvis „Inchcape Motors Latvia” mājaslapā [www.ford.lv](http://www.ford.lv) izveidojis īpašu autogāzes kalkulatoru. Izmantojot dažādu klašu un izmēru automašīnas, kas aprīkotas ar autogāzes iekārtām, kalkulators uzskatāmi ilustrē autogāzes izdevīgumu attiecībā pret tāda paša modeļa automašīnām ar benzīna vai dīzeļdzinēju. Turklāt, kalkulatorā iespējams aprēķināt, pie cik liela nobraukuma izlīdzinās izdevumi par autogāzes iekārtas uzstādīšanu un apkopi. Tā, piemēram, „Ford Fiesta” un

„Ford Focus” tas notiek pie 40 000 km nobraukuma, turpretim lielākiem automobiļiem ar augstāku degvielas patēriņu kā „Ford Mondeo” – jau pie 30 000 km nobraukuma.

„Lai gan degvielas kalkulatoram ir tikai ilustratīva nozīme, tas uzskatāmi parāda ieguvumus, ko sniedz ar autogāzi aprīkotās automašīnas Latvijā. Tā kā benzīna cena nepārtraukti paaugstinās, izdevīgums kļūst vēl jo izteiktāks, bet iekārtas atmaksāšanās laiks saīsinās. Pat ja autogāzei piemērotais akcīzes nodoklis nākotnē tiktu palielināts, gāze tik un tā būs ievērojami lētāka par benzīnu un dīzeļdegvielu,” saka „Inchcape” grupas vadītājs Latvijā Andris Kulbergs, vienlaikus piebilstot, ka „kalkulators izstrādāts rūpējoties par mūsu klientu ērtībām automašīnas pirkuma lēmuma pieņemšanas procesā, jo Latvijas autoobraucējs pēdējos gados ir kļuvis daudz zinātkārs un, izdarot pirkuma izvēli, būtiska loma ir arī automašīnas tālākās ekspluatācijas izmaksām.”

## Transportlīdzekļu īpašnieki degvielas ekonomijai lieto Supertech!

Supertech – degvielas ekonomija līdz 12%!

Supertech - degvielas modifikators, degvielas tvertnē (bākā) ievietojama ierīce, kura nodrošina degvielas patēriņa samazinājumu līdz 12%. Pateicoties unikālajai tehnoloģijai Supertech veicina dzinēja darbības laikā nesadedzušas degvielas optimālu izmantošanu, kas nodrošina ne vien degvielas patēriņu, bet arī kaitīgo izplūdes gāzu samazinājumu. Ierīces pozitīvās puses papildina tas, ka automašīnā nav nekādas jāle, nav saistīts ar elektrību, ierīce neprasa apkopi. Supertech ir inovācija Latvijā, taču pasaulē to lieto daudzās valstīs - Itālijā, Ukrainā, Brazīlijā, Polijā u.c. Supertech ir paredzēts visa veida transporta līdzekļiem - vieglajām, kravas automašīnām, autobusiem, ceļu būves un lauksaimniecības tehnikai, tas sniedz iespēju optimizēt izdevumus.

„Jā, Supertech modifikators noteikti nebūtu nekāds liels svētdienas braucējam līdz veikalam, taču parēķinot ietaupījumu vairākām mašīnām un pie to nobrauktā kilometru skaita, ja vidusmēra vieglā automašīna gadā nobrauc 40000 km patērējot 9 litrus uz 100 km pie degvielas cenas 1L/litrā, tad ietaupījums 12% ir 432 Latvijas latu – iespējami,” norāda viens no Supertech modifikatoru lietotājiem Latvijā – „Hanart Auto” transporta daļas vadītājs Aldis Hanzens.

Supertech ir atzinuši tādi zināmi uzņēmumi Latvijā kā „Lindstrom”, „Apse KL”, „Rente transports”, „Vrv motors”, „Lux



Express Latvija” un citi, kuri ir izteikuši neapšaubāmu apmierinājumu. Arī pēc Latvijas Lauksaimniecības Universitātes Tehniskās fakultātes Spēkratu institūta pētījumiem - efektivitāte ir vidēji no 5,8 līdz 13,2% degvielas ietaupījuma.

Oficiālais Supertech dīleris Baltijas valstīs SIA „Supertech Latvia”, vadītājs Māris Jurjāns uzsver, ka: „Galvenokārt lielākie ieguvēji ir komerctransporta īpašnieki, kuri par iztērēto degvielu mēnesī maksā bargu naudu, pie šī brīža augstajām degvielas cenām. Mēs garantējam līdzekļu atgriešanu garantijas ietvaros, ja netiks sasniegts degvielas patēriņa samazinājums”.

Supertech ir iespējams iegādāties un uzstādīt auto un rezerves daļu servisos Rīgā un visā Latvijā. Papildus informāciju un iegādes vietas atradīsiet mājas lapā [www.supertech.lv](http://www.supertech.lv) vai zvanot pa tālr. +371 29338748.

# Braucam pārbaudīt autogāzes!

Līdz 28. oktobrim turpināsies ikgadējā akcija „Autogāzes – Kārtībā!”, kuru Autoklubs LAMB organizē sadarbībā ar apdrošināšanas sabiedrību ERGO, OCTA un CSDD. Akcija gadu gaitā ir iemantojusi autovadītāju atzinību, jo tās mērķis ir pievērst uzmanību un atgādināt, cik liela loma katra autovadītāja un viņa pasažieru drošībā ir pareizi noregulētām autogāzēm, it īpaši pagarinoties diennakts tumšajam periodam. Aicinot autovadītājus savlaicīgi pārbaudīt un noregulēt autogāzes, akcijas organizatori cer, ka tādējādi tiek novērsts ne viens vien iespējams ceļu satiksmes negadījums. Akcijas ietvaros, kā katru gadu, Autoklubs LAMB piedāvās iespēju bez maksas pārbaudīt un noregulēt autogāzes īpašajos stendos gan Rīgā gan citur Latvijā.

Akcijas laikā autovadītāji tiks gādāti pie Rīgā pie tirdzniecības centriem Alfa, Spice, Mols, Zoom, Olimpija, K-Rauta un Rīga Plaza, kā arī Daugavpilī, Valmierā, Liepājā un Ventspilī.

Pasākuma nozīmi pamato Ceļu satiksmes drošības direkcijas statistika, jo aizvadītajā gadā 48,6% no visiem ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušajiem uz valsts autoceļiem reģistrēti krēslā un tumsā, bet kopumā šajā diennakts laikā notikuši 31,4%

no visiem negadījumiem. Ņemot vērā, ka tumšajā diennakts laikā, piemēram, naktī autovadītāju aktivitātes kopumā samazinās, avāriju skaits joprojām ir ievērojams. Tajā pat laikā statistika liecina, ka kopš 2001. gada



ceļu satiksmes negadījumu skaits tumsā ir samazinājies par 42%, kas liecina arī par akcijas „Autogāzes – Kārtībā!” rezultātiem.

Akcijas organizators, Autokluba LAMB prezidents Juris Zvirbulis uzsver: „Mūs iepriecina informācija, ka samazinājies

negadījumu skaits gan tumsā, gan krēslā, tomēr procentuāli šādi negadījumi, joprojām ir trešdaļa vai par tuvu pusei no kopskaita, tādēļ nepieciešamība pārbaudīt autogāzes nav zaudējusi savu aktualitāti. Būsim tālredzīgi un savlaicīgi noregulēsim autogāzes, lai uz ceļa vienmēr pamanītu gan skolēnu, gan velosipēdistu, gan neapžilbinātu pretimbraucēju”.

Ivars Vismanis, ERGO transportlīdzekļu apdrošināšanas departamenta direktors: „Transportlīdzekļu apdrošināšanas veidā, kur lielāko daļu sastāda zaudējumi, kas izraisīti Ceļu satiksmes negadījumā, pērn ERGO izmaksājis atlīdzības vairāk kā 3 milj. latos. Izvērtējot negadījumu iemeslus, mūsu eksperti secināja, ka salīdzinoši daudz ceļu satiksmes negadījumu diennakts tumšajā laikā, iespējams, varēja nenotikt, ja transportlīdzekļa īpašnieks nebūtu vieglprātīgi izturējies pret autogāzēm. Viena darbība – autogāzes savlaicīga noregulēšana – ļauj paglābt sevi, līdzilvēkus, kājām gājējus un pretimbraucējus no nelaimes un pasargāt no transportlīdzeklim, cilvēka dzīvībai un veselībai nodarītiem bojājumiem.”

Akcijai ir arī starptautiska nozīme, ņemot vērā Autokluba LAMB dalību Apvienoto Nāciju izsludinātajā Ceļu drošības dekādē, kuras mērķis ir uzlabot satiksmes drošību globālā mērogā un līdz 2021. gadam uz ceļiem glābt piecus miljonus dzīvību. Starptautiskā automobiļu federācija (FIA), kuras dalīborganizācija ir LAMB, šādas akcijas un programmas uzskata, kā būtisku elementu, tiecoties sasniegt dekādes mērķus.

# Kas mums būtu jāzina par dzesēšanas šķidrumu

Galvenās dzesēšanas šķidruma funkcijas atšķirībā no ūdens ir dzinēja aizsardzība pret aizsalšanu, t. i., nodrošināt dzesēšanas šķidruma nesasalšanu dzinējā, tādā veidā novēršot tā bojājumus, kā arī novērst uzvārišanos un tai sekojošu dzinēja pārkaršanu un pasargāt dzinēju un dzesēšanas sistēmu no korozijas.

Papildus uzskaitītajam dzesēšanas šķidrumam ir jānodrošina efektīva temperatūras apmaiņa.

Neefektīva dzesēšanas sistēma var būt par cēloni dzinēja pārkaršanai un bojājumiem. Laba dzesēšanas sistēma attiecīgi nodrošinās maksimāli efektīvu dzinēja darbību dažādos režīmos. Viena no galvenajām dzesēšanas sistēmas sastāvdaļām ir tieši dzesēšanas šķidrums. No vienas puses, kāda gan tur starpība – dzesēšanas šķidrums ir, ko gan vēl vajag? Tomēr ir jāsaprot, ka automašīnu dzinēji ir stipri evolucionējuši kopš tiem laikiem, kad labākais dzesēšanas šķidrums bija ūdens. Sistēmas ir kļuvis sarežģītākas, efektīvākas, un tām ir vajadzīgi arī efektīvi

šķidrums. Mūsdienās kvalitatīvi dzesēšanas šķidrums ne tikai nodrošina efektīvu siltuma apmaiņu dzinējā, bet arī pasargā dzesēšanas sistēmu no korozijas un aizaugšanas. Mūsdienās tieši dzesēšanas sistēma spēlē vienu no galvenajām lomām automobiļa dzinēja ilgmūžības un efektivitātes nodrošināšanā.

Ko dzinējam var nodarīt zemas kvalitātes dzesēšanas šķidrums? Tas var veicināt dzinēja galvas blīves bojājumu, sūkņa bojājumu, cauruļvadu bojājumu, dzesēšanas sistēmas aizaugšanu... Par to, pie kādām sekām tas var novest, labāk nemaz nedomāt.

Kompānijas TELKO produkti veidoti tā, lai pēc iespējas vairāk pasargātu dzinēju no jau minētā visa negatīvā, ko var izraisīt zemākas kvalitātes šķidrums.

TELKO dzesēšanas šķidrumu flagmanim „Polar Long Life Antifreeze” galvenās priekšrocības salīdzinājumā ar tradicionālajiem dzesēšanas šķidrumiem galvenokārt ir: efektīvāka siltummaiņa, ilgs darbības mūžs, paaugstināta alumīnija un plastmasas detaļu aizsardzība, ūdenssūkņa



mūža ilguma pagarināšana par 50%, videi draudzīgas sastāvdaļas.

TELKO produkti ir sertificēti izmantošanai ne tikai visās jaunajās automašīnās („Premium Long Life”), tās produktu klāstā ir arī GOST 82084-89 standartam atbilstošais „Toso-35”, Krievijas ražoto automašīnu dzesēšanas sistēmām un speciālajām vajadzībām paredzētais „Zero Propylene”.

„Polar” dzesēšanas šķidrums atbilst visiem Eiropas un starptautiskajiem standartiem.

TELKO produkti ir veidoti pēc bezsilikātu alifātiskās skābes ražošanas tehnoloģijas, kas nodrošina patiesi izcilus rādītājus. Saskaņā ar veiktajiem testiem veismīgā monoskābju un dikarbonskābju klātbūtne dzesēšanas šķidrumā nodrošina efektīvu dzinēja aizsardzību šādos periodos:

650 000 km (vai 9000 h) smagajās automašīnās vai autobusus vai  
250 000 km (vai 2000 h) pasažieru vieglajās automašīnās, vai  
32000 h (vai 6 gadus) stacionārajos dzinējos.

Doti dzesēšanas šķidrumu ražotājs iesaka mainīt ik pēc katriem pieciem gadiem vai pie dotā noskrējiena atkarībā no tā, kurš pienāks pirmais.





# Pilsētas bezceļu iekarotāji

## «Mazda CX-5» / «Peugeot 4008» degustācija

➤ Turpinājums no 2. lpp.

litru tilpuma bagāžnieku vajadzētu pietikt visām ikdienas vajadzībām. Ar šādu auto var no rīta, apaujot gumijniekus, doties mežā sēņot, bet vakarā, tērpi savā labākajā uzvalkā, šķī piebraukt pie Operas nama vai dārga restorāna. Vienīgi pirms tam derētu apmeklēt kādu automazgātavu...

Iekāpjot salonā, man šajā „Peugeot” pietrūkst īpašā franču šarma, pietrūkst tās tīkamās „Coupe” sajūtas, ar ko apveltīts iepriekšējais „lauvēns” „Peugeot 3008”. Salona apdarē izmantotā plastmasa „4008” vēl nav tik augstvērtīga, kā „Peugeot” mašīnas pierasts, taču interjera iekārtojums ir pievilcīgs un parocīgs. Salīdzinot ar „4007.” modeli, sperts jūtams solis uz priekšu. Viegli nolasāma un funkcionāla mērinstrumentu sekcija, izskatīgs stūresrats un visai pelēcīga viduskonsole, kuras centrā mūsdienīgs navigācijas/info centrs ar skārienjutīgu ekrānu, visas plastmasas glītas, bet cietas, sēdpozicija stāva, bet ērta, nodrošina labu pārredzamību. Vadītāja vieta sniedz paaugstinātas sēdēšanas sajūtu, kas tā patīk



sieviešu kārtas auditorijai. Galveno kloķu, sviru un pogu izvietojums mašīnā ir loģisks un automātiski saprotams. No praktiskās puses salons ir gandrīz perfekts, nav kur piesieties. Kā opcija pieejams stikla panorāmas jumts ar integrētām LED lasišanas gaismiņām, 18 collu alumīnija diski, atpakaļskata kamera un pieminētā navigācija ar skārienjutīgu ekrānu.

Par papildu maksu pircejs var pasūtīt panorāmas stikla jumtu, bezatslēgas pieejas un starta sistēmu, navigācijas sistēmu ar atpakaļskata kameru, USB un „Bluetooth” pieslēgvietas dažādām multimediju ierīcēm — mūsu degustētājā auto tas viss jau bija. „Lauvēna” motoru klāstu veido ekonomiski neliela tilpuma motori. Benzīna

dzinēju gammā ir 1,6 litru dzinējs ar 116 ZS un 152 Nm, un 2 litru motors 150 ZS un 198 Nm. Abi benzīna motori standartā tiek kombinēti ar piecu pakāpju manuālo pārnesumkārbu, bet jaudīgāko pēc iespējas var komplektēt arī ar CVT bezpakāpju variatoru. Dīzeļdzinēju saimi arī veido divi motori — 1,6 litru HDi motors ar 112 zirgspēkiem un 270—280 Nm („overboost”), un 1,8 HDi motors ar 150 ZS un 300 Nm. Abi dīzeļi strādā pārī ar sešpakāpju manuālo pārnesumkārbu. Degustētājā auto ar 1,8 HDi FAP 110 kW (150 ZS) / 300 Nm un 6 pārnesumu manuālo ātrumkārbu. Dzinējs nodrošina pārliecinošu jaudu jau ar zemiem apgriezieniem. 100 km/h no vietas „lauvēns” sasniež 11,5 sekundēs, taču pilsētas sprintos tas neļauj sevi iznerot nevienam, dinamikas rezerve ir allaž klātesoša. Auto aprīkots ar „Stop/Go” ekosistēmu, kas izslēdz dzinēju pie luksofora un atkal ieslēdz, tikko pieskaras sajūgam. Degvielas patēriņš vidējais — 5,6 litri/100 km, taču pilsētā tas var arī pārsniegt 6 litrus. Uz priekšu mūsu „lauvēns” kustas mīksti un gludi. Ātrumu uzņem vienmērīgi, stūrei klauša pietiekami atsaucīgi. Pilsētas režīmā braukt ar

to ir tīrā bauda. Augstā sēdpozicija ļauj dzīvi uztvert mierīgāk, un vieglā stūrīte ļauj ērti manevrēt, jo mūsu auto garumā ir praktiski vienāds ar kompaktklasi, tāpat nav jāmeklē īpaši lielas stāvvietas. Ļoti viegli vadāms arī uz šosejas, nebaidās no asfalta ielāpiem, arī no grantsceļu trepes. Auto vadīšanai pakļaujas viegli un iepriekš paredzami, stūrēšana notiek gana precīzi, taču šosejas režīmos stūre šķiet pārlietu viegla, turklāt, uzgāzējot līkumos, tā raujas atpakaļ vairāk, nekā gribētos. Gaitas īpašībās uzsvars likts uz komfortu. Paļāvīgā piekare un lielās riepas lieliski absorbē bedres un citus ceļa negludumus. Atsaukt atmiņā pirms vairāk nekā gada degustēto „Mitsubishi ASX”, kuram trūka izkopta gaitas komforta uz nelīdzena asfalta, sajūtam atšķirību. Tātad pie viena un tā paša tehniskā risinājuma, „lauvēna” balstiekārta tomēr kopumā ir

citādāka nekā „radniekam” „ASX”. „Peugeot” piekare gājieni šķiet īsāki, atsperes un amortizatori cietāki, kas kopumā ļauj labāk justies pamatstihijā — ātrumā uz cieta seguma. Tiesa gan, sportiskai braukšanai, uz ko tā vien provocē motors un kārba, gluži vienādā līmenī nav pieskaņota stūre. Gribētos to smagāku un labāk informējošu, lai sajūtu šī franču zvērēna instinktus vadāmībā. Piekare ir energoietilpīga un viegli izšūpo lielāko daļu ceļu nelīdzenumu, taču pagriezienos sānsveres tādēļ nekļūst biedējošas. Labs rites komforta un vadāmības balanss. Komfortabla piekare ar pamatīgu amortizācijas rezervi, tādēļ šis auto stāv pāri Latvijas ceļa ielāpīnājamī realitātei.

Un kā ar šā „lauvēna” spējam ārpus asfalta? Eiropai „Peugeot 4008” tiek komplektēts ar pastāvīgu pilnpiedziņu, uz centrālās konsoles novietots apaļš slēdzis ļauj pārslēgties uz trim dažādiem braukšanas režīmiem atkarībā no ceļa un laika apstākļiem. „2WD” priekšpiedziņas režīms derēs, ikdienā pārvietojoties normālos apstākļos un ekonomējot degvielu. Automātiskajā „4WD” režīmā aizmugures piedziņa pieslēgsies automātiski, tiklīdz radīsies nepieciešamība pēc papildu saķeres. „4WD LOCK” režīms nodrošina pastāvīgu pilnpiedziņu un visoptimālāko riteņu saķeri, pārvietojoties smagos apstākļos. Tiklīdz nobraucam no asfalta, viss nostājas savās vietās. Piekares gājieni, amortizācija, mērena atsaucebe stūrei — viss, kā vajag. Pa zemes ceļiem iet kā velnēns! Perfekta automobiļa izjūta, un, pateicoties 1570 kg pašmasai, nekādu liekā svara radītu blakņu, ar kādām bieži vien sirgst izmēros lielāki džipi. Neceļos tas uzvedas pārliecinoši pat ar „2WD”, bet ripuli var pagriezt uz „4WD” un „LOCK”, kas tā vien vilina nobraukt no asfalta. Nebūs problēmu izbriest arī pa dubļainu meža celiņu, ja vien braucējs gatavs pieciest zaru šķīvas uz mazā, elegantā „lauvēna” lakotajiem sāniem. Tikai pār koku saknēm braucot, auto piekare šķiet pacieta, un, protams, jāuzmanās no slēptām lielākām bedrēm vai akmeņiem. Bet smilšu, dubļu un sniega lauku priekšā „lauvēns” nenodrebēs. Neviens cits franču auto bezceļos tik spējīgs laikam gan nebūtu. „Peugeot 4008” sākumcena (ar 1,6 HDi 114 ZS dzinēju) ir 18905 LVL, degustētā auto modeļa (ar 1,8 HDi 150 ZS dzinēju) sākumcena ir 21337 LVL.

### Degustācijas secinājumi

„Mazda CX-5” ir kārtīgs ģimenes auto jebkuriem laika un ceļa apstākļiem, kurā pietiks vietas visiem, ieskaitot ceļojuma čemodānus un suni. Pie stūres ērti jūtīsies gan milzu tēviņi, gan smalkas kundzītes. Turklāt auto apveltīts ar atpazīstamu izskatu, kas „CX-5” īpašniekam sniedz iespēju atšķirties kopējā auto plūsmā. Tomēr būs vien jāpievienojas ārzemju kolēģiem, kuri secinājuši, ka „CX-5” „spīd ar tehnoloģijām, nevis ar dizaina šarmu”.

„Mazda CX-5” plusi: apjomīgs salons un bagāžnieks, precīza vadāmība, ekonomija bez kompromisiem ar jaudu; **mīnusi:** diskutabls automašīnas priekšgala izskats, trokšņu izolācija un interjera apdare varēja būt augstākā līmenī.

Apvienojot „Mitsubishi” uzticamo pilnpie-

dziņas platformu ar franču dizainu eksterjerā, iegūts „Peugeot 4008” — viens no stilīgākajiem mūsdienīgu krosoveriem. Lai gan radīts uz japāņu platformas, no dizaina viedokļa tas neapšaubāmi reprezentē franču stilu un pilsētas automobiļa estētiku. Un tas nekas, ka salona apdares materiāli dažviet ir vienkāršāki, nekā frančužiem pierasts. Pēc būtības un koncepcijas šis „lauvēns” ir viens no vispusīgākajiem šodien tirgū pieejamajiem kompaktajiem krosoveriem. Tā ir jauna alternatīva cilvēkiem, kuri meklē komfortablu braukšanas prieku un daudzpusīgu franču dizaina automašīnā, kura radīta brīvībai un piedzīvojumiem. Šo auto diez vai pirks rūdīti bezceļa fanātiķi, tomēr tā „purva brīšanas” spējas ir pietiekamas, lai jebkādos laikapstākļos neradītu raizes ne pilsētā, ne laukos.

„Peugeot 4008” plusi: elegants izskats, saturīga gaita uz ceļa, pārliecinošs sniegums vieglos bezceļa apstākļos; **mīnusi:** salonā nedaudz pietrūkst franču šarma un — aizmugurē sēdošajiem — arī vietas.

Piesātinātais krosoveru tirgus ieguvis vēl divus nopietnus spēlētājus, kas gatavi iesaistīties cīņā ar klases labākajiem eksemplāriem. Taču katram nākamajam pretendētājam arvien grūtāk ir ielauzties šajā blīvajā un Eiropā populārā kompaktu krosoveru segmentā, kurā muskuļus demonstrē „Nissan Quashqai”, „VW Tiguan”, „Ford Kuga”, „Škoda Yeti” un „KIA Sportage”. Taču, ikvienam, kurš meklē ērtu, kompakto, izturīgu un dinamisku auto jebkurai dzīves situācijai, abi mūsu degustācijas dalībnieki pilnīgi noteikti ir apsvēršanas cienīgi varianti.

## Avāriju eksperti

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

**Basse Motors**  
 Apūzes iela 12, Rīga  
 Tālr. 67808530  
 M.t. 28377344  
 info@bassemotors.lv  
 www.basse.lv

### autogāzes iekārtas

### autonomie sildītāji

TRANSBALTĪJAS TIRDZniecības KOPORĀCIJA  
**MASKAVAS IELA 449**  
**TEL.: 67266327**  
**WWW.TRANSBALTĪJA.LV**

# POLAR

## Labākā motora dzesēšana!

**LABĀKĀ DZESĒŠANA, AIZSARDZĪBA PRET RŪSU UN SASALŠANU - IZGLAICĪGI!**

**POLAR PREMIUM «Long Life» antifrīzs ir uz etilēna glīkola bāzēts šķidrums, kurš nodrošina ilgstošu aizsardzību pret sasaldēšanu, vārīšanos un koroziju - t.i. rūšēšanu. Pagarinātu dzesēšanas šķidruma mūžu iegūst lietojot nenovecojošus rūsas inhibitorus. Bāzēts uz patentētu silīkātu brīvu skābes tehnoloģiju (OAT), Polar Premium «Long Life» antifrīzs nodrošina ilgstošu pretrūsas aizsardzību motora metāliem, ieskaitot alumīniju un dzelzs sakausējumus. Polar Premium «Long Life» tiek rekomendēts augsto tehnoloģiju motoriem, kur alumīnija aizsardzība ir īpaši svarīga darbojoties augstās temperatūrās. To lieto arī vecām mašīnām, smagajiem auto un autobusiem, arī stacionāriem motoriem.**

**AR KO TAS ATŠKIRAS NO TRADICIONĀLAJIEM DZESĒŠANAS ŠĶIDRUMIEM?**

<p><b>TRADICIONĀLAIS (TOSOLS)</b></p> <p>Motora dzesētājs kā ELEKTROLĪTS</p> <p>➔ IZBĒDĀ KORŪZIJU UN AKRĀSĪGĀS SLĀNĀS</p> <p>➔ ANODĀI ROZĪTĒTĀS</p> <p>➔ METĀLS</p> <p><small>Veido plāksni pārītiem, citām slāņiem tiek pārēta metāla vietas.</small></p>	<p><b>POLAR ANTIFRĪZS AR OAT INHIBITORU</b></p> <p>Motora dzesētājs kā ELEKTROLĪTS</p> <p>➔ NEIZBĒDĀ KORŪZIJU UN AKRĀSĪGĀS SLĀNĀS</p> <p>➔ ANODĀI NEVĒTĒTĀS</p> <p>➔ METĀLS</p> <p><small>Veido plāksni monometāliem, kas iznīcina metālu, kas draud korozijai.</small></p>
--	---

**Gandrīz 75% no Eiropā uzpildītiem automobiļiem un smagajiem vilcējiem sākotnēji ir lietojuši OAT-ilga mūža «Long Life» antifrīzu. Polar Premium antifrīzs atbilst un pārsniedz labi zināmus Eiropas un starptautiskos standartus un OEM prasības.**

POLAR oficiālais izplatītājs Latvija **DANS** ZEMTĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANSG.LV



A Autosporta vēsture

# Leģendām zaļo gaismu!



**Autors: Dzintars Kaulkalns**

Gaziks — leģendārs kravas auto, kurš dzimis Padomju Savienībā, krievu rakstnieka Maksima Gorkija vārdā nosauktajā pilsētā Gorkijā (šobrīd šī Urālu pilsēta atguvusi savu vēsturisko nosaukumu — Nižņijnovgoroda), kurā ražoja Padomju Savienībā vispopulārākos kravas automobīlus — „GAZ-51”.

No 1946. līdz 1955. gadam — „GAZ-51” un no 1955. līdz 1975. gadam — „GAZ-51A”. Tos eksportēja uz sociālisma sadraudzības valstīm. „GAZ-51” analogi ar nosaukumu „Lublin-51” pēc licences tika ražoti Polijā. Arī komunisti Ķīnā un Ziemeļkorejā tika pie savas ražošanas licences un ražo „Gaziku” armijas un tautsaimniecības vajadzībām.

„Gaziks” autosportā ir eksotika, vēl lielāku izbrīnu rada kravas auto, kurš piedalās rallijā. Mūsu kaimiņi lietuvieši 17.—18. augustā izbaudīja šoku, kad Lietuvas „300 Lakes Rally” startēja arī trīs ekipāžas no Igaunijas ar leģendārajām automašīnām „GAZ-51”. Tas izraisīja patiesas skatītāju ovācijas. Igaunija ir saglabājusi „GAZ” zīmola kraveniekus rallijam, un te nu igauņu priekšā cepuri nost. Piebīdīšu, ka Igaunijā ir „Moskvich” līga, kura startē „Moskvich” un „IŽ” zīmola auto.

Sacikšu „GAZ-51” auto 6 cilindru benzīna

dzinēji ir aizvietoti ar V8 4,6 litru agregātiem, kas ir dzīvotspējīgāki un jaudīgāki. Ar tādu dzinēju divas tonnas smagais auto sasniedz maksimālo ātrumu 180—190 kilometri stundā. Trasē — līdz 150 kilometriem stundā. Redzēju, kā uz Zarasu ezera salas igauņu pilotētais „GAZ-51” „iekabināja” „BMW 318”. Te vēl mazliet jāpiedomā par to, kādai jābūt meistarībai, lai šo leģendāro monsturu novaldītu, un arī par izmaksām — igauņu sportistam šī sporta gazika uzbūvēšana izmaksājusi aptuveni 20 000 eiro.

Latvijā veiksmīgi atdzimst „Dzintara Volga”. Vai nav pienācis laiks atjaunot „GAZ” zīmola auto dalību rallijā? Atcerēsimies, ka Padomju Latvijas laikos katrā sevi cienošā kolhozā bija pa sporta gazikam. Pilnas komandas ar trim auto bija daudzās lauktehnikas nodaļās vai ATU. Varbūt atdzīvināsim „GAZ-51”, „GAZ-52”, „GAZ-53”, kurš rūsē kādā sētmalē.

Ja LAF nedos zaļo gaismu, brauksim pie kaimiņiem. Divus „GAZ” markas sporta auto ir nopirkuši somi, un igauņi par viņiem saka — somi ir sīvi konkurenti. Pašlaik esam trīs entuziasti tikai ar idejām un domu, ka leģendām ir vērtība, leģendām ir jādzīvo.

Jautājumi, kritika, ierosinājumi, atbalsts: dzintarsrallyorg@inbox.lv



## 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 ruļļu maiņu.
  - Eļļu un filtru maiņu.
  - Elektrosistēmu remontu.
  - Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
  - Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
  - Luktu gaismu regulēšanu.
  - Bukšu izgatavošanu.
  - Nestandarta darbus.
  - Mikroautobusu remontu.
  - Savirzes regulēšanu komercitransportam.
  - 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



# Latvieši, kas sasniedza autosporta virsotni

↳ Turpinājums no 2. lpp

savu trešo PSRS vicečempiona titulu, šoreiz piekāpjoties vietējam ukraiņu sportistam Leonīdam Ņonovam. Juris Belmers finišēja piektais.

1982. gadā PSRS čempionāts atkal notika Kijevā, Čaikas trasē. Volgās uzvarēja mājinieks Ivans Kaliničuks, bet Juris Belmers ieguva vicečempiona titulu, Valdis Belmers izcīnīja sesto vietu. Atkal starp labākajiem VAZ-1600 klasē bija Judeiks, taču šoreiz līdz medaļai nedaudz pietrūka — tika izcīnīta 4. vieta. Formulas „Vostok” čempionāta triju posmu kopvērtējumā latvieši aizcīnījās līdz goda pjedestāla pakājei: Raimonds Gudriķis — ceturtais, Ivars Krūmiņš — piektais.

1983. gadā Guntars Judeiks uzvarēja pusfinālā Biķerniekos, taču finālsacensībās Kijevā viņš palika 5. vietā. Tādu pašu rezultātu VAZ-1300 klasē sasniedza Edmunds Karpis. Volgu klasē mūsu Juris Belmers, Valdis Belmers un Leons Šarkovskis diemžēl nefinišēja. Uzvarēja Valērijs Kisterevs un Krasnodaras, otro vietu izcīnīja Andress Hāva no Tallinas.

1984. gadā finālsacensībās Biķerniekos Guntaram Judeikam atkal tikai nedaudz pietrūka līdz medaļai — 4. vieta. Par vicečempionu 7. klasē kļuva Edmunds Karpis. Volgām finālsacensībās atkal notika Kijevā, un latvieši izcīnīja divas medaļas — Leons Šarkovskis guva lielāko panākumu savā karjerā, finišējot otrais, Juris Belmers šoreiz palika trešais. Formulas „Vostok” triju posmu kopvērtējumā Ivars Krūmiņš — piektais, Gudriķis — septītais.



1983

1985. gadā Valdis Belmers finālsacensībās Kijevā izcīnīja savu ceturto PSRS čempionāta sudraba medaļu, piekāpjoties tikai S. Tolstoluckim no Gorkijas autorūpnīcas. Juris Belmers finišēja astotais. Guntars Judeiks čempionāta pusfinālā ieguva 2. vietu, bet Kijevas trasē „Čaika” finālbrauciena startā notika iespējama sadursme starp G. Judeiku, lietuvieti V. Taraili un Toljati rūpnīcas pilotu J. Borovikovu, pēc kuras Judeikam jau 200 metru pēc starta šis čempionāts beidzās. Formulas „Vostok” klasē čempionāts atkal notika trijos posmos. Pirmajā posmā Gruzijā Gudriķis finišēja sestais, otrajā posmā Kijevas „Čaika” trasē Gudriķis finišēja augstajā 2. vietā, bet Biķerniekos palika astotais. Kopvērtējuma ieskaitē, ņemot vērā divus labākos rezultātus, Raimonds Gudriķis kļuva par PSRS čempionāta bronzas medaļas ieguvēju! Ivars Krūmiņš kopvērtējumā — sestais. Pēc šā panākuma Gudriķim vajadzēja izvēlēties — startēt vai nu PSRS kartingā, vai formulu izlasē. Priekšroka tika dota kartingam, jo ar to varēja aizbraukt tālāk — ne tikai uz sociālistisko valstu Draudzības kausu, bet arī uz Eiropas čempionātu. Nākamajos gados Raimonds Gudriķis izcīnīja trīs PSRS čempiona titulus (1987., 1989., 1990. g.) kartingā, kā arī bija viens no Padomju Savienības izlases līderiem.

1986. gadā PSRS čempionāta finālsacensības beidzot notika pie mums — Biķerniekos, un līdzjutēji jau pirms starta skaitīja potenciālos čempionus medaļniekus no Latvijas! Volgās mūsējie nepieņēla un visa Latvija varēja svinēt dubultuzvaru: Juris Belmers pirmais, Leons Šarkovskis otrais, igauņi Juri Paenurms trešais, mūsu Aleksandrs Sorokins ceturtais, Viktors Kalniņš sestais, apsteidzot divkārtējo čempionu Kaliničuku no Kijevas. Guntars Judeiks startēja VAZ-1300 klasē, čempionāta pusfinālā bija 2. vietā, taču finālsacensībās nesadalīja trasi ar Edmundu Karpi, tāpēc līdz medaļai nedaudz pietrūka — 4. vieta.

1987. gadā PSRS čempionāts pirmo reizi sastāvēja no četriem posmiem — trīs

Alliks — piektais. Jaudīgākās sacikšu formulas F-3 čempionāta triju posmu kopvērtējumā sīva cīņā ar Maskavas un Igaunijas sportistiem bronzas medaļu izcīnīja rīdzinieks Sergejs Pugačs.

1988. gadā čempionāts atkal norisinājās Biķerniekos, un trešo gadu pēc kārtas uzvaras laurus plūca volgu karalis Juris Belmers! Viktors Kalniņš kļuva par vicečempionu, piekāpjoties tikai komandas biedram. Aleksandrs Sorokins — sestais, bet Valdis Belmers nefinišēja. Guntars Judeiks togad ar VAZ-2105 startēja A-1300 grupas mašīnu klasē, kurai čempionāts notika trijos posmos. Sezonas sākums sanāca ļoti labs, viņš atkal uzvarēja pirmajā posmā Tbilisi. Otrajā posmā Kijevā Judeiks ierindojās 7. vietā, taču visam



Juris Belmers 1987

vajadzēja izšķirties pēdējā — Rīgas — posmā. Skatītāju atbalsts, vieta pirmajā starta rindā, piecu sekunžu handikaps pēc trim veiktajiem apliem tūkstoš reīzu izbrauktajā Biķernieku aplī — viss it kā solīja uzvaru... Diemžēl cerības izplēnēja ceturtajā aplī, kad „izbeidzās” mašīnas dzinējs. Par spīti šai sāpīgajai neveiksmei, čempionāta kopvērtējumā Guntars Judeiks izcīnīja bronzas medaļu. Sestajā vietā kopvērtējumā ierindojās Rolands Dūda.

1989. gadā čempionāta finālā, kurš ceturto gadu pēc kārtas norisinājās Biķerniekos, volgās ceturto gadu pēc kārtas triumfēja Juris Belmers! Vieglo automašīnu A5 grupas (sporta žiģuļu klase, kurā bija atļauti lielāki tehniski uzlabojumi) čempionāta Rīgas posmā otrais finišēja Egils Matīss, trešais — Jānis Alliks, bet čempionāta kopvērtējumā viņi ieņēma attiecīgi ceturto un septīto vietu.

1990. gadā PSRS čempionāta fināls jau piekto gadu pēc kārtas norisinājās Biķerniekos. Ikiens no sanākušo līdzjutēju tūkstošiem ar nepacietību gaidīja, ka volgu karalis Juris Belmers šeit triumfēs piekto gadu pēc kārtas, taču bija jāpiedzīvo vilšanās — Juris nefinišēja, tāpat kā Kalniņš un Sorokins. Biķernieku trasē pirmo reizi pie uzvaras tika volgu dzimtenes — Gorkijas — pārstāvis Nikolajs Demidovs, apsteidzot titulēto ukraiņu Kaliničuku un Peteru Nodi no Tallinas. Latvija šoreiz palika bez medaļām. A-1300 klasē ceturtais finišēja Guntars Judeiks, A-1600 klasē tāpat ceturtais — Jānis Strods.

Pēdējais Padomju Savienības čempionāts 1991. gadā notika Kijevas trasē „Čaika”, un Juris Belmers, lieliskā stilā pieveicot abus sīvākos sāncenšus Demidovu un Kaliničuku un izcīnot savu sesto Savienības čempiona titulu, tomēr pierādīja — kurš ir istais un vienīgais volgu čempions! Vieglo automašīnu A5 grupas finālā trešais finišēja Jānis Alliks. A-1300 klases čempionāta etapu Biķernieku trasē uzvarēja Rolands Dūda, bet čempionāta kopvērtējumā viņš ierindojās 4. vietā.

Fotogrāfijas no „www.racinghistory.lv”



A Tehniskais birojs

# Grozījumi riepu marķējuma noteikumos



Ronalds Cimoška

Daudzi lasītāji jau būs dzirdējuši, ka saskaņā ar Eiropas Parlamentā pieņemto direktīvu, sākot no 2012. gada 1. Novembra, ikvienai Eiropā pārdotajai vieglo automobiļu riepai ir jābūt marķētai saskaņā ar šajā direktīvā noteikto kārtību. Riepai ir jābūt skaidri marķētai, un marķējumā obligāti ir norādāmi trīs parametri: degvielas ekonomija, saķere ar ceļa segumu un rites trokšņu līmenis.

Ar SIA „LANEKS” — viena no lielākajiem riepju tirgotājiem Latvijā — palīdzību meģināsim tikt skaidrībā, ko šī direktīva īsti nozīmē un kā riepju pircējam pareizi orientēties sarežģītajos birokrātiskajos džungļos.

Uz kādām riepām attiecas šī marķējuma nepieciešamība? Ir jāmarķē vieglo automašīnu, automašīnu ar visu riteņu piedziņu, SUV, vieglo kravas automašīnu un kravas automašīnu riepās. Šo kategoriju riepām būs nepieciešama uzlīme vai arī riepās ir jāpārdod kopā ar marķējumu, kurā norādīti trīs jau minētie parametri. Noteikumi NEATTIECAS uz sacīkšu, profesionālām bezceļu, rezerves, antiķo automobiļu, atjaunotām un radzotajām riepām, motociklu riepām un riepām, kuru nominālais ātrums ir mazāks par 80 km/h.

Faktiski šis regulas ieviešanas nasta gulstas uz riepju pārdevējiem, riepju ražotājiem un automobiļu ražotājiem, kuriem būs jānodrošina, lai katra riepā būtu apzīmēta ar attiecīgā marķējuma uzlīmi. Kā jau tas ierasts birokrātiskā tipa pārvaldes valstīs, par šo noteikumu neieviešanu būs paredzēti bargi sodi, kurus piemēros īpaši izveidoti dienesti.

Pārāk neiedziļinoties sīkumos, pirmajā mirklī riepju pircējam vajadzētu būt it kā sajūsmā par šādu jaunievedumu, jo tagad riepās varēs iegādāties, nepiesārņojot smadzenes ar sarežģītām riepju izvēles niansēm. Meģināsim detalizēti izskatīt šā marķējuma lietderību un noskaidrot, vai tiešām tas palīdzēs jums izvēlēties labākas riepās.

Marķējuma uzlīme ir pārsteidzoši līdzīga tām uzlīmēm, ar kādām tiek aplīmēta sadzīves tehnika — veļas mazgājamās mašīnas, ledusskapji, plītis utt. Tā pati efektivitātes skala no A līdz G (no zaļākās — labākās — uz

sarkanāko — sliktāko), kas ar attiecīgu apzīmējumu norāda konkrētā produkta efektivitāti tajā.

Nu ko, ņemam rokās „žurnālistisko skalpeli” un sākam sekciju, lai noskaidrotu, vai tiešām tas, kas der ledusskapim, der arī riepai.

Pirmais parametrs. DEGVIELAS PATĒRIŅA EFEKTIVĪTĀTE/RITES PRETESTĪBA. Saskaņā ar šo parametru patērētājam būtu jāuzzina, kāda rites pretestība ir konkrētajai riepai, jo tas būtiski ietekmē degvielas patēriņu un iedarbojas uz apkārtējo vidi. Ja rites pretestība ir zemāka, riepā patērē mazāk enerģijas, mazāk degvielas, tātad rada mazāk CO2 emisiju. Starp A un G klases riepām degvielas patēriņa atšķirība esot veseli 7,5%! Paskaidrojums tiek norādīts, ka, izvēloties nevis G, bet A klases pretestības riepās, varot nopietni ietaupīt degvielu, kas pie mūsdienu degvielas cenām ir ļoti būtisks ietaupījums. Skaisti? Bet tikai uz papīra. Pēc sniegtajiem datiem, ietaupījums, braucot ar A klases riepām, sasniedzot pat 6 litrus uz 1000 km!

Noskaidrojām, ka rites pretestība tiek testēta, pasažieru automašīnas riepju uzstādot uz divmetrīga cilindra ar ripinot ar noteiktu slodzi un spiedienu. Izmērot atšķirību starp cilindra griezes spēku bez riepās un tā palielinājumu, kad riepā nonāk saskarsmē ar cilindru, iegūst rites pretestības koeficientu, kuru izmanto, lai noteiktu marķējumā norādīto specifisko klasifikāciju. Kā zināms, degvielas patēriņu ietekmē ļoti daudz apstākļu kopums — asfalta seguma kvalitāte (rupjš vai gluds), laikapstākļi (braucot pa peļķēm lietū vai saulainā un sausā laikā), spiediens riepās un daudz kas vēl cits. Iespējams, ka, braucot saulainā laikā pa vienu un to pašu maršrutu, identiski ar A klases riepām jūs arī sasniegsiet fantastisko ietaupījumu 600 grami degvielas uz 100 km (mazākas klases automašīnām ar vidējo degvielas patēriņu 6,6 litri uz 100 km atšķirība starp klasēm veidojas no 100 līdz 150 gramiem degvielas uz 100 km ceļa), tomēr der atcerēties, ka tikai braukšanas paradumu mainīšana var sniegt jums degvielas ietaupījumu līdz pat 30% no ierastā degvielas patēriņa uz 100 km ceļa. Cik noderīgs, izvēloties riepās, šāds riepās parametru rādītājs ir tieši jums, tas lai paliek jūsu ziņā.

Otrs parametrs. Saķere ar slapju

ceļu/bremzēšana. Riepām, kurām ir izcila saķere ar slapju ceļu, ir īsāks bromzēšanas ceļš uz slideniem ceļiem un tās īpaši gādā par drošību lietus laikā. Atšķirība starp A un G klases riepju ir 18 metri. Šeit it kā viss skaidrs — drošība lietus laikā ir ļoti svarīga un tai ir būtiska nozīme. Bet kā ir ar tādiem „piemirstiem” faktoriem kā akvaplanēšana un riepās noturība pret sānsliedi? Atbildes nav. Tāpat neatbildēts paliek jautājums, vai riepā ir paredzēta tikai bromzēšanai lietus laikā? Kādēļ nekā netiek norādīts par tās uzvedību sausā laikā? Galu galā pastāv taču arī tāda mūsu klimatiskajiem apstākļiem paredzēta opcija kā ziemas riepā, kuras uzvedība, bromzējot lietus laikā, stipri vien atšķirsies no tiem veikspējas rādītājiem, kādiem ziemas riepā ir paredzēta pēc savas būtības. Īsi sakot — jo dziļāk mežā, jo vairāk malkas.

Trešais parametrs. Trokšņu emisija. Riepju ārējā trokšņa skala marķējumā ir izteikta decibelos (dB), kuriem blakus atrodas viens, divi vai trīs skaņas viļņi. Viens vilnis norāda uz labāko, bet trīs — uz sliktāko veikspēju. Faktiski trīs joslas atbilst pašreizējam ierobežojumam, divas — turpmākajiem likumiem, bet viena — vēl par 3 dB mazāk. Pamatojums: jo klusāka riepā, jo videi draudzīgāka tā ir. Pats divainākais ir tas, ka šis parametrs vispār neattiecas uz riepās pircēju/lietotāju un viņa komforta līmeni, jo nosaka tikai to trokšņu līmeni, kas ir vērsti uz apkārtējo vidi. Citiem vārdiem sakot, izvēloties riepju ar vienu skaņas vilni, jūs varēsiet būt absolūti mierīgs par kaut kur šajā pasaulē dzīvojošo pilsoņu ausīm, kad kārtējo reizi izgriezīsiet sava Subaru STi dzinēju līdz ierobežotajam.

Šā nelielā pētījuma rezultāts nedeļa pārliecība, ka, izvēloties riepju pēc tādiem pašiem principiem kā ledusskapim (piemēram, A) apzīmējuma produktam (iespējams, arī dārgākam), nopirksim vislabākas riepās. Mēs ieteiktu pirms riepju iegādes tomēr vērsties pie attiecīgajiem riepju pārdošanas speciālistiem, kas palīdzēs jums noskaidrot un izvēlēties atbilstošākās riepās jūsu vajadzībām. Pretējā gadījumā var sanākt tā, ka, izvēloties riepās pēc tā paša principa kā ledusskapim, jūs tiešām varat nopirkt ledusskapī...

A Auto ziņas

## Kia Motors izaugsme vērojama arī Latvijā

„Kia Motors” ir viens no ražotājiem, kurš šajā gadā visā pasaulē piedzīvo visstraujāko pārdošanas apjomu kāpumu. Šis progress ir redzams arī Latvijā — salīdzinot ar pērnā gadu, aizvadītajos astoņos mēnešos pārdoto „Kia” vieglo automobiļu skaits ir pieaudzis par 90%, kas ir lielākais kāpums divdesmit pārdotāko auto marku vidū. Kopumā Eiropā „Kia” tirdzniecības apjoms ir palielinājies par 23,4%, kas līdzīgi kā Latvijā ir labākais rādītājs pārdotāko auto zīmolu divdesmitniekā. Papildus apliecinājums „Kia Motors” izaugsmei ir saņemtas godalgas, kā arī ražotāja regulārie paziņojumi par jaunu modeļu izstrādi un to pirmizrādēm.



## VW Golf 7

Parīzes autoizstāde sākusies ar lieliu skandālu, ko izraisījuši zaļās kustības aktivisti. Izstādes pirmajā dienā par lieliu skandālu parūpējās Greenpeace kustības piekritēji, kas Volkswagen atvēlētajā sektorā aizdedzināja dūmu bumbas spridzekli, vērojot uzmanību uz to, ka ražotāju jaunie modeļi, tādi kā Golf, nav pietiekami ekonomiski un videi draudzīgi.

Notikušais izraisīja īslaicīgu satraukumu Volkswagen sektorā, taču jau pēc brīža viss iegāja ierastajās slieidēs.

Izstādes apmeklētājus Volkswagen turpināja iepazīstināt ar jaunā septītās paaudzes Golf modifikāciju. Viens no interesantākajiem šīs saimes pārstāvjiem solās būt Golf BlueMotion — visu laiku ekonomiskākais Golf, kura degvielas patēriņš būs tikai 3,2 litri uz 100 km.

BlueMotion tehnoloģijai šī ir jau trešā paaudze, kas apvienojumā ar septītās paaudzes Golf degvielas patēriņu samazina vēl par 0,6 litriem salīdzinājumā ar sestās paaudzes Golf BlueMotion, kas tērēja 3,8 l/100 km. Tas nozīmē, ka ar vienu degvielas uzpildi Golf VII BlueMotion varēs nobraukt 1500 km (Golf VI BlueMotion — 1447 km).

Tas izdevies, pateicoties vairākiem uzlabojumiem, kā arī svara un aerodinamikas optimizācijai. Galveno artavu dod jaunais 1,6 litru TDI dzinējs, kas tagad attīsta 110 ZS jaudu un 250 Nm griezes momentu — par 5 ZS vairāk nekā priekštecis.

„Kia Motors” ir pasaulē viens no visstraujāk augošajiem autorāžotājiem. Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, „Kia” automobiļu tirdzniecības rādītāji pasaulē ir pieauguši par 11,1% — pirmajos astoņos mēnešos pasaulē ir pārdoti 1,79 miljoni automobiļu.

Latvijā vispopulārākais no „Kia” modeļiem ir vidējā izmēra apvidus automobilis „Sportage”, kam strauji tuvojas kompaktklases modelis „Kia Cee’d”, kura hečbeka versija pirmizrādi piedzīvoja tikai šī gada pavasarī. Šobrīd Latvijā ir uzsākta arī ilgi gaidītā „Cee’d Sport Wagon” universāla tirdzniecība. Savukārt Eiropā, kur izstrādāts visu jaunā „Kia” modeļu dizains un kur notiek arī to ražošana, vispopulārākais modelis ir jaunās paaudzes „Rio”, savukārt ASV tirgu pārliecinoši ir iekarojis „Optima”.

„Automobiļu pircēji beidzot arī Latvijā ir pamanījuši „Kia” straujo izaugsmi un ir sapratuši, ka, neesot pārliecināts par savu produktu kvalitāti un izturību, 7 gadu garantiju nedotu neviens ražotājs. Bez tam „Kia Motors” šobrīd ir vienīgais auto ražotājs, kas saviem klientiem piedāvā tik ilgu garantijas termiņu,” atzīst „Kia Automobiles” direktors, Dīdžis Kalnietis.

Modernizētajam motoram ir mazāka berze un ātrāka uzsildīšanas fāze. Ar motora konstrukcijas uzlabošanu vien būtu par maz, lai piespiestu kompaktklases ģimenes auto iztikt ar 3,2 litriem, tādēļ BlueMotion modelis saņēmis papildu aerodinamiskos elementus: jaunu jumta spoileri aizmugurē, radiatora režģa aizvarus, virsbūves apakšas aizsegu, kā arī vairākas sīkākās detaļas, kas optimizē gaisa plūsmu un nodrošina tai mazāku pretestību.



Jāatzīmē arī paša septītā Golf potenciāls — jaunā modeļa gaisa pretestības koeficients ir tikai 2,27 cW, bet svars — krietni mazāks. Piemēram, piekares konstrukcija — par 26 kg, virsbūve — par 37 kg utt. Pārējie BlueMotion tehnoloģijas komponenti ir Start-Stop sistēma, rekuperācijas funkcija, īpaši noregulēta mehāniskā 5-pakāpju pārnesumkārbā, par 10 mm zemāka piekare un zemas rites pretestības riepās.

Pagaidām nav zināms, cik tiks prasīts par Golf VII BlueMotion, kad tas 2013. gada pavasarī nonāks Volkswagen dīleru centros, taču eksperti lēš, ka markas vēsturē taupīgākā Golf cena būs virs 20 tūkstošiem eiro.

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

**JAPĀNAS UN KOREJAS  
AUTOMAŠĪNU  
REZERVES  
DAĻAS**  
  
Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība  
Lielvārdes iela 130 Kalnciema 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 sertificēts.  
Uzstādot iekārtas pie mums,  
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS  
ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.  
AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem,  
elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas,  
magnetolas, parkošanās sensorus.  
Uzpildām un remontējam 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 serviss  
**LIETIE DISKI, RIEPAS**  
**DBV. EĻĻAS.**  
**AUTOKOSMĒTIKA**  
Maskavas iela 446c  
tālr. 66116670, 28618031  
Liepājas iela 23  
tālr. 67617250, 28618151  
**WWW.FARKOP.LV**

**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



# Zvēra skaitlis



## Turpinājums no 1. lpp.

labklājības labad piekāpās un izlaida „Ducati”, kas izskatījās pēc „Ducati” — „1098” modeli. Bet par to citreiz.

Tagad mēģināsim nedaudz atlikt malā kaislības un pievērsīsimies pašam „999”. Patiesībā jau tā dizainu un izpildījumu vadīja tikai vislabākie nodomi, kas bija vērsti uz atsevišķu īpašību uzlabošanu. Iepriekšējam modelim bija nelielas problēmas ar braucēja aerodinamiku — zemais „purns” ne pārāk labi novadīja gaisa plūsmu no vadītāja, tādēļ „999” tas tika uztaisīts augstāks, lai palielinātu komfortu, braucot lielā ātrumā. Piemiegtās „acis”, transformējās par divām lēcām, kuras turklāt tika izvietotas viena virs otras, tā apgānot vienu no lielākajiem svētumiem — tradicionālos „Ducati” lukstus. „Būrim” sekoja aizmugurējā piekare. Inženieri, cenšoties palielināt pretestību vērpē, motocikla aizmugurējo vienpleca sviru nomainīja pret tradicionālo divplecu. Divu svētumu apgānīšana vienā modelī! Tas jau bija krietni par daudz, tādēļ fanāti nesteidzās vērt valā makus.

Tomēr arī tas vēl nebija viss. Japāņi nepavisam nebija priecīgi par sarkano sātanu uzvarām iepriekšējās sezonās un gatavoja ļoti nopietnus konkurentus. Lai uzvarētu nākamajā sezonā, „Ducati” bija nepieciešams konkurētspējīgs motocikls, tādēļ visi spēki tika veltīti jaunās „999” versijas ar „Testastretta” dzinēju radīšanai. Tomēr bija kāds nosacījums — WSBK čempionātā drīkstēja piedalīties tikai motocikli, kuriem bija sērījveida radinieki.

Lai lieki netērētu dārgo laiku, „Ducati” papņēma jau gatavus sacīkšu bolīdus, uzlika tiem pagrieziena rādītājus, gaismas optiku, spoguļus (jēgas jau no tiem tāpat nekādas, bet noteikumi pieprasīja), klusāku izplūdi, dzinēja vadības bloku un sertificēja lietošanai uz koplietošanas ceļiem. Pašās beigās plašākas pircēju masas rokās nokļuva motocikls, kurš gandrīz neatšķīrās no sacīkšu varianta.

„Reiseri” labpatikā berzēja rokas, jo, lai piedalītos sacīkstēs, motocikls bija jāpārbūvē ļoti minimāli. Pārējos gaidīja pamatīgs pārsteigums.

Esmu braucis ar visdažādāko zīmolu un tipu motocikliem, bet tik skarbu sporta baiku man vēl nebija gadījies sastapt. Aptuveni 40 minūšu ilga brauciena laikā pa pilsētu, „trīsreiz devītais” izžmiedza mani līdz pēdējai pilītei. Pirmajā testa dienā es kopsummā — vairākos piegājienos — pa koplietošanas ceļiem nobraucu aptuveni 1,5 h un man bija tāda sajūta, ka esmu izkrāvis vagonu ar oglēm. Sēdpozicija ir tik radikāla, ka praktiski nav iespēju atbrīvot rokas. Stūre atrodas samērā tālu un zemu, tāpēc pat ar pilnīgi taisnām rokām ķermeņa augšdaļa ir diezgan spēcīgi noliekta uz priekšu. Turklāt, lai redzētu pēc iespējas tālāk, kakls arī būs jāizliec vairāk nekā parasti. Nedaudz pārspīlēsiet ar priekšējo bremžu sviras spiedienu un pirmsmonobloku ēras priekšējās „Brembo” bremzes jūs momentāli uzraus „stojājā”. Aizmugurējās bremzes ir ļoti „necaurspīdīgas”, tāpēc aizmugurējā riteņa bloķēšanās mirkli noteikt ir ļoti grūti.



Braucējs nevis it kā sēž motociklā, bet uz tā. Bāka ir šaura un gara, tas nozīmē, ka ceļgali atrodas ļoti tuvu. Papildiniet to visu ar augstu novietotiem kāpšļiem un sapratīsiet, ka pieturēties ar ceļiem pie bākas taisnvirzienā nav vienkāršs uzdevums arī pieredzējušiem braucējiem. Nedaudz pabraucot ar motociklu, kļūst pilnīgi skaidrs, ka tas radīts sporta trasei, turklāt vienīgais un īstenais uzdevums tam ir pagriezienu izbraukšana. Vertikālā stāvoklī motociklam ir jābrauc tikai īsais brīdis starta—finiša taisnē, tādēļ jautājums par vadītāja komfortu ārpus pagriezienu izbraukšanas dienaskārtībā nebija iekļauts. Šādai sēdpozicijai ir ievērojami trūkumi, braucot lielā ātrumā taisnvirzienā



(ļoti augsts smaguma centrs nenāk par labu stabilitātei), toties pagriezienos ar „999” var būtiski gāzties iekšā, galvenais ir pagūt precīzi izrēķināt motociklam gāzes padevi. Lai gan to ir vieglāk pateikt, nekā izdarīt — pagriezienos gāze ir jādozē ar ķirurģisku precizitāti. „Testastretta divstobrene”, lai gan tika radīta pirms 10 gadiem (pēc japāņu motobūves standartiem, tas skaitās jau pirmsdinozauru laikmets), „šauj ārā” tā, ka spēj tikai turēt līdz. Par jaudas trūkumu šā modeļa īpašniekiem uztraukties noteikti nevajadzētu.

spēcīgām „apakšām”. Kamēr „četrinieki” vēl splaudīsies un rīstīsies, cenšoties sasniegt dzinēja vilkmes apakšējo robežu, „999” jau uz pakājējā riteņa trauksies pretī horizontam. Kaut arī ātrūmkārba, braucot „sēņošanas” režīmā, pa retam noķēra kādu viltus neitrāli un arī pārslēgšanās bija pasmaga, viss mainījās, tiklīdz dzinējs sāka griezties, kā pienākas. Strauji paātrinoties, vislabākais kārbas darbības režīms ir pārslēgšanās bez sajūgas palīdzības — ātrūmkārba strādāja kā Šveices pulkstenis.

Šis motocikls patiesi ir īsts emociju ģenerators. Nav nozīmes, vai jums „999” patiks vai ne, viena lieta ir pavisam droša — tikšanās ar šo kaprīzo itāļu bestiju jūs neaizmirsīsiet nekad. Pagriežot gāzes rokturi, viss braucēja organisms nonāk dzinēja darbības varā, jūs burtiski ar ķermeņa šūnām jūtat katru dzinēja darba takti, ar kuru tiek atbrīvoti aizvien jauni zirgu jaudas spēki. Liekas, ka pat izplūdes sistēma ar dobu basu visai apkārtni ziņo par katras pārstrādātās benzīna un gaisa porcijas nonākšanu apkārtējā vidē. Testa modelim bija uzstādīta „Ducati” galmam pietuvinātās personas — „Termignoni” — izplūde, kas šis dzinēja darba taktis uz ielas esošajiem cilvēkiem burtiski jāva sajūst ar katru ķermeņa šūnu, turklāt nepārsniedzot atļautos decibelus. Pievienojiet pēc garšas nedaudz desmodromās vārstu piedziņas (vārsti piespiedu kārtā tiek ne tikai atvērti, bet arī aizvērti, tādēļ rēķinieties, ka, dzinējam strādājot tukšgaitā, tas pašā nepiemērotākajā brīdī var pēkšņi „aizrīties”) firmas skaņu „spainis ar uzgriežņiem” un sausā sajūga metālisko tarkšķi dekoram, un jums būs gatavs tieši tas „Ducati” īpašo skaņu kokteilis, kuru ne mazums cilvēku uzskata par skaistāko skaņu uz zemes.

„999” ir klasisks, pēc vecās braukšanas skolas standartiem radīts superbaiks. Pēdējais mohikānis. Mūžīgā ciņa un nebeidzamais izaicinājums. Kā savajā noķerts mustangs, kurš nolēmis nekad nepakļauties. Nākamais modelis — „1098” —, lai gan dizainiski ir veidots pēc klasiskajiem „Ducati” standartiem, pēc būtības jau ir pavisam cits motocikls ar pavisam citu stāstu...

**4motors SIA**  
15 gadu pieredze auto remonta jomā

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

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

**GEMINI**  
ALARM SYSTEMS  
un LASERLINE pārstāvis Latvijā  
(konsultācijas, tirdzniecība, serviss)

- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

**AUTOGĀZES SERVIS**  
REĀLA EKONOMIJA!

www.ads-serviss.lv

**ADS SERVIS** 29398000

**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](mailto:eurobus@eurobus.lv), [www.eurobus.lv](http://www.eurobus.lv)

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

SPRAUSLA PIRMS TĪRĪŠANAS

SPRAUSLA PĒC TĪRĪŠANAS

**Silver Crown**

Artīlērjas ielā 48, Rīga, LV 1009  
Tālr.: 67311282, M. tālr.: 29234503  
[www.atrumkarba.lv](http://www.atrumkarba.lv)

**REZERVES DAĻAS**

DARBA LAIKS: 9-18, ST. 10-15  
Ropāžu ielā 59, Rīga (pretī Čiekurkalna tirgum)  
tālr. 67551284, mob. 29463403  
[www.twinauto.lv](http://www.twinauto.lv) e-mail: [veikals@twinauto.lv](mailto:veikals@twinauto.lv)

**FREDA RIEPAS**

**RIEPAS**  
R-13;14;15;16  
protektori 7-9mm

no 12 Ls/gab.

Brīvības gatve 450, T. 28326308  
Dreiliņi, T. 28683690  
Bīķernieku ielā 121, T. 26127651  
[www.ziemas-riepas.com](http://www.ziemas-riepas.com)

**STARTERI UN GENERATORI**

**SIA IZDARĪGS**  
Tālr. 67426389  
Mob.: 20363735, 29510793  
e-mail: [izdarigs2@inbox.lv](mailto:izdarigs2@inbox.lv)

**Gāzes iekārtas**  
No vadošajiem ražotājiem

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

Samazināta degvielas izmaksas  
**Līdz 50%**

Vestienas ielā 2, Rīga  
Tālrunis: 29-29-66-13  
[www.cargas.lv](http://www.cargas.lv)

**konstantum**