



6. lpp



4 - 5. lpp



2. lpp

**Ķem
BEZMAKSAS
droši!**

**AUTO
info**

www.autonews.lv

JANVĀRIS NR. 1 / 2013 (184)

A Degustācija

Ko vēl var vēlēties?

«Kia Cee'd» / «Hyundai i30» degustācija



Agnis Krauja

Autobūve Korejā pēdējos gados piedzīvo uzplaukumu, droši sekojot Japānas pēdās. Nežēlīgā konkurences cīņā Amerikas un Eiropas tirgos korejiešu un japāņu auto tagad iekarojuši reputāciju, kas ļauj šīs mašīnas pozicionēt vairs ne kā lētu pārvietošanās līdzekli, bet jau kā līdzvērtīgu alternatīvu vācu un franču automobiļiem.

Kompaktklases pārstāvis „Kia Cee'd” debitēja 2006. gada rudenī Parīzes autoizstādē. Šis bija pirmais „Kia” modelis, kas izstrādāts un ražots Eiropā, ņemot vērā tieši eiropiešu patērētāju vēlmēs. Jociņais vārds „Cee'd” veidots kā salikums no burtu „C”, kas apzīmē „C” segmentu jeb kompaktklasi, un saīsinājuma „ED” („European Design”).

Reizē ar kompaktklases modeļa „Kia

Cee'd” ieviešanu šīs korejiešu automarkas izplatība Eiropā jūtami pieauga. Tas bija ievērojams pagrieziena punkts kompānijas vēsturē. Arī Latvijas jauno automobiļu tirgū „Cee'd” kopš 2007. gada arvien ir atradies desmit pieprasītāko kompaktauto skaitā. Tāpat arī uz vienas un tās pašas tehnoloģiskās platformas radītais nedaudz vēlāk debiju piedzīvojušais korporatīvais brālēns „Hyundai i30” bija pirmais „Hyundai” kompaktklases automobilis, kas īpaši radīts Eiropas tirgum, paredzēts tikai eiropiešu vajadzībām, pilnībā izstrādāts un izgatavots Eiropā. Reizē ar „i30” ieviešanu „Hyundai” sāka automašīnu modeļu apzīmēšanu ar burtiem un cipariem, norādot uz saikni starp modernajām tehnoloģijām un „Hyundai” korporācijas pamatvērtībām — inteliģenci, integrāciju un inovāciju, par ko liecina burts „i” modeļa nosaukumā. Savukārt skaitlis „30” ir Eiropas „C” segmenta

skaitliskais apzīmējums. Atceroties iepriekšējās paaudzes „i30” un „Cee'd” modeļus, jāteic, ka tie vizuāli ne ar ko īpašu nepārsteidza, atstājot visnotaļ mūsdienīgu, bet atturīgu automobiļu iespaidu. Pilsētas satiksmē tie palika gandrīz nemanāmi, un tikai degustācijas braucienu laikā mēs ievērojām, cik daudz Rīgas ielās ir šādu auto...

2012. gada Ženēvas motoršovā notika „KIA” kompaktklases automobiļa — jaunā otrās paaudzes „Cee'd” pasaules pirmizrāde. Un atkal gandrīz vienlaikus tautās izgāja arī uz vienas un tās pašas tehnoloģiskās platformas radītais korporatīvais brālēns „Hyundai i30”, piedzīvojot pirmo paaudžu maiņu kopš pasaules debijas 2007. gadā. Tāpat kā priekšgājējs, arī jaunais auto ir lielā mērā izstrādāts un tiks ražots Eiropā, lai stiprinātu

Turpinājums 7. lpp ➤

KROWN - efektīvs līdzeklis cīņā ar rūsu

Eksistē ļoti daudz dažādu līdzekļu, kas tiek izmantoti cīņā ar transportlīdzekļu metāla daļu koroziju. Vieni palīdz, citi — ne pārāk. Kā neapjukt un izvēlēties tiešām kvalitatīvu un drošu produktu? Par tādiem noteikti var uzskatīt pasaulē jau vairāk nekā 30 gadus pazīstamā zīmola KROWN produktus, ko ražo Kanādā un kas jau trīs gadus pieejami arī Latvijas tirgū.

Kas īsti ir KROWN produkti, un ar ko tie atšķiras no citiem pretkorozijas apstrādes līdzekļiem? Kādreiz viens no izplatītākajiem veidiem cīņā ar koroziju bija (un arī pašlaik ir) dažādas bitumena bāzes mastikas. Tie, kas kādreiz ir saskārušies ar šo pretkorozijas līdzekli, zina, ka bieži vien cīņa pret koroziju var izvērsties cīņā par to. No ārpuses agresīvās vides iedarbība tika apturēta, bet zem pārklājuma ūdenim nebija, kur palikt, un rūsa

turpināja savu darbu ar dubultu spar.

Ar metāla plāksni vēl kaut kā varēja tikt galā, bet ko lai iesāk ar kustīgiem mehānismiem, smalkām detaļām vai gumijas elementiem, kur bitumens vai gumijotas vielas ir pat kaitīgas? Risinājums, kā tas bieži vien notiek, nāca no militārajām laboratorijām. Tika radīts produkts, kurš ne tikai aizsargāja metāla daļas no korozijas, bet arī ļāva tām brīvi kustēties.

Kāds īsti ir KROWN pretkorozijas līdzeklis, un kā tas darbojas? Tā ir speciāla viela, kas veidota uz ekoloģiskas eļļas bāzes. Ar to var pārklāt ne tikai metāla, bet arī gumijas detaļas. Pēc uzklāšanas produkts burtiski iesūcas metālā un izspiež no tā porām ūdeni, tā apturot korozijas turpmāko izplatīšanos. Ļoti līdzīgi apgūrbā darbojas „Gore-Tex” audums — laiž ūdeni ārā, ļauj „elpot”, tajā pašā laikā



Turpinājums 2. lpp ➤

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

IZAUGT IR SUPERĪGI

JAUNĀS FIAT 500L

NO 123 LS/MĒN.

G. Astras iela 5, Rīga
LV-1084, tālr. 67 146 255
info@autobrava.lv
www.fiat500l.lv
www.autobrava.lv

**5 GADU
GARANTĪJA**

**SAŅEM IZZIŅU
30 MINŪTĒS!**

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

► autovadītājiem
► ieroču nēsāšanai
► pirmsternīņa komisija

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

KROWN

AUTO PRETRŪSAS APSTRĀDE

Meklē mūs jaunajās telpās!
Rīgā, Hanzas ielā 7.

Ilgāks mūžs Tavam auto!

Krown aptur esošo un neļauj veidoties jaunai rūsai

Krown aizsargā arī gumijas detaļas un sensorus

Apstrādāta tiek auto apakša, ritošā daļā un virsbūve

Pilnas auto apstrādes cena no 78Ls līdz 98Ls
(cenas ieskaitot PVN)

Krown produkts ir videi draudzīgs un caurspīdīgs, tas nebojās Jūsu auto izskatu un samazinās tālākās servisa izmaksas.

Piesakies pa bezmaksas tālruni: 80 201 001
Vairāk informācijas www.krown.lv

KROWN - efektīvs līdzeklis cīņā ar rūsu

➤ Turpinājums no 1. lpp.

nepieļaujot ūdens iekļūšanu iekšpusē. Pēc apstrādes ar šo līdzekli tiek paildzināts mūžs gumijas detaļām, krietni ierobežojot to izkalšanu. Turklāt šī viela nav toksiska un patīkami smaržo. KROWN auto pretrūsas apstrādes centrā to veic meistari ar speciālu KROWN izstrādāto tehnoloģiju.

KROWN pretkorozijas materiālu dzimtenē — Kanādā —, kur situācija ar ceļiem ir ļoti

kas, braucot pa Latvijas ceļiem, ļoti bieži iziet no ierindas, sagādājot ne mazumu galvassāpju un finansiālu problēmu šo automašīnu īpašniekiem.

Šim unikālajam produktam atšķirībā no tradicionāliem pretkorozijas līdzekļiem pirms uzklāšanas nav nepieciešami īpaši apstrādes apstākļi. To ir iespējams uzklāt jebkādos laika apstākļos un jebkurā gadalaikā.

Rekomendējamais apstrādes biežums ar KROWN pretkorozijas līdzekli ir viena reize



līdzīga Latvijai — ziemā ceļi tieši tāpat tiek apstrādāti ar reaģentiem (sāls, sāls un smilšu maisījums u. c.) —, ar šo produktu ir apstrādāti 78 procenti automašīnu.

Automašīnas apstrādes tehnoloģiskais process krietni vien atšķiras no ierastā. Pēc automašīnas nomazgāšanas, protkorozijas produkts ar speciāliem uzgaļiem tiek rūpīgi izsmidzināts ne tikai pa visu automašīnas apakšu un arkām, bet arī vietās, kas ikdienā mūsu acīm ir apslēptas, bet kuras arī ir pastiprināti pakļautas rūšēšanai — spārnu, durvju, sliekšņu iekšpuses, dzinēja pārsega

gadā. Pilna vieglā auto apstrādes cena ir no 78 līdz 98 latiem (atkarībā no auto pašmasas).

Lai paildzinātu automašīnas mūžu, būtu ieteicama ikgadēja automašīnas apstrāde, sākot no brīža, kad automašīna izbrauc no salona. Tādā veidā tiek panākts vislabākais jūsu auto aizsardzības rezultāts. Šī produkta lietošana neietekmē garantiju jaunai automašīnai.

Pretkorozijas apstrāde neaprobežojas tikai ar automašīnām, ar šo produktu tiek apstrādāta arī industriālā tehnika, tilti, metāla konstrukcijas — viss, kas pakļauts rūšēšanai.



iekšpuse —, īsi sakot, visur, kur vien var iemesties rūsa. Aprūšējušās detaļas pēc apstrādes tiek savā veidā iekonservētas, apturot rūsas tālāku iedarbību. Arī dzinēja telpa tiek pakļauta apstrādei, lai pasargātu vadus un savienojumus no mitruma iedarbības. Īpaši šis produkts tiek ieteikts jaunajām automašīnām, kurām parasti ir raksturīga sarežģīta dažādu vadu, savienojumu un elektronisku devēju sistēma,

KROWN pretrūsas apstrādes profesionāli nodrošina apstrādi, arī izbraucot pie klienta ar īpaši aprīkotu mobilo apstrādes transportu.

KROWN
auto pretrūsas apstrādes centrs
Adrese: Hanzas iela 7, Rīga
Bezmaksas info tālrunis: 80201001
e-pasts info@krown.lv
www.krown.lv

Auto ziņas

Ebay pārdota 1989.gadā nozagtā «Chevrolet Corvette»



1989.gada decembrī viens no Sandjego pilsētas dīleru centriem piedzīvoja laupītāju uzbrukumu. Nelūgtie viesi sagrāba kasi un pie viena arī pilnīgi jaunu «Corvette C4» 39 471 dolāru vērtībā.

Kas notika pēc tam, noskaidrojies tikai tagad — 23 gadus pēc šī notikuma. Uzreiz likt pārdošanā nozagto automobili bandīti neiedrošinājās, tādēļ tika pieņemts cits lēmums — viņi „pierunāja” kādu apzinīgu, taču laikam jau vājas gribas vai pārlieku bailīgu pilsoni pieņemt automašīnu pagaidu glabāšanā. Pēc tam banda devās savās darīšanās un pazuda, kā izrādās, uz visiem laikiem. Iespējams, tos saņēma policija, iespējams, bandas locekļiem nācās atstāt ASV vai bija kādi citi iemesli, kurus mēs nekad neuzzināsim, taču pēc laupījuma viņi tā arī neieradās. Nobiedētais pilsonis turpināja godīgi norēķināties

par garāžas boksu noliktu kompleksā, kurā uzglabājās zagtais auto vēl garus 23 gadus, un pēc veiktajiem aprēķiniem, samaksājies par šo laiku vismaz 70 000 dolāru. Šogad piespiedu līdzdalībnieka mērs beidzot bija pilns un viņš devās uz policiju.

Lietas noilguma dēļ sodu viņam nepiemēroja, bet dīleris no teju ceturtdaļgadsimta laikā novecojušā automobiļa atteicās (galu galā, viņa zaudējumus jau sen bija noseguši apdrošinātāji). Tā nu ideāli saglabātā Corvette ar V8 motoru, ZF sešpakāpju ātrumkārbu un tikai 108 kilometru nobraukumu, tika izlikta eBay izsolē.

Par izsoles uzvarētāju kļuva Maiks Robertsons, kurš par sportkāru samaksāja precīzi tikpat daudz, cik dīleris prasīja 1989.gadā — 39 tūkstošus 471 dolāru.



CSDD informācija

Valdība apstiprina uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu un ekspluatācijas nodokļa maksāšanas kārtību

2012.gada 11.decembrī, valdībā apstiprināts Ministru kabineta (MK) noteikumu projekts par transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa maksāšanas kārtību. Noteikumos „Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa maksāšanas kārtība” ir noteikta kārtība, kādā iekasē, maksā un atmaksā transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli.

Tāpat šajos noteikumos ir iestrādāta arī kārtība, kādā aprēķina ekspluatācijas nodokli gadījumos, kad Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā nav transportlīdzekļa tehnisko datu. Noteikumos noteikta arī ekspluatācijas nodokļa atvieglojumu un atbrīvojumu piemērošanas kārtība. Savukārt attiecībā uz uzņēmumiem noteikta kārtība, kādā iekasē, maksā un atmaksā vieglo transportlīdzekļu nodokli, kā arī kārtība, kādā piemērojami uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa atbrīvojumi.

Satiksmes ministrija un VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” šos MK noteikumus izstrādāja, pamatojoties uz Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā doto pilnvarojumu.

Vēsturiskie sporta spēkrati mūsdienu Bīķernieku trases 2013.gada kalendārā

Kalendāra fotogrāfijās attēlota šā brīža Bīķernieku trase, pa kuru vēsturiskajos sporta spēkratos traucas Latvijas sporta leģendas — autosportisti ar vairāk nekā 40 gadu pieredzi, daudzkārtēji Latvijas, Baltijas un bijušās Padomju Savienības čempioni. Piemēram, „ZIL 112S” (1963) trasē vada ilggadējais autobraucējs Valdis Brants, formulu „Estonia 9” (1966) stūrē motoru sporta leģenda Viktors Tjagunenko. Daudzkārtējais PSRS vicečempions autošosejā Valdis Belmers atzīst, ka viņš vislabāk jūtas pie „GAZ 24” stūres. Savukārt Latvijas Antīko automobiļu kluba un Rīgas

Motormuzeja dibinātājam Viktoram Kulbergam uzticēts Rīgas Motormuzeja zelta krājums — „Auto Union V16 typ C/D” (1938).

„Šajā kalendārā ir ļoti daudz informācijas — gan mūsdienu, gan vēsturiskā. Tajā ir attēloti dažādi trases punkti un līkumi — sarežģītais „elkonis”, „raganu katls”, kartodroms, moto stadions, kā arī šovasar atklātā trases centrs — starta-finiša māja u.c. Šajās vietās veiksmīgi eksponējas leģendārie braucēji ar saviem vēsturiskajiem spēkratiem. Tas ir kā Bīķernieku trases vēsturiskais albums,” kalendāra nozīmīgumu uzsver Bīķernieku trases vadītājs Aivars Aksenoks. Savukārt fotogrāfiju autors Gatis Rozenfelds stāsta: „Darbs pie bildēm prasīja īpašu precizitāti un tādēļ bija ļoti interesants. Ar katru sava aroda profesionāli tika precīzi atrunātas visas fotogrāfijas detaļas — no spēkrata atrašanās vietas trasē līdz pat detaļām un aksesuāriem. Kalendārā vēsturisko auto un trases stils ir ieturēts pilnībā!”.

Galvenās aktualitātes CSDD darbībā 2013.gadā

2013.gads būs atskaites punkts gan ceļu satiksmes drošības jomā, gan līdz ar to — CSDD darbībā, jo 2013.gadā noslēdzas nozīmīgākā dokumenta ceļu satiksmes drošības jomā — „Ceļu satiksmes drošības programma 2007.-2013.gadam” — īstenošana. Tās mērķis ir panākt un nodrošināt, lai 2013.gadā bojā gājušo skaits ceļu satiksmes negadījumos salīdzinājumā ar 2001.gadu samazinātos par 70%. Savukārt starmērķis, atbilstoši Eiropas Savienības mērķim, bija līdz 2010.gadam panākt bojā gājušo skaita samazināšanos par 50%, ko Latvija izpildīja ar uzviju, mums šis rādītājs bija 68%.

Atbilstoši Ceļu satiksmes drošības programmas mērķim, 2013.gadā uzmanību turpināsim veltīt sabiedrības izglītošanai par satiksmes drošību, pievērsīsim uzmanību mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, braukšanas ātruma samazināšanai, alkohola un citu apreibinošo vielu lietošanas mazināšanai pie stūres.

No 2013.gada 2.janvāra Latvijā tiks izsniegtas jaunas transportlīdzekļu vadītāja apliecības, taču jāsaka uzreiz, ka esošajiem autovadītājiem tas neradīs nedz papildus sarežģījumus, nedz izdevumus, jo pāreja uz jaunajām vadītāja apliecībām notiks līdz pat 2022.gada beigām. Jaunā parauga vadītāja apliecības no 2013.gada tiks izsniegtas tikai

tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri vadītāja eksāmenu nokārto pēc 2013.gada 1.janvāra un tiem, kuriem apliecības termiņš ir beidzies, apliecība ir pazaudēta vai nozagta.

Vairāk nekā 90% klientu atzinīgi novērtē CSDD sniegto pakalpojumu kvalitāti

Pēdējos gados vairāk nekā 90% Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) klientu atzinīgi novērtējuši uzņēmuma sniegto pakalpojumu kvalitāti — par to liecina neatkarīgās klientu aptaujās iegūtie rezultāti. Arī pašmāju eksperti un ārvalstu speciālisti atzinīgi novērtējuši CSDD darbības rezultātus, kas sasniegti 21 gada laikā, kopš uzņēmuma dibināšanas.

Šajā laikā CSDD spējusi radīt un attīstīt vienotu sistēmu visā Latvijā, sniedzot pakalpojumus, kas vērsti uz klientu vajadzībām un kopējo ceļu satiksmes drošības uzlabošanu. Piemēram, pēdējie pētījumu aģentūras „Data Serviss” iegūtie dati liecina, ka 96% CSDD klientu bija „pilnībā apmierināti”, „apmierināti” un „drīzāk apmierināti” ar pakalpojumu kvalitāti. Turklāt, salīdzinot ar klientu aptaujām 2005.gadā un 2008.gadā, pieaudzis gan „pilnībā apmierināto” klientu īpatsvars, gan samazinājies „neapmierināto” īpatsvars.

Vēl pirms Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā (ES) starptautiskie eksperti par vienu no labākajām Eiropā atzina CSDD izveidoto starptautiskiem standartiem atbilstošu transportlīdzekļu uzraudzības, reģistrācijas un informācijas apmaiņas sistēmu. Respektablā Starptautiskā Transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas komisija (CIECA) par ļoti veiksmīgu un efektīvu atzinusi CSDD izstrādāto transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas sistēmu. Vēl viens starptautisks novērtējums ir ES balva un 1.vieta par paveikto ceļu satiksmes drošības uzlabošanā 2001.-2010.gadā, par 68% samazinot ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu.

Savukārt nacionālā līmenī, piemēram, 2011.gadā uzņēmumu „TOP-500” CSDD pēc efektivitātes rādītājiem ierindojās 3.vietā; CSDD e-pakalpojumi saņēmuši informācijas un komunikācijas tehnoloģiju nozares augstāko balvu „Platina pele”. Ilgtspējas indeksā sasniegts sudraba līmenis un divus gadus pēc kārtas CSDD saņēmusi Ģimenei draudzīga uzņēmuma statusu.

2012.gadā CSDD lielu uzmanību veltījusi klientu apkalpošanas uzlabošanai, normatīvo aktu pilnveidei un savas darbības popularizēšanai, kā arī bērnu un jauniešu izglītošanai un sabiedrības informēšanai ceļu satiksmes drošības jomā.

2012.gadā, salīdzinot ar dažiem iepriekšējiem gadiem, CSDD darbībā nebija krasu pārmaiņu vai fundamentālu jauninājumu, tādēļ 2012.gadā bija iespējas daudz lielāku uzmanību veltīt uzņēmuma darbības nostiprināšanai un iepriekš uzsāktu lietu attīstībai.

Klientu apkalpošanas un pakalpojumu sniegšanas kvalitātes uzlabošana

Gada nogalē Talsos tika atklāta pilnīgi jauna CSDD ēka. Tā ir ne tikai modernākā no pakalpojumu sniegšanas un klientu apkalpošanas viedokļa un videi draudzīgākā CSDD būve, bet arī viena no mūsdienīgākajām (ja pat ne pati mūsdienīgākā) publiskajām celtnēm Latvijā. Rūpējoties par klientiem sniegto pakalpojumu kvalitātes uzlabošanu, 2012.gada laikā modernizētas CSDD nodaļas un tehniskās apskates stacijas Rīgā, Jēkabpilī, Krāslavā, Valkā, Valmierā, Bauskā un Tukumā.

Rūpes par klientiem, mērķtiecīga pakalpojumu pilnveide un kvalitātes uzlabošana atspoguļojas CSDD darbības novērtējumā, ko snieguši mūsu klienti. Kopš 2005.gada vairāk nekā 90% CSDD klientu atzinīgi novērtējuši uzņēmuma sniegto pakalpojumu kvalitāti – par to liecina neatkarīgās klientu aptaujās iegūtie rezultāti. Arī pašmāju eksperti un ārvalstu speciālisti atzinīgi novērtējuši CSDD darbības rezultātus, kas sasniegti 21 gada laikā, kopš uzņēmuma dibināšanas. Turklāt, salīdzinot ar iepriekšējos gados veiktajām klientu aptaujām, 2012.gada sākumā iegūtie dati liecina, ka 96% CSDD klientu bija „pilnībā apmierināti”, „apmierināti” un „drīzāk apmierināti” ar pakalpojumu kvalitāti, kā arī pieaudzis gan „pilnībā apmierināto” klientu īpatsvars, gan samazinājies „neapmierināto” īpatsvars.

Jāpiebilst, ka arī eksperti atzinīgi novērtējuši CSDD rūpes par klientiem un pakalpojumu kvalitātes attīstību. Proti, 2012.gada pavasarī CSDD ierindojās sudraba kategorijā kā viens no ilgtspējīgākajiem Latvijas uzņēmumiem un ieguva balvu „Ģimenei draudzīgs komersants”.

CSDD popularizēšana, Rīgas Motormuzejs, Bauskas motormuzejs, BKSB

2012.gadā liela uzmanība tika veltīta paša uzņēmuma darbības ceļu satiksmes drošības jomā popularizēšanai un skaidrošanai, kā arī saiknes stiprināšanai ar topošajiem un esošajiem klientiem. Tā, piemēram, 2012.gada vasaras beigās pirmo reizi Latvijā notika Tehniskās apskates nakts, kas guva plašu topošo un esošo klientu interesi un atsaucību, pulcinot vairākus tūkstošus apmeklētāju. Pārbaudītas tika gandrīz 650 automašīnas.

Saziņā ar CSDD klientiem un ar sabiedrību kopumā, liela uzmanība tiek pievērsta mūsdienu tehnoloģiju sniegto iespēju izmantošanai. Proti, tika paplašināti un pilnveidoti CSDD e-pakalpojumi, to klientu skaits sasniedzis apmēram 270 tūkstošus – tādējādi katrs trešais Latvijas aktīvais autovadītājs / autoīpašnieks ir CSDD e-pakalpojumu lietotājs. Pēdējā gada laikā palielinās arī komunikācijas kanālu dažādošana un paplašināšanai saziņai ar klientiem, piemēram, 2012.gada laikā par 100% palielinājies CSDD sekotāju skaits sociālajā tīklā Twitter.com – @csdd_lv, aktīvi tiek izmantota saziņa caur Facebook, savukārt Draugiem.lv CSDD sekotāju skaits pārsniedz 24 tūkstošus.

Nozīmīga loma CSDD darbības

popularizēšanā ir Rīgas Motormuzejam, Bauskas motormuzejam un Bīķernieku kompleksajai sporta bāzei (BKSB). Šīs vietas veidojam par ģimenēm draudzīgām brīvā laika pavadīšanas vietām, tādējādi veicinot ne tikai sabiedrības interesi un izpratni par tehniskajiem sporta veidiem un auto vēsturi, bet arī atbalsot sportu un izglītību, veselīgu un lietderīgu brīvā laika pavadīšanu.

Gan Rīgas, gan Bauskas muzejos notiek dažādas izstādes, tiek papildinātas seno spēkratu kolekcijas. 2012.gadā varam lepoties ar unikāliem notikumiem – „KRASTIN” auto un „OSCar eO” eksponēšana Rīgas Motormuzejā, tur arī pirmo reizi Latvijā notika izstāde „Amerikāņu muskulauto skaistums” citas aktivitātes. Savukārt Bauskas motormuzejam 2012.gads bija pirmais pilnais darba gads pēc rekonstrukcijas.

Plašu sabiedrības atsaucību guva Rīgas un Bauskas muzeju dalība ikgadējā „Muzeju nakts” pasākumā, apmeklētāju skaitam sasniedzot teju 13 tūkstošu atzīmi. Esam bijuši arī aktīvi Eiropas Mobilitātes nedēļas pasākumos – gan popularizējot velobraukšanu, gan par velosietiem izglītojot skolēnus un jauniešus, kā arī veicinot sabiedrības izpratni par velodrošību. Tāpat CSDD iesaistījās Latvijā pirmās interaktīvās velo kartes izstrādē.

Bīķernieku kompleksā sporta bāze

Mērķtiecīgi tiek modernizēta Bīķernieku trase. Ņemot vērā, ka viens no CSDD darbības uzdevumiem ir saglabāt un attīstīt BKSB darbību dažāda veida sporta, izglītojošo un satiksmes drošības veicinošo pasākumu īstenošanai, valdība vasarā pieņēma lēmumu par CSDD peļņas daļas novirzīšanu Bīķernieku trases renovācijai. Tie paredzēti kartingu trases atjaunošanai, centrālo skatītāju tribiņu atjaunošanai, kompleksa ēku un komunikāciju sakārtošanai un jaunu izveidei, kā arī trases rekonstrukcijas projekta daļējai izstrādei.

2012.gada vasarā, tieši pirms pirmo reizi notikušā Rīgas Motormuzeja kausa izcīņas autošosejā vēsturiskajiem „GAZ” un „VAZ” markas sacīkšu spēkratiem, pēc kapitālā remonta atklāta trases starta-finiša māja. Tā nebija atjaunota 40 gadus, kopš laika, kad tika izveidota pati trase. Tādējādi Bīķerniekos var rīkot starptautiskiem standartiem atbilstošas sacensības.

Saglabājot vēsturiskās autosporta tradīcijas, 2012.gadā Bīķerniekos notika gan „Zelta mopēda” sacensības un „Dzintara Apla” posms, kā arī mūsdienīgi pasākumi – pirmais drifts, kā laikā notika mēģinājums uzstādīt Ginesa rekordu – vismaz 120 automašīnām 10 sekundes vienlaikus „griežot saulītes”. Rīgas Motormuzejā un Bīķernieku trasē viesojās 10.starptautiskā labdarības moto brauciena „Eurobiker Luxembourg 2012” dalībnieki un starptautiskā „Rolls Royce” brauciena dalībnieki.

Likumdošana

Pilnveidojot likumdošanu, CSDD uzmanību pievēršusi gan administratīvā sloga mazināšanai, gan satiksmes drošības uzlabošanai. Piemēram, mazināts administratīvais slogs transportlīdzekļu reģistrācijas procesā; noteikta vienota kārtība atpūtas kuģu vadītāju sertificēšanā un starptautisko atpūtas kuģu vadītāju apliecību izsniegšanā – to veiks CSDD sadarbībā ar „Latvijas Zēģelētāju savienību”; vienkāršota kārtība vadītāju apliecību izsniegšanai; precizēts tehniskās apskates periodiskums jauniem transportlīdzekļiem; iesaistoties vairākām institūcijām, tiek izstrādāta kārtība, kādā apmainīties ar informāciju par citā valstī veiktajiem ceļu satiksmes pārkāpumiem.

Tāpat satiksmes drošības uzlabošanas nolūkā pilnveidoti nosacījumi velosipēdistiem gājēju pāreju šķērsošanā; precizēta kārtība motociklu un autobusu vadītāja apliecības iegūšanai; ieviesta jauna transportlīdzekļu kategorija motocikliem A2 – vadītāja

apliecību varēs iegūt no 18 gadu vecuma.

Valdība apstiprinājusi Satiksmes ministrijas sadarbībā ar CSDD izstrādātos grozījumus Administratīvo pārkāpumu kodeksā – ja luksofora papildsekcijā nav iedegts zaļās bultas signāls, izteiks brīdinājumu vai uzliks naudas sodu mopēda vadītājam 5 latu apmērā, bet cita transportlīdzekļa vadītājam – no 20 līdz 40 latiem. Ar šo grozījumu tiek precizēta atbildība par luksoforu signālu neievērošanu jeb tiek nodalīts mazāk būtisks pārkāpums (luksofora papildsekcijas signāla neievērošana) no ļoti rupja pārkāpuma (pamatsignāli luksoforā), jo līdz šim par abiem tika paredzēts vienāds sods.

Ceļu satiksmes drošība: bērnu un jauniešu izglītošana, sabiedrības informēšana

2012.gadā plašu atsaucību guva CSDD īstenotie bērnu un jauniešu izglītības projekti – sacensības jaunajiem velosipēdistiem „Jauno satiksmes dalībnieku forums”. Konkurss jaunajiem mopēdistiem „Gribu būt mobils!” (šis konkurss 2012.gadā izpelnījās vēl nebijušu interesi un atsaucību – dalībai pieteicās 443 komandas, kas ir par teju pussimts komandām vairāk nekā 2011.gadā); konkurss jaunajiem autovadītājiem „Gada jaunais autovadītājs”. Turklāt labākie Latvijas jaunie velosipēdisti – sacensību „Jauno satiksmes dalībnieku forums” uzvarētāji 2012.gada rudenī ieguva godpilno 3.vietu Eiropas jauno satiksmes dalībnieku sacensībās Polijā.

Esam suminājuši arī labākos satiksmes drošības skolotājus, uz 1.septembri uzdāvinājuši visiem Latvijas 1.un 2.klašu skolēniem grāmatas par drošu satiksmi. Bērnu un jauniešu izglītošanai ceļu satiksmes drošības jomā aktīvi darbojas arī Rīgas Motormuzejs.

Tādējādi, ar savām aktivitātēm, CSDD ir aptvērusi visu vecumu bērnus un jauniešus – satiksmes dalībniekus, kā arī topošos un jaunus transportlīdzekļu vadītājus – velosipēdi, mopēdi, automašīnas.

Sabiedrības informēšanas jomā 2012.gadā, līdzīgi kā iepriekšējos gados, tika rīkotas kampaņas un pievērsta sabiedrības uzmanība vairākiem ceļu satiksmes drošības būtiskiem jautājumiem, piemēram, velosipēdistu drošībai, braukšanai alkohola un apreibinošu vielu ietekmē, ātrumam, pieklājīgai braukšanai, atstarotāju lietošanai.

2012.gada pavasarī Latvija saņēma atzinīgu novērtējumu no Eiropas Transporta drošības padomes, proti – 2011.gadā Latvijā panākts straujākais ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums. Latvija bija tā Eiropas Savienības valsts, kurā panākts vislielākais ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo īpatsvara samazinājums – par 18%, salīdzinot ar 2010.gadu (Eiropā vidēji – tikai 3%).

Jāpiebilst, ka Latvija ir vadošā valsts Eiropā bojā gājušo skaita samazināšanā jau kopš laika, kad Eiropas līmenī tika uzsākta ikgadēju ceļu satiksmes drošības jautājumiem veltītu ziņojumu veidošana. Proti, Latvijā panākts vislielākais ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušu skaita samazinājums (salīdzinot 2011.gadu ar 2001.gadu) – 68%, mums seko Spānija – par 63%, Lietuva – par 58%, vidēji pētījuma dalībvalstīs šis samazinājums ir 44%.

Lai arī Latvija sasniegusi ievērojamu progresu kopējā bojā gājušo skaita samazinājuma jomā, taču mums joprojām ir salīdzinoši augsts ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits uz vienu miljonu iedzīvotāju, proti – 2011.gadā tie bija 80 nāves gadījumi. Salīdzinot ar 2001.gadu, šis rādītājs Latvijā ir samazinājies gandrīz trīskārt, jo 2001.gadā mūsu valstī uz vienu miljonu iedzīvotāju bojā gājuši bija 236 cilvēki. Lai arī gada sākumā optimistiski raudzījāties uz statistikas datiem, taču decembra vidū ir 165 ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušie (pērn kopā – 179).

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

R

Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no atpūtas līdz piektdienai 9.00 - 18.00

K

Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no atpūtas līdz piektdienai 9.00 - 18.00
IP 67025791

TA

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

TA 3.5t

Moskavas iela 448
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67132107

TA 3.5t

Sāpils iela 6a
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67471571

TA

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

AIZKRAUKLE,

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

LIEPĀJA,

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

ALŪKSNE,

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

TA Grobiņa, Krasta iela 12a

Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
atpūtas 8.30 - 19.00,
sestdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63490670

BALVI,

R TA Robežinieka iela 1
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

LIMBAŽI,

R TA Mehānizācijas iela 8
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 64022866

BAUSKA,

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

MADONA,

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

CĒSIS,

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

OGRE,

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

DAUGAVPILS,

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

PREIĻI,

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

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

DOBELE,

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

GULBENE,

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

RĒZEKNE,

R TA K Jūratovkas iela 1a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K 64623780
IP R 64622358

JELGAVA,

R K Satiksmes iela 2a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
K IP 63021396

SALDUS,

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

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

TA Ludzā, Rūpniecības iela 2a

Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

JĒKABPILS,

R K Ā. Elksnes 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 65231730

TALSI,

R K Fr. Blumberga iela 11
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 67025870

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

TA Fr. Blumberga iela 9

Pirmd., atpūtas, trešd., piektdienās 8.30 - 17.00
Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63224370

JŪRMALA,

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

TUKUMS,

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

KRĀSLAVA,

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

VALKA,

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

KULDĪGA,

R TA Planīčas iela 69
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 63341185

VALMIERA,

R K Lāčera 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 64220786

R

TA

K

IP

3.5t

Transportlīdzekļu reģistrācija

Tehniskās apskates stacija

Vadītāju kvalifikācija

Iepriekšējais pieraksts

Tehniskās apskate automobiļiem

ar pilno masu virs 3,5 t

VENTSPILS,

R TA Ganību iela 154a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427
atpūtas un ceturtdienās 8.30 - 17.00
3.5t K Robežu iela 7
trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00



**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
ejļu 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

Agnis Krauja

Eiropas salonauto čempionāts (ETCC) aizsākās pagājušā gadsimta sešdesmito gadu pirmajā pusē un strauji iekaroja popularitāti autosporta fanu aprindās, tā piesaistot autoražotāju uzmanību. Vienkāršam autobraucējam, kurš savas brīvdienas pavadīja sacīkšu trases malā, bija daudz interesantāk vērot, kā savā starpā sacenšas pazīstami un labi zināmi automašīnu modeļi, kādi ikdienā redzami tepat uz ielas un ir arī reāli nopērkami. Autoražotājiem salonauto čempionāts radīja lielisku iespēju sacīkšu trasēs tieši cīņā pierādīt, kura piedāvātais produkts īsti ir pats ātrākais un izturīgākais. „BMW” savu sportiskākā ielas auto reputāciju izcīnīja tieši ETCC trasēs. Pirmo čempiontitulu ar bavāriešu mašīnu 1966. gadā izcīnīja vācietis Hūberts Hāns, bet 1968. un 1969. gadā nepārspējams bija austrieti Dīters Kvesters. 1970. gadā ar „Alfa Romeo” triumfēja nīderlandietis Toine Hezemans, bet nākamajās divās sezonās titulu izcīnīja „Ford” komandas piloti — vācieši Dīters Glemsers un Johens Mass. Kopš 1970. gada „Ford” ar savu leģendāro modeli „Capri” bija izcīnījuši uzvaras 14 čempionāta posmos, „Alfa Romeo” uzvarējusi 7 posmos, bet „BMW” kontā bija tikai četras uzvaras. Taču bavāriešu autoražotājs pēc 1972. gada sezonas pirmā

A Autosporta vēsture

Kauja par Eiropu

(2. daļa)

zināmajiem sportiskajiem „BMW” „M” sērijas modeļiem. Pirmais „M” departamenta veikums bija modelis „BMW 3.0 CSL” („Coupe Sport Leicht”), kurš ETCC trasēs dominēja 18 sezonas — līdz pat 1980. gadam.

1973. gada sezonu daudzi joprojām uzskata par augstāko virsotni ETCC sacensību vēsturē. Ietērpti slavenajās „M” kaujas krāsās (gaiši zilas, tumši zilas un sarkanas svītras), „BMW” rūpnīcas sagatavotie „CSL” izgāja cīņā sacīkšu arēnā ar iepriekšējo sezonu

pienākumiem brīvajā laikā labprāt startējot Eiropas salonauto čempionāta trasēs. Leģendāri F-1 piloti Nikijs Lauda, Kriss Eimons, Žakijs Ikss un Džeimss Hants Eiropas salonauto čempionāta trasēs pie „BMW” stūres izcīnīja niknas divkaujas ar ne mazāk leģendārajiem Džekiju Stjuartu, Emersonu Fitipaldi un Džodiju Šekteru, kuri pārstāvēja konkurējošo „Ford” komandu.

Sezonu atklāja četru stundu sacīkstes Moncā. „BMW” rūpnīcas komandu pārstāvēja ekipāžas Hanss Joahims Štuks / Kriss Eimons

atgriezās trasē, viņu apdzina Nikijs Lauda no „Alpina” komandas. Pēc četrām stundām pirmie finišēja Nikijs Lauda / Braiens Muirs ar „BMW”, uzrādot vidējo ātrumu 202,8 km/h un apsteidzot Masu / Šekteru ar „Ford”. Otrajā posmā — četru stundu sacīkstēs Zalcburgingā — uzvarēja „Ford” ekipāža Dīters Glemsers / Džons Ficpatriks. „Ford” ekipāža triumfēja arī 500 kilometru sacīkstēs „Mantorp Park” trasē Zviedrijā, tikai šoreiz kopā ar Glemseru brauca Johens Mass. Nākamais posms notika leģendārajā

nomaiņīja Ficpatriku pie trešā „Capri” stūres, kurš tobrīd atradās otrajā pozīcijā, taču, par apli apsteidzot kādu „BMC Mini” automobili, notika viegls kontakts, sabojājot mašīnas riepu. Jau nākamajā līkumā Masa „Capri” ar bojāto riepu nenoturējās trasē, izslīdēja un apmetā kūleni. Palikusi bez galvenajiem konkurentiem, „BMW” komanda varēja svinēt vieglu dubultuzvaru. Pirmā vieta Štuka, otrā — Kvestera ekipāžai, bet trešais finišēja Nikijs Lauda, kurš pēdējos aplis pa komandas rāciju esot stāstījis jautras anekdotes. Diemžēl viņa „Alpina” komandas biedram Joistenam šis izrādījās pēdējais panākums.

Nākamā bija 24 stundu sacīkste Belģijā, „Spa Francorchamps” trasē, kura palikusi autosporta vēsturē kā visu laiku traģiskākā ETCC sacīkste. Kādā no ātrajām virāžām Hanss Peters Joistens centās apdzīt uzreiz divas mašīnas, taču neapbrīnāja ātrumu un



posma pārvilināja savā paspārnē „Ford” sacīkšu programmas direktoru Johenu Nērpašu, un viņš Minhenē izveidoja leģendāro „BMW Motorsport” departamentu, kurš līdz pat šodienai ir atbildīgs par visiem mums

dominatoriem „Ford Capri”. Rūpnīcas komandai atbalstu sniedza „BMW” tūneri „Alpina” un „Schnitzer”, kuriem katram bija sava sacīkšu komanda. Seriāla popularitāti vairoja F-1 zvaigznes, no pamatdarba

un Toine Hezemans / Dīters Kvesters, viņiem pretim stājās „Ford” rūpnīcas ekipāžas Džekijs Stjuarts / Dīters Glemsers un Johens Mass / Džodijs Šekters. Sacīkstē no starta vadībā izrāvās „Schnitzer BMW” ekipāža Vitorio Brambilla / Bobs Volleks, pateicoties itālieša fantastiski ātrajam aplim ar vidējo ātrumu 210,15 km/h, taču pēc brīža līderpozīciju atguva no „pole position” startējušais Džekijs Stjuarts ar „Ford”. Pēc trim stundām abas rūpnīcas „BMW” ekipāžas jau bija izstājušās, bet „Ford” komandas sacīksti sabojāja mulķīgs incidents — līdera Stjuarta mašīna iebrauca boksos uzpildīt degvielu tieši tobrīd, kad tur priekšā jau atradās Masa Capri, kuram mehāniķi mainīja dzesēšanas sūkņa siksnu. Kad pēc nepiedodami ilga pitstopa Stjuarts

Nirburgringas aplī, kas abām līderkomandām skaitījās mājas sacīkste. „BMW” rūpnīcu atkal pārstāvēja Štuks / Eimons un Hezemans / Kvesters, „Ford” savu līderkomandu Glemsers / Mass nemainīja, otrajā mašīnā iesēdināja divus F-1 pasaules čempionus — Džekiju Stjuartu un Emersonu Fitipaldi, bet trešo „Capri” uzticēja Ficpatrikam kopā ar Žerāru Larusu. „Pole position” ieguva Nikijs Lauda, kura „Alpine” komandas biedrs šoreiz bija jaunais talantīgais vācietis Hanss Peters Joistens. Līderpozīciju ieguva „BMW”, bet 13. aplī sākās „Ford” nedienas — čempionāta līderis Dīters Glemsers stūres iekārtas bojājuma dēļ smagi avarēja un tika aizvests uz slimnīcu. Piecus aplus vēlāk ar kūpošu motoru izstājās Fitipaldi. Johens Mass

aizkēra apmali. Viņa „Alpina BMW” izlidoja šķērsām trasei, kur tai uztriecās pilnā ātrumā braucošo konkurentu mašīnas. Triju mašīnu sadursmē dzīvību zaudēja pats Joistens un franču sportists Rožē Diboss. Citā atsevišķā avārijā bojā gāja „Alfa Romeo” pilots Masimo Larini. Pēc dramatiskām 24 stundām pirmā finišēja „BMW” ekipāža Hezemans / Kvesters, apsteidzot Masu / Ficpatriku, kuru „Ford Capri” darbojās vairs tikai pieci cilindri. Čempionāts turpinājās ar četru stundu sacīksti Zandvortas trasē, Holandē. Jau no pirmā apla trīs vīri — Štuks, Mass un Hezemans — par līderpozīciju cīnījās tik azartiski, it kā distance nebūtu garāka par pieciem apliem. Pēc pāris stundām Masa „Ford” izstājās ar motora defektu, bet Štuka BMW nojuka ātrumkārbā. Kad neilgi pirms finiša bremžu defekta dēļ izstājās līderi Ertls / Peskarolo ar „Schnitzer BMW”, uzvaru guva Hezemans / Kvesters no „BMW” rūpnīcas komandas, otrie finišēja „Alpine” ekipāža Braians Muirs / Džeimss Hants, bet trešie — Ficpatriks / Laruss no „Ford” komandas. Allaž tik veiksmīgajā Pola Rikāra trasē Francijā Ford komandai šoreiz 6 stundu sacīkstēs nācās samierināties tikai ar piekto vietu, kuru ieguva Mass / Stjuarts. Uzvarēja „BMW” duets Hezemans / Kvesters, apsteidzot Žakiju Ikss / Džeimsu Hantu no „Alpina” komandas un otru rūpnīcas ekipāžu Štuks / Eimons. Čempionāts noslēdzās ar divreiz divu stundu sacīksti Silverstonā — piloti šoreiz brauciena laikā nemainījās, jo bija jāveic divi atsevišķi

turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

Rīga,
Granīta iela 3
Tālr.: 28606746
25511121
info@turbomotors.lv
www.turbomotors.lv

MIKROAUTOBUSU
REZERVES DAĻAS

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

EuroBus

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

AUTONOMIE SILDĪTĀJI

TRANSBALTIJAS TĪKZINĒTNĒKAS KORPORĀCIJA

RĪGA, MASKAVAS IELA 449,
TĀLR. 67266327,
WWW.TRANSBALTIJA.LV

Eberspächer

«FARKOPI»
ar E-20 sertifikātu

IZPŪTĒJI, AUTO AKSESUĀRI
vairumā un mazumā, uzstādīšana un serviss

LIETIE DISKI, RIEPAS
DBV, ELLAS, AUTOKOSMĒTIKA

Maskavas iela 446c
tālr. 66116670, 28618021
Liepājas iela 23
tālr. 67617250, 28618151
WWW.FARKOP.LV

Mēs esam gatavi ziemai!

KIA

KIA
"KIA Automobiles"
100% KIA autotransports

7 GADU KIA GARANTĪJA

Pulkveža Brieža iela 31, Rīga, LV-1045
+371 67 830 710 info@kia.lv
www.kiaauto.lv



tukšu riepju tika līdz boksiem, tika zaudēti četri apli. Sacikšu turpinājumā pie „Jaguar” stūres sēdās Deivids Hobss un centās atgūt nokavēto, taču mašīnas ātruma un svāra radītās pārslodzes neizturēja bojātā piekare, un Beketa likumā Hobsa pilotētais auto pazaudēja riteni. Jaguāram šī sacikstes bija beigusies, taču iespaidu tas bija radījis varenu, un „British Leyland” korporācija nolēma nākamgad sūtīt savu komandu kaujā par Eiropas čempiona titulu. Protams, „BMW” tūneris „Alpine” negribēja laist garām unikālo iespēju paraustīt aristokrātisko britu kaķi aiz ūsām un šim mērķim saņēma simtprocentīgu Minhenes autoražotāja atbalstu. Eiropas autosporta trasēs 1977. gada sezonā bija gaidāmas milzu cīņas — „Jaguar” pret „BMW”, — bet par tām varēsiet lasīt kādu citu reizi.



braucieni katrs divu stundu garumā. Hanss Joahims Štuks ar „BMW” izcīnīja „Pole position”, bet tikai nedaudz atpalika austrālietis Frenks Gārdners ar milzīgo „Chevrolet Camaro”, kuram bija 7 litru dzinējs. Štuku pievīla ātrumkārbā, Gārdneru — riepas, un pirmajā braucienā uzvarēja Haralds Ertls ar „Alpina BMW”, apsteidzot divus „Ford” pilotus Masu un Ficpatriku. Otrajā braucienā vadībā izrāvās „BMW” pilots Kvesters, ar katru apli samazinot Ertla pirmajā braucienā iekrāto handicapu, taču trīs aplis pirms finiša viņam bākā izbeidās benzīns. Silverstonas posmā pirmais trijnieks palika nemainīgs, bet sezonas kopvērtējumā „BMW” rūpnīcas pilots — nīderlandietis Toine Hezemans — ieguva savu otro Eiropas čempiona titulu, un BMW kļuva par uzvarētāju arī ražotāju konkurencē, lielā mērā gan pateicoties „Alpina” un „Schnitzer” privātkomandu piesumamam.

Starpsēzonu laikā abas līderkomandas izmantoja noteikumu doto iespēju radīt 100 tālāk uzlabotus sacikšu auto eksemplārus, tādēļ 1974. gada sezonas pirmo posmu pat nācās izlaist. „Ford Capri” mašīnas bija ieguvušas ne tikai jaunu „Cosworth” speciālistu izstrādātu 3,4 litru dzinēju, kura jauda sezonas laikā tika pacelta līdz pat 450 zirgspēkiem, bet papildus arī jaunus aerodinamiskus elementus, lai uzlabotu piespiedējspēku. Ekspertu prognozes solīja visu laiku aizraujošāko čempionātu, taču dalībnieku rindas pareināja globālā naftas krīze, arī čempionāta posmi bija palikuši vairs

tikai seši. Toties otrajā posmā abu sāncenšu „Ford” un „BMW” motoru jaudas jau pārsniedza 400 zirgspēku robežu! Nikijs Lauda, kurš iepriekšējos gados brauca „Alpina BMW” komandā, lai ar nopelnītajām prēmijām varētu finansēt savu līdzdalību F-1 čempionātā, šogad startēja „Ford” rūpnīcas komandā, pat neņemot vērā to, ka viņam kabatā jau bija parakstīts līgums ar „Ferrari” F-1 komandu. Zolcburgringā kaujā uzvarēja Hansa Joahima Štuka un Žakija Iksa „BMW 3.0 CSL”, bet Johena Masa un Nikija Laudas „Ford Capri RS 3100” neizturēja motors. Tomēr motoru jaudas kāpums radīja izturības problēmas abiem sāncenšiem. Nirburgringā visas 10 pieteiktās „BMW CSL” mašīnas bija spiestas izstāties un goda pjedestālu pilnībā aizņēma „Ford” ekipāžas. Sezonas beigās „BMW” atteicās no starta pēdējos divos posmos, un autoražotāju ieskaitē pārliecinoši triumfēja „Ford” komanda, bet par čempionu pilotu ieskaitē kļuva nevis kāds no rūpnīcas pilotiem, bet vācietis Hanss Heiers, kurš, braucot ar tūnīngas kompānijas „Zakspeed” sagatavotu „Ford Escort RS 1600”, izcēlās ar lielāku stabilitāti.

1975. gada sezonai ne „Ford”, ne „BMW” savas rūpnīcas komandas vairs nepieteica, atstājot čempionāta intrigu privātkomandu rokās. Par titulu cīnījās „Schnitzer” un „Alpina” komandas, kuras abas bija ekipētas ar „CSL” automašīnām. Titulu ieguva „Alpina” piloti Zigfrīds Millers un Alēns Peltjērs. Lai samazinātu izmaksas, 1976. gada sezonā tika aizliegtas 24 vārstu cilindru galvas un

paplašinātās virsbūves. Tādēļ uzlabotās 1974. gada modeļa „CSL” mašīnas pārcēlās uz Atlantijas okeāna otru krastu, lai piedalītos Amerikā populārā IMSA GTO čempionātā. Bet Eiropas trasēs togad dominēja privātkomandu „CSL” mašīnas ar 3,2 litru dzinējiem un standarta ātrumkārbām. Atsevišķās sacikstēs uz starta bija redzami „Chevrolet Camaro” automobiļi, ar kuriem startēja dažu Eiropas valstu vietējo čempionātu dalībnieki, taču ETCC posmos šiem monstrozajiem amerikāņu vāgiem nekad neizdevās sasniegt finišu. 1976. gada titulu ieguva nešķīramā beļģu ekipāža Žans Ksensevāls / Pjērs Djudonē ar „BMW 3.0 CSL”.

Jau 1976. gada sezonas sākumā Eiropu satrauca ziņa, ka britu „Jaguar” pieteiks čempionātā savu rūpnīcas komandu. Priekšpēdējā posmā Silverstonā lielais britu kaķis beidzot debiēja sacikšu trasē. „Leyland Cars” komanda sacensībām bija pieteikusi britu pilotu ekipāžu Dereks Bells / Deivids Hobss / Endijs Rouss ar aristokrātisko kupeju „Jaguar XJ 12C”, kas, apgādāta ar varenu 5,3 litru 12 cilindru 560 zirgspēku jaudas dzinēju, gigantiskiem 19 collu riteniem un patriotiski izkrāsota britu karoga krāsās, svēra vairāk par pusotru tonnu un bija vienīgais sporta auto ar riekstkoka paneli un elektriskajiem logu stiklu pacelājiem. Par spīti visām šīm pārmērībām, Dereks Bells ieguva „Pole position”, kvalifikācijas apli par gandrīz divām sekundēm pārspējot aktuālo čempionu Pjēru Djudonē ar ātrāko „BMW 3.0 CSL” mašīnu. 19. septembrī



Silverstonā „Jaguar” debiju klātienē vēroja visa „British Leyland” korporācijas augstākā izpildvara, un Dereks Bells nelika viņiem vilties, uzreiz no starta izraujoties līderpozīcijā un pirmajos apļos uzstādot jaunu trases rekordu, kā arī izcīnot niknas cīņas ar zviedru F-1 zvaigznes Gunnara Nilsona pilotēto „Luigi Racing” komandas „BMW CSL”. Diemžēl šo aizraujošo divkauju pārtrauca „Jaguar” mašīnas riepas defekts un, kamēr Bells ar



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

GEMIK
ALARM SYSTEMS

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

- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

AUTO RITMS

AUTOEVAKUATORS

24H

T. 2255 5543



Profesionāls
STŪRES IEKĀRTU UN AGREGĀTU
remonts
ar garantiju

AUTO PIEKĀRES UN VIRSBŪVJU
remonts, krāsošana

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



STARTERI un GENERATORI



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

RADIATORI
TIRDZniecība, REMONTS
un SERĶU MAINA,
ALUMINIJA METINĀŠANA



RADIATORU SERVIS
KONDIcIONIERU UZPILDĪŠANA

Maskavas ielā 433B
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.opozit.lv

POLAR

Labākā motora dzesēšana!
AIZSARDZĪBA PRET RŪSU UN SASALŠANU - ilglaicīgi!

POLAR PREMIUM «Long Life» antifrīzs ir uz etilēna glikola bāzēts šķidrums, kurš nodrošina ilgstošu aizsardzību pret sasaldēšanu, vārīšanos un koroziju jeb rūšēšanu.

Pagarinātu dzesēšanas šķidruma mūžu iegūst lietojot nenovecojušus rūsas inhibitorus. Bāzēts uz patentētu, silikātu brīvu skābes tehnoloģiju (OAT).

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, kā arī stacionāriem motoriem.



AR KO TAS ATŠKIRAS NO TRADICIONĀLAJEM DZESĒŠANAS ŠĶIDRUMIEM?

TRADICIONĀLAIS (TOSOLS)	POLAR ANTIFRĪZS AR OAT INHIBITORU
Motora dzesētājs kā ELEKTROLĪTS	Motora dzesētājs kā ELEKTROLĪTS
KĪMISKI SORBĒTĀS AIZSARDZĪBAS SLĀNIS	OAT INHIBITORS
ANODU NOVIETNE	ANODU NOVIETNE
METĀLS	METĀLS
Veidojas plānais, cietam slānim tiek pārklāta metāla virsma.	Veidojas monomolekulārs slānis uz metāla virsmas, tikai anodu līmenī, kur ir arī korozija.

Gandrīz 75% no Eiropā uzpildītiem automobiļiem un smagajiem vilcieniem 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 Latvijā **DANS G** ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANSG.LV

2013. gada jaunumu apskats



Ronalds Cimoška

Kā jau ierasts, janvāra numurā mēģināsim ieskatīties jaunā gada svarīgākajos motopasaules jaunumos.

„Superbike” klasē — bez nozīmīgām pārmaiņām. „BMW” ar savu fantastisko 2012. gada „S1000RR” ir iecirtusi konkurentiem tādu plīķi, ka šīs moto klases fani jau nopietni sāk pārskatīt gadiem uzkrātās pamatvērtības. Redzot, ar kādu ātrumu „BMW” burtiski aprij superbaiku klases tirgus pīrāgu, var iznākt, ka bijušajiem modes noteicējiem var nepalikot pat drupačas no svētku galda. Agrāk „Honda” varēja uzskatīt par pelnītu līderi šajā segmentā, bet šobrīd tas īsti nav pat pastarītis.

Diemžēl ciņa par ienākumiem ir atstājusi novārtā „Premium” segmentu. „Fireblade” modelis uz konkurentu fona jau ir tik ļoti atpalicis, ka tad, ja drīz netiks izlaists kardināli jauns modelis, to atcerēsies tikai motovēsturnieki. Līdzīgs liktenis ir piemēklējis arī neseno favorītu „Yamaha R1”. Diemžēl mūsdienu tirgus apstākļos pat viens vai divi gadi stagnācijas pielīdzināmi nāvei, turpretī — ja modelis nemainās gadiem,

apgalvojumi par nemirstošajām vērtībām izklausās pēc plākstera mironim.



Kuluāros jau kādu laiku kļīst runas, ka „Honda” gatavojas izmisuma solim, cenšoties atgūt savas pozīcijas un izlaist tirgū līdz šim parastajiem mirstīgajiem nepieejamās „RC213V” ielas versiju. Laiks rādīs, precīzāk sakot — ir pēdējais laiks, jo pat nesenajam pastarītim „Suzuki GSX-R1000”, nemitīgi uzlabojot esošo, ir izdevies ļoti nopietni iekosties astē līderim. Turklāt tas nav noticis uz elektronikas, bet gan mehānikas rēķina.



Lielākā ciņa par pircēju maciņiem pašlaik notiek **PARASTO** motociklu klasē. Sporta motociklu klasē ir vērojama spēcīga stagnācija, bet parasto moču klasē „Honda” nesauž. Viens no garšīgākajiem jaunumiem ir jaunais retro stilā veidotais motocikls īstu dzelžu

cienītājiem „Honda CB1100”, nemirstīgā „CB750” pāratdzimšana.

Tērauda cauruļu rāmis, gaisa-ellās dzesēšana — viss kā labajos vecajos laikos, kad motocikli izskatījās pēc motocikliem. Skaisti! Otrs jaunums ir

„CB500” sērija tiem, kas balso ar maciņa saturu. Mēļo, ka jaunais „CB500” būšot lētāks pat par „NC700”. Cerēsim, ka kvalitāte arī saglabāsies „Honda” līmenī.

„Kawasaki” savukārt uzsvāru liek uz citām vērtībām — „Z800” jauda un dizains iet kopsolī ar tieksmi būt kā „lielajam brālim” „Ninja 300”.

Lielo ceļojuma **enduro** motociklu segmentā pašlaik notiek diezgan spēcīga

ciņa par vietu Olimpa kalnā starp „BMW” un „KTM”. „BMW” ir sagatavojis slavenā GS aizstājēju, turklāt pretēji gaidītajiem uzlabojumiem tas faktiski ir radījis jaunu motociklu. Cilindru ūdens dzesēšana, citādāka salikuma dzinējs, uzlabota šasija, 127 ZS. Izskatās, ka „BMW” tomēr ir pa spēkam uzturēt uzdoto toni. „KTM” kārtējo reizi pārsteidz savus fanus, liekot uzsvāru uz jaudas rādītājiem — līdz 150 ZS deforsētais dzinējs no sportaika „RC8R” nav nekāds joks.

Masa gandrīz identiska „GS” — 230 kilogrami. Tikai pats par sevi nevilus rodas jautājums: ko darīt ar tādu jaudu ārpus asfalta? Šāds jautājums droši vien maz uztrauc lielo ceļojuma enduro ražotājus, pēc statistikas — 95 % šo motociklu īpašnieku no asfalta nemaz nenobrauc. Uz šo grandu fona interesants ir „Honda” jaunums — rallijreidu motocikls „CRF450”, kura uzdevums ir glūži pretējs — 5 % asfalta, 95 % „off road”.

Tūreru kategorijā „Yamaha” piedāvā atjaunoto „FJR1300A”. Jaunumi pamatā ir saistīti nevis ar vieglu feisliftu, bet gan ar elektronisko sistēmu klātbūtnes plašo klāstu — elektroniski regulējamā piekare, „Ride-by-wire” vadība, pusautomātiskajai kārbai parādījās „Stop Mode” režīms, kas pats ieslēdz pirmo pārnesumu, ja motocikls apstājas mazā

ātrumā. Otrs jaunums — izskatīgais „Honda F6B”. Kaut arī tā nosaukums it kā pats uzprasās uz asociācijām ar leģendārā „F6C” modeļa turpinājumu, „Honda” šoreiz nesteidzas uztaisīt ultimātīvu „Gold Wing” striptīzu (iepriekšējais eksperiments ar kodēto nosaukumu „Valkyrie” gandrīz aizēnoja pašu „Gold Wing”), bet aprobežojas ar atsegiem pleciem un korektu dekolēti.

Kad vieniem ir krīze, tad citiem tā vienmēr ir iespēja. Tā arī šoreiz angļu „Triumph” ir sagatavojis 2013. gadam tiešo „BMW”, „Honda” un „Yamaha” tūreru konkurentu „Triumph Trophy”. Lai gan šis jaunums ļoti stipri atgādina „BMW” RT sēriju, noņemsim cepuri šā Eiropas motociklu ražotāja priekšā par uzdrīkstēšanos mest izaicinājumu citiem šīs pasaules varenajiem.



Ko vēl var vēlēties?

«Kia Cee'd» / «Hyundai i30» degustācija

➤ Turpinājums no 1. lpp.

Dienvietkorejas zīmola pozīcijas Vecajā kontinentā. Jaunā modeļa plūdlīniju siluets tika veidots daudzu izmēģinājumu gaitā „Kia Namyang” pētniecības un attīstības centra vēja tunelī Korejā. Jaunais kompaktklases auto veidots uz pilnīgi jaunas platformas, tā riteņu bāze ir 2650 mm — viena no garākajām C segmentā. Kopumā auto ir gan garāks, gan arī zemāks par priekšgājēju, tāpēc ieguvus dinamiskāku izskatu. Tā priekšgals harmoniski pāriet lielā vējstiklā un plašā gaismas pielietā salonā. Virsbūves līnijas un proporcijas ar lēzeno vējstiklu nedaudz atgādina eiropiešu kompaktklases skaistules „Astru” un „Megani”. Jaunajā korejiešu modelī virsbūves telpu ir izdevies paplašināt uz vējstikla rēķina, kas nobīdīts par 26 mm uz priekšu un par 10 mm uz leju, tādēļ vējstikla slīpums ir kļuvis nolaidenāks, samazinot pretestību gaisa plūsmā, kuras koeficients tagad ir tikai 0,3. Salīdzinājumā ar iepriekšējo modeli krietni palielināta priekšējo un aizmugurējo riteņu šķērsbāze, tāpēc uzlabojusies saķere ar ceļa segumu, vadāmība un stabilitāte uz ceļa. Pēc paaudžu maiņas auto ir ieguvus krietni stingrāku virsbūvi, stabilākas gaitas īpašības, kā arī

asākas kantes, platāki pleci un nekaunīgāks skatiens. „Kia Cee'd” lakoniskās virsbūves līnijas vēsta, ka ražotājs maksimāli centies izpatikt Eiropas pircējam. Dizains nav samocīts, nav izmantoti diskutabli vizuāli risinājumi. Asāk veidota optika un radiatora restes „tīģera smaidis” piešķir stāju, spoilers un rūpīgi profilētās aizmugurējās lampas kopā ļauj panākt sportiskas pašpārliecinātības iespaidu. Turpretī „Hyundai” tehniskajā centrā Riselsheimā, Vācijā, konstruētais jaunās paaudzes „i30” demonstrē „Hyundai” plūstošo un plastisko „fluid sculpture” formu jaunā izpildījumā, kura pamatā ir drosmīgas, efektīgas kontūras, kas radītas, smeloties iedvesmu no dabas un mūsdienu arhitektūras. Jaunākās paaudzes „i30” ir atpazīstams, pateicoties „Hyundai” saimei raksturīgajam izskatam, kas papildināts ar tam raksturīgo sešstūra formas radiatora režģi un dārgakmeņu stila priekšējiem lukšiem, kā arī īpašajiem dienas gaitas lukšiem, kas veidoti lenķveida profilā ar noapaļotiem stūriem, piešķirot transporta līdzeklim īpašu individualitāti, kā arī izsmalcinātības un greznības izjūtu. Viscaur „i30” profilam — no priekšējās riteņa arkas, gar aizmugurējo riteņa arku un līdz pat aizmugurējiem lukšiem — vijas izteikta, šim modelim raksturīga līnija.



uzlabotas, izveidojot zemāku centrālo tuneli automašīnas grīdā. Salona telpiskais risinājums ir rūpīgi pārdomāts, salonā ir daudz vietas galvai, pleciem un kājām gan autovadītāja, gan pasažieru vietās. Braukšanas komfortu paaugstina arī skaņas izolācija, kas ir uzlabota salīdzinājumā ar iepriekšējo modeli.

Aizverot durvis, atskan ļoti kluss apslāpēts klikšķis, kas pēc skaņas pietvētū krietni dārgākam „Premium” klases spēkratam. Kvalitatīvi materiāli un rūpīga detaļu apdare piešķir salonam stilīgu izskatu. „Cee'd” ir sportiska trīsspieķu stūre, pret vadītāju viegli pavērsts mērinstrumentu panelis un teicami sēdekļi. Stūres kolonnas un sēdekļa regulēšanas amplitūda ļauj vadītāja krēslā sēdēt dažādu augumu cilvēkiem, vadītāja darba vietas iekārtojuma ērtību jaunākajā paaudzē var uzskatīt par etalonu. Standartā arī stūresrats un ātrumpārslēgs saņemusi ādas apdari. Infocentrs ziņo par visu, ieskaitot pārnesumu pārslēgšanu ekonomiskākai braukšanai, un pirms braukšanas uzsākšanas pat brīdina, ka priekšējie riteņi izgriezti. Degvielas patēriņu „Kia” rāda ar digitālu svītriņu, šādi grafiski parādīts momentānais patēriņš „iedod” pa

„Bluetooth” — tas vairs nav nekāds pārsteigums, bet apsildāma stūre un atpakaļskata kamera gan šajā klasē nav bieži sastopama parādība, taču „Cee'd” to var piedāvāt! Drošības aprīkojums ir augstā līmenī — seši drošības spilveni, stabilitātes

to lietošana būtu ērta un intuitīva. Netrūkst arī sīklietu nodalījumu, sēdekļi ir komfortabli, ar labu muguras atbalstu. Dārgākajām versijām ir atpakaļskata kamera, kas atvieglo manevrēšanu stāvvietās. Vieglas vadības sviras un stūre it kā brīdina, ka šī mašīna nav paredzēta sportošanai. Kluss plakšķis dzirdams, „špesselējot” ātrumus ar garo, toties ļoti precīzo pārnesumkārbas sviru. Priekšā sēdošajiem vietas netrūkst, arī pasažieri aizmugurē būs apmierināti ar kājām atvērto platību. Korejā ražotie auto tradicionāli izceļas ar labu standarta aprīkojumu, un „i30” nav izņēmums. „Hyundai i30” drošības aprīkojums tēmē uz augstāko novērtējumu „Euro NCAP” tricīkstos — seši drošības spilveni, kā arī stabilitātes kontroles sistēma un citas elektroniskās palīgierīces. Praktiska pielietojuma ziņā „i30” ir nevainojams — bagāžas nodalījuma tilpums ir 378 litri, tātad par 28 litriem vairāk nekā „VW Golf VI”. Savukārt noloķot aizmugures sēdekļu atzveltnes, var iegūt 1316 litru kravas telpu, kas arī ir lielāka (kaut



augstāku komforta līmeni salonā. Jaunais piedurvju hečbeks izceļas ar sportiskāku formu, virsbūves kopgarums ir palielināts par 50 mm (4310 mm) un augstums samazināts par 10 mm (1470 mm). Salīdzinot abus korejiešu brālēnus pēc izmēriem, atklājas tikai viena atšķirība — „Cee'd” ir par 10 mm garāka virsbūve nekā „i30”, un tas dod papildu 2 litru ietilpību bagāžniekā. Salīdzinot ar Latvijas autožurnālistu tik ļoti apjūsmotā jaunā „VW Golf VII” izmēriem, jaunais „Kia Cee'd” ir par 55 mm garāks, 17 mm augstāks, 11 mm šaurāks, tam ir par 13 mm garāka riteņu bāze, par 2 mm zemāks klīrenss un par 1 litru ietilpīgāks bagāžnieks.

„Hyundai i30” ir dvīnis korporatīvajam brālī „Kia Cee'd”. Vizuāli abi auto ir līdzīgi tikai profilā, taču dizains, it īpaši priekšdaļā, ir pavisam citāds. Atšķirību var pamanīt pat no 100 metru attāluma. Kurš no tiem abiem liekas glītāks — tas nu ir personīgās gaumes jautājums. Manuprāt, „Cee'd” ir spicāks, tam ir eiropēiskāka sejas izteiksme, taču bez tās aicinošās noslēpuma devas, kas nojausama, ieskatoties „i30” nedaudz aziātiskajos vaibstos. „Cee'd” ieguvus slaidu muskulotū virsbūvi, kas atšķirībā no „i30” sievišķīgajām līnijām izstaro vīrišķīgu atlēta enerģiju. Tam ir



Mierīgāka, zemāka raksturīgā līnija paceļ automašīnas sānu malu, radot gaismas un ēnu spēli, kas ir plūdlīniju formas raksturīgākā īpašība.

Par korejiešu kompakto automobiļu pozitīvajām pārmaiņām liecina arī interjers, kur apdares kvalitāte nu ir vismaz vienā līmenī ar „Ford Focus”. Pasažieru telpu jaunajā modelī ir izdevies paplašināt uz slīpāka vējstikla rēķina, aizmugurējo pasažieru ērtības

smadzenēm daudz labāk nekā skaitļi. Dārgākajās modifikācijās pieejams „Supervision” monitors, kas atvieglo orientēšanos auto funkciju kontrolē. Salona ietilpība ir viena no „Cee'd” daudzajām pozitīvajām iezīmēm. Četriem vietas pietiks bez problēmām, arī piecatā var sasēsties, ja vajag. Kā jau Dienvidkorejas ražojumam pieklājas, bāzes aprīkojums ir plašs — gaisa kondicionieris, elektriski regulējami logi,



kontroles sistēma, kā arī „kalnā braukšanas asistents”, kas, uzsākot gaitu, mašīnai neļauj ripot atpakaļgaitā. Patikams atklājums ir audiosistēma. USB savietojamība ļauj pieslēgt „iPhone”, kā arī izbaudīt tajā iesūknētās mūzikas gigabaitus, ērti manipulējot starp izpildītāju vārdiem, albumiem un dziesmu nosaukumiem. Turklāt skaņa ir pārsteidzoši laba. 380 litru bagāžnieka ietilpību var palielināt līdz 1318 litriem, nolaizot aizmugures sēdekļu atzveltnes, tomēr līdzena kravas nodalījuma grīda neveidojas.

Arī „i30” salons spēj pārliecināt! Interjera arhitektūra te ir atšķirīga no „Cee'd”, jo spilgti akcentētā paneļa viduskonsole vairs neatrodas vienotā blokā ar mērinstrumentu paneli, kura pulksteņi novietoti divās atsevišķās dzīlās akās. Kopumā interjers ar savu solīdo pabeigtību priecē acis, un par tādu salonu nebūtu jākaunas pat klases etalonam golfam. Stūresrats, apšūts ar ādu, ir patīkami stingrs un ērts. Pie „i30” stūres vadības ierīču, ieskaitot audio un klimata kontroles slēdzus, novietojums ir optimāls, lai

gan tikai par 11 litriem) nekā „Golf VI”.

Savdabīgs jaunievedums ir „Flex Steer”. Tā ir aprīkojuma opcija, kas ļauj mainīt stūres reakciju, izvēloties starp trim režīmiem — komforta, normālu un „sporta”. Komforta režīms paredzēts pilsētai, kur nelielos ātrumos viegla stūres pagriežamība lieki noder, lai novietotu auto stāvvietā. Lietojot auto ikdienā, ierindas braucējs izvēlēties normālo vai sporta režīmu, taču lielas atšķirības nav. Katrā ziņā man tīkamākais šķita pēdējais no šiem režīmiem un tā arī neradās nepieciešamība to mainīt ne pilsētā, ne ārpus tās.

Abi degustētie auto — gan „Cee'd”, gan „i30” — bija aprīkoti ar manuālo pārnesumkārbu un ekonomisko 1,4 litru dīzeļdzinēju. Iedarbināts dīzeļa dzinējs ir praktiski nedzirdams. Rodas sajūta, ka sēdi benzīna dzinēja darbinātā automašīnā. Korejiešiem izdevies tiešām patīkams, neliela tilpuma dīzeļdzinējs, kas pilsētas satiksmē uzvedas ne sliktāk kā divu litru dīzelis. Jauda un grieze pilsētai ir vairāk kā pietiekamas, un

Turpinājums 8. lpp ➤

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

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

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.
AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem,
 elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas,
 magnetolas, parkošanās senesorus.
 Uzpildām un remontējam KONDIČIONIERUS.

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

**SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO
 PAR PIEVILCĪGU CENU!**

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

Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomainīšanu, bremžu disku apvērpošanu.
- 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 komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.

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

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



Ko vēl var vēlēties?

«Kia Cee'd» / «Hyundai i30» degustācija

➤ Turpinājums no 7. lpp

nelielais dzinējs ir ļoti atsaucīgs, neliels gurdums vērojams tikai pie zemiem apgriezieniem. Nelielais 1,4 litru dīzelīdzinējs ir neparasti elastīgs, atsaucīgs un kluss. Šis 90

nevajadzīgo dzinēja darbu brīvgaitā. Pēc vajadzības „ISG” var atslēgt. Un mēs, uzsākot braucienu, tā arī izdarījām. Jo dzinēja izslēgšanās ir mazliet kaitinoša, īpaši stāvēt garā sastrēgumā un ik pa brīdī pārvērtoties par dažiem metriem, turklāt šis 1,4 litru

Uz ceļa gan „Kia Cee'd” gan „Hyundai i30” uzvedas ļoti korekti. Braucot normāli, ikdienas režīmos ir ļoti patikama sajūta, auto labi tur trajektoriju. Līdzsvars starp gaitas komfortu un vadāmību ir optimāls, ar jūtamu uzsvāru uz komfortu. Nekā sportiska, un no



zirgspēku agregāts ļoti patikami pilda savas funkcijas, un pilsētā neprasās pēc lielāka tilpuma un griezes momenta. Dinamika varbūt nav nekāda iespaidīgā, taču 220 Nm griezes moments nav gluži zemē metams, un, sākot no aptuveni 1700 apgriezieniem, 1,4 litru dīzelītis ceļ tīri pieņemami. Tiklīdz ir aprasts ar samērā slinko uzrāvienu (12 sekundes līdz 100 km/h), braukšana ir prognozējama un patikama un vidējais oficiālais degvielas patēriņš — tikai 4 litri uz 100 km, kas reālajā dzīvē gan sasniedzams tikai ārpus pilsētas. Sešpakāpju manuālā pārrēķinātā slēdzas precīzi, pārslēgšanās notiek ar tādu nelielu plakšķi. Jāpiebilst, ka jau standartā šīs automašīnas aprīkotas ar sešu pārrēķinātā kārību, kas ne vienmēr pieejama tik maza tilpuma dzinējiem. Ražotājs izvēlējies servisa apmeklējuma intervālu 30 000 km, kas šķiet daudz šādām dzinējām.

1,4 litru dīzelīdzinēju, kam ir 90 ZS 4,2 litru patēriņu izdevās panākt tikai uz šosejas.

„Blue Drive” tehnoloģijas krietni samazina degvielas patēriņu automašīnās ar mehānisko pārrēķinātā kārību. „ISG” sistēma („Integrated Stop and Go”) automātiski izslēdz dzinēju, automašīnai apstājoties, lai reducētu

dīzelīdzinējs jau tāpat ir apveltīts ar ļoti mazu apetīti.

Degustējām arī „Hyundai i30 Blue Drive Comfort”, kas bija aprīkots ar 1,6 „GDI” benzīna dzinēju, kura jauda ir 135 ZS, un sešu pakāpju mehānisko ātrumkārbu. 1,6 litru benzīna dzinējs ir patikami kluss, pēc dabas maigs un atsaucīgs, taču ar saviem 135 zirgspēkiem reālajā dzīvē tas paātrinājumā nav tik žiperīgs, kā varētu sagaidīt no tehniskajos datos norādītajām 9,9 sekundēm līdz 100 km/h. Vidējais degvielas patēriņš — 5,3 litri uz 100 kilometriem. 1,6 litru „GDI” 135 ZS benzīna dzinēju nodedustējām arī kopā ar „Kia” jauno progresīvo sešpakāpju divsajūgu „DCT” transmisiju („Dual Clutch Transmission”), kas samazina degvielas patēriņu, un pārrēķinātā automātiskā pārslēgšana notiek gludi un nemanāmi. Paātrinājumu 0—100 km/h šādi aprīkots auto sasniedz 10,8 sekundēs, un vidējais degvielas patēriņš tam norādīts 6 litri uz 100 kilometriem. Bet galvenais, ka šis „Kia Cee'd” bija nevis hečbeks, bet gan „Cee'd Sportswagon” universālis, tādēļ šo auto apskatīsim kādā no nākamajām salīdzinošajām degustācijām.

tādas mašīnas to arī nevajadzētu prasīt. Mašīnas balstiekārta nav tik izsmalcināta kā labākajiem Eiropas paraugiem, piemēram, „Ford Focus”. Taču tā negrasās piekāpties „Opel Astra” un šķiet sportiskāka par „Toyota

Degustācijas secinājumi

Degustētie korejiešu auto pārsteidz, bet labā nozīmē, liekot trūkties visiem autoražotājiem Eiropā. Ne velti eksperti pasaules autoindustrijas nākotni sāk iezīmēt korejiešu krāsās — „Hyundai” un „Kia” sāk globālā tirgus iekarošanu, būvējot savus dizaina centrus un rūpnīcas Eiropā. Vairs nav nekādu šaubu, ka korejiešiem ir izdevies piemēklēt īsto atslēdziņu Eiropas durvju plašākai atvēršanai.

Pēc degustācijas kopējais iespaids ir ļoti labs — „Kia Cee'd” un „Hyundai i30” ir kompakti ģimenes automobiļi, kuriem faktiski nav nekādu būtisku trūkumu. Tie ir mūsdienīgi auto visās jomās, kas nevedina uz trakošanu pie stūres un ir pieejami par mērenu cenu. Tagad korejieši ir apsteiguši daudzus Eiropā iecienītākos kompakta izmēra ģimenes auto ne tikai ar cenu un standarta aprīkojuma



Auris”. Mēreni cieta, bet labi līdzsvarota gaita, ļaujot balstiekārtai absorbēt ceļa nelīdzenumus. Katrā ziņā Latvijas asfalta īpatnības nešķiet nogurdinošas, bet stūre ir pietiekami precīza, lai puslīdz pārliecinoši justos citu ceļu satiksmes dalībnieku vidū. Stūres reakcija gan varēja būt sportiskāka. Pat „Flex Steer” opcija, kas it kā ļauj vadāmību nedaudz pielāgot savām vēlmēm, sporta režīmā nesniedz gaidīto. Toties korejieši ir labi

klāstu, bet arī ar izgatavošanas kvalitāti, salona ērtumu un pat ārējo izskatu. Būtiskas atšķirības starp abiem degustētajiem auto ir tikai dizainā: „Cee'd” šķiet eiropeiskāks, vīrišķīgāks un sportiskāks, „i30” ir oriģinālāks, izsmalcinātāks, un, kā noskaidrojām, tam pieder jaunīšu simpātijas. Braukšanas ziņā būtisku atšķirību starp abiem auto tikpat kā nav, vismaz mums degustācijas laikā tādas neizdevās fiksēt, ņemot vērā, ka abi modeļi netika degustēti vienā laikā un vienādos ceļa apstākļos.

„Kia Cee'd” un „Hyundai i30” plusi: laba cenas/vērtības attiecība, pievilcīgs dizains, kvalitatīvs interjers, plašs aprīkojums, komfortabla gaita; minusi: braukšanas īpašību ziņā atpaliek no labākajiem Eiropas konkurentiem.

Sākumcenas: „Kia Cee'd” hečbeks „1,4 DOCH 6M/T CVT LX Plus” maksā 13 990 eiro, bet „Hyundai i30” hečbeks „1,4 MPI 6M/T Air” maksā 14 890 eiro. Cenas šķiet ļoti

pastrādājuši pie skaņas izolācijas. Pasažierus netraucēs ne āra trokšņi, ne dzinēja radītā skaņa, lai gan šis nav pats klusākais auto, braucot pa grants ceļu. Par spīti sportiskajam dizainam, nedz „Kia Cee'd”, nedz arī „Hyundai i30” nav radīti, lai ielintrīgētu un aizrautu azartiskas braukšanas piekritējus. Gluži otrādi — šie ir tipiski ģimenes hečbeki ikdienas vajadzībām. Secinājums viens — auto šo uzdevumu veic lieliski.

pieņemamas, jo īpaši tad, ja ņem vērā aprīkojumu un septiņu (vai piecu) gadu garantiju, arī lietošanas izmaksas ir ļoti konkurētspējīgas.

„Cee'd” un „i30” ir pilnīgi pašpietiekami auto. Perfekts kompaktklases dizains, ekonomiski dzinēji, Latvijas ceļus saprotoša piekare — te ir viss, ko no auto gaida... Skaidrs, ka šie kompaktie modeļi nederēs kompleksu māktiem cilvēkiem, kuriem mašīna vispirms kalpo iespaida radīšanai un savas pašapziņas celšanai. Bet tas jau ir psihoterapeitu, nevis autožurnālistu darba lauks... Toties, „Cee'd” vai „i30” lieliski iederēsies to ģimenes cilvēku dzīvē, kuru pašmērķis nav sava ego spodrināšana ar dārgas automašīnas palīdzību. Godīgi sakot, dzīvojot Latvijā un braucot likuma atļautajās robežās, no auto nekas vairāk arī dzīvē nebūs vajadzīgs! Lai vēlētos ko lielāku, ātrāku, prestižāku, ir jābūt vai nu ļoti īpašām vajadzībām, vai arī ļoti īpašām ambīcijām.

AUTOMĀTISKO PĀRRĒKINĀTĀ KĀRĪBU REMONTA RŪPNĪCA

RECRO

QUALITY THROUGH TECHNOLOGY

www.recro.eu



CĒSIS

T: 2920 7606

BENZĪNA UN DĪZELDEGVIELAS SISTĒMU, DEGVIELAS BĀKU TĪRĪŠANA AR

JET CLEAN TRONIC

SPRAUSLA PIRMS TĪRĪŠANAS

SPRAUSLA PĒC TĪRĪŠANAS

Silver Crown

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

Auto Gāzes serviss



diagnostika • remonts •
uzstādīšana • rezerves daļas

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

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

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

mazlietotas
ZIEMAS RIEPAS

FREDA RIEPAS

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

REZERVES DAĻAS

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

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem

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

Samazināta degvielas izmaksas
Līdz 50%

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

konstantum

AUTOGĀZES SERVIS

REĀLA EKONOMIJA!

ADS SERVIS 29398000