



4. lpp



1., 6. lpp



5. lpp

Nem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

FEBRUĀRIS NR. 2 / 2013 (185)

A Autosporta vēsture

Piloti un komandas — sinonīmi

Senos laikos viens no divainās komunistu ideoloģijas murgiem bija slavenā tēze: „Sakām partija — domājam Ļeņins, sakām Ļeņins — domājam partija.” Šodien tā daudziem izklausītos pēc pilnīga vājprāta, ja vien neatkarīgās Latvijas ne tik senajā vēsturē ciniski polittehnologi nebūtu centušies radīt analoģu: „Sakām LPP/LC, domājam — Šlesers.” Taču, par laimi, visi iepriekš minētie personāži un politiskie spēki šobrīd jau ir aizslaucīti vēstures mēslainē. Tāpēc varam droši pievērsties daudz patīkamākām lietām un ieskatīties 1. formulas vēstures apcirkņos, kur arī

iespējams atrast personības, kuru vārdi laika gaitā kļuvuši par sinonīmiem viņu komandām. Droši vien tie F-1 fani, kuri sacīkstēm sākuši sekot pagājušajā desmitgadē, kā pirmo piemēru minētu Mihaēlu Šumaheru un „Ferrari”. Šumahera periodā itāliešu komanda piedzīvoja neatgriezeniskas pārmaiņas — boksos latīnisko aizrautību un skaļo haosu nomainīja vēss lietīškums un vāciska precizitāte, mehāniķi sacīkšu laikā vairs nedrīkstēja jokot un atspirdzināties ar malku sarkanvīna, un galu galā kopš 1997. gada arī pašas „Ferrari” formulas zaudēja neaizmirstamo „Italian racing red” tumši

sarkano krāsas toni un tagad ietērptas gaišā „Marlboro red” krāsā... Jā, Šumim 10 sezonās ar „Ferrari” ir 180 starti un 5 čempiona tituli, taču — lai iemantotu ne tikai „Ferrari” līdzjutēju cieņu, bet arī patiesu mīlestību, ar uzvarām vien nepietiek. Tādēļ itāliešu sporta fanu aptaujās „Ferrari” pieckārtējais čempions Šumahers nespēj mēroties popularitātē ar leģendāro Žilu Vilenēvu, kurš 1977. gadā kā komēta ienāca F-1 un četrās sezonās kļuva par vienu no spožākajām leģendām, kas nesaraucjami saistīta ar „Scuderia Ferrari”.

Žils Vilenēvs un «Ferrari»

„Pasaulē vēl nav bijis pilota, kurš tik ļoti alkotu uzvarēt,” tā par Žilu Vilenēvu tolaik rakstīja pasaules autoprese, jo mazais kanādiēts pie sacīkšu auto stūres bija pats ātruma un bezbailības iemiesojums, kuram vēss aprēķins bija svešs un sacīkšu azarts nozīmēja vairāk par rezultātu finišā. Tomēr viņš respektēja džentlmeņu vienošanos un 1979. gadā izdarīja visu iespējamo, lai „Ferrari” tābrīža pirmais pilots Džodijš Šekters kļūtu par čempionu. Diemžēl nākamās divas sezonas „Ferrari” mašīnas vairs nebija konkurētspējīgas, taču Žils atsevišķās sacīkstēs bija spējīgs vinnēt pat ar bezcerīgu mašīnu, visu distanci noturot aiz sevis sāncenšu peletonu. Viņš nepārtrauca ciņu pat tad, kad formulai bija palikuši vairs tikai trīs riteņi... Nepilnās četrās sezonās „Ferrari” vienībā Vilenēvs aizvadījis 66 sacīkstes, 18 reizes braucis līderpozīcijā, izcīnījis savai komandai tikai sešas uzvaras, toties — kādas! „Ja man dzīvē kāds dotu piepildīt trīs vēlēšanās, tad pirmā būtu kļūt par autosacīkšu pilotu, otrā — nokļūt līdz F-1, bet trešā — braukt „Ferrari” komandā!” tā savas karjeras sākumposmā apgalvoja Žils Vilenēvs. Visas trīs vēlēšanās viņš paspēja piepildīt, pirms gāja bojā 1982. gada 8. maijā, pie „Ferrari” stūres avarējot Zolderas trasē Beļģijas GP izcīņas kvalifikācijas braucienā.



Viņa dzīve tragiski aprāvās 1968. gada 7. aprīlī avārijā „Formula-2” sacīkstē Hokenheimā. Klārks aizgāja nepārspēts — dzīves laikā viņš bija uzvarējis 25 reizes, izcīnījis 32 goda pjedestālus, ieguvis 33 „pole

positions” — vairāk, nekā tobrīd spējis jebkurš cits. Diemžēl viņš gāja bojā 32 gadu vecumā un nepaguva parādīt, cik dižens būtu varējis kļūt.

Turpinājums 6. lpp ➤

Džims Klārks un «Lotus»

Vistalantīgākais britu pilots Džims Klārks visu mūžu saglabāja uzticību vienai komandai — Kolina Čepmena „Team Lotus”, ar kuru kopā kļuva gandrīz neuzvarams. Deviņi gadi un 72 starti 1960.—1968. gadu sezonās atnesa divus F-1 čempiona titulus, taču vēl divās citās sezonās skotu pilots izcīnījis visvairāk GP uzvaru. 1963. gadā viņš no 10 sacīkstēm vinnēja septiņas, nobraucot līderpozīcijā 70% no distanču kopgaruma, kas joprojām ir nepārspēts sezonas rekords. Nākamajā — 1964. — gadā Klārks zaudēja titulu sezonas pēdējās sacīkstes pēdējā aplī, kad neizturēja motors. Toties 1965. gadā Klārks atkal bija nepārspējams: F-1 čempionātā uzvarēja 6 GP sacīkstēs no 10, kā arī triumfēja Amerikas leģendārajā „Indianapolis 500”, kurā nobrauca līderpozīcijā 190 apļus no 200. Džims Klārks bija bezbailīgs cīnītājs un īsts džentlmenis.



Voxan

Atziņa: izrādās, ka Francijā ne tikai ēd vardenes

Ronalds Cimoška

Tālajā 2002. gadā kādā vasaras pievakarē es braucu ar motociklu no Rīgas Šauļu virzienā. Pirms tilta pār Lielupi ceļa malā pamanīju stāvošu neredzētu motociklu ar Vācijas numura zīmēm un tam blakus uz metāla barjeras sēdošu sērīga paskata braucēju, kas savu ķiveri bija novietojis uz zemes blakus motocikla ritenim. Tolaik šāda zīme nozīmēja, ka braucējam ir nepieciešama palīdzība. Tā bija mana pirmā un līdz šim brīdim vienīgā tikšanās ar šo franču motociklu būves izstrādājumu.

Braucējs izrādījās vācu žurnālists, kuru bija piemeklējusi kāda tehniska ķibe. Motociklam esot nopietna „shaize” — dzinējs

Riktīgs „Hitler kaput”, es nodomāju pēc tā, kā dispečerei minūtes desmit mēģināju populārzinātniski izskaidrot, kur atrodas Jelgavas šoseja un kā pa to aizbraukt Šauļu virzienā līdz Lielupes tiltam un pēc tam tikpat ilgi to pašu atkārtot evakuatora šoferim. „Kaput” vai „nicht kaput”, bet ar atrašanās vietas noskaidrošanu, kaut arī ar zināmām pūlēm, tikām galā, bija jāpāpēta, kas īsti šim teiksmainajam Francijas motoeksotikas pārstāvim ar skanīgo nosaukumu VOXAN bija atgadījies. Pēc dzinēja apskatīšanas bija laiks ieplest acis man — kloķvārpsta kā tāds grāfs Monte Kristo bija nolēmusi daļēji izrauties no ciešā un smacīgā kartera gūsta, atlaužot iespaidīgu kartera gabalu kreisajā pusē. No motocikla iegādes brīža grāfs „Kloķvārps te



esot „kaput” un te vairs nekas neesot līdzams. Vajagot braukt uz mājām, apdrošinātāji esot informēti, tikai viņš nekādi nevar izstāstīt evakuatoru dispečerei, kur atrodas, jo vienīgās valodas, kurās tā runā — latviešu un krievu, viņš lielā stresa dēļ esot nedaudz piemirsis.

Kristo” bija cieties veselus 8000 kilometrus. Tā es pirmoreiz uzzināju, ka Francijā ražo ne tikai „Renault” un „Citroen” un ēd vardenes. Kompānija „Voxan” pirmo reizi sevi pieteica 1995. gadā, tomēr „dzīvu” motociklu

Turpinājums 8. lpp ➤

Lētākās
JAPĀNU
AUTO DAĻAS
www.japanautodalas.lv
Rīga, Matisa 86a, T. 2923 4804, 6729 5437
Jelgava, Raiņa 14, T. 2686 9281, 6308 1090
skype: gulbisa

Auto Gāzes serviss

• diagnostika • remonts •
• uzstādīšana • rezerves daļas •
Tehniskie jautājumi: 27707776
Pieraksti uz apkopēm: 29461330
Rezerves daļas: 29466474
Ganību dambis 25a, Rīga
www.heinrihs-gaze.lv

Saņem izziņu
30 minūtēs!
MEDICĪNISKĀ KOMISIJA
► autovadītājiem
► ieroču nēsāšanai
► pirmstermiņa komisija
TĀLR. 67627653
KATRU DARBA DIENU 9:30-17:30
BAUSKAS IELĀ 86, 3. STĀVĀ (CSDD ĒKA)

Tev apnīcis meklēt savam Opel meistaru?
DROŠI BRAUC CIEMOS PIE MUMS!
Mēs palīdzēsim novērst problēmas, ar kurām citi netiek galā.
Zvani 66001166 vai atsūti e-pastu info@autoblitz.lv
un pieprasi cenas piedāvājumu.
Tavs uzticamais
Auto Blitz Opel serviss
atrodas Skanstes ielā 33!

A Tehniskais birojs

Cik svarīgi ir laikus nomainīt automašīnas dzesēšanas šķidrumu?

Raivis Dzosens,
«Auto Blīts» servisa vadītājs

Mūsdienu automobiļa dzesēšanas sistēma rūpējas ne tikai par dzinēja labsajūtu, neļaujot tam salt un pārkarst, bet papildus savam tiešajam pienākumam veic arī vēsā laikā tik ļoti nozīmīgo salona apsildes funkciju. Savukārt daudziem automobiļiem ar automātisko transmisiju dzesēšanas sistēma rūpējas par to, lai ātrumkārbas eļļa nepārkārstu un nezaudētu savas darba īpašības.

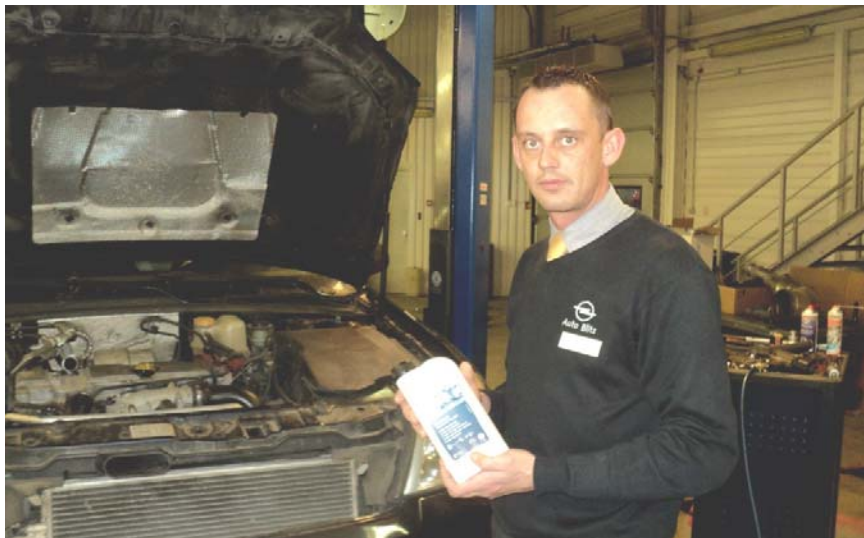
Autovadītāji par dzesēšanas sistēmu bieži vien aizdomājas tikai tad kad mērinstrumentu panelī iedegas sarkanā signāla lampa, ja termometra stabiņa piktogrammu. Skaidrs — motors sāk pārkarst un, lai nenodarītu jaunumu savam auto, ceļu turpināt nedrīkst.

Savukārt, ja dzinēja temperatūra aukstā laikā pārāk lēni ceļas, sistēma vairs nenodrošina vajadzīgo siltumu. Siltā laikā pārmērīgu motora dzesēšanu var arī nemanīt, taču reizē ar apkārtējā gaisa temperatūras pazemināšanos pārdzesēšana noteikti ir konstatējama. Turklāt drēgnumu izjūt ne tikai šoferis un pasažieri, arī automobiļa dzinējam

tas nepavisam nepatīk. Motoram, kurš ilgi ir spiests strādāt nepietiekamas temperatūras režīmā, pieaug degvielas patēriņš un arī darbības stabilitāte var pasliktināties.

Tāpat kā automašīnas dzinējam ir nepieciešama regulāra eļļas maiņa, arī dzesēšanas šķidrums nav mūžīgs. Speciālajiem nesasalstošajiem šķidrumiem jeb antifrīziem kalpošanas ilgums parasti ir divi līdz trīs gadi.

Mūsdienu automašīnās lietotajiem dzesēšanas šķidrumi galvenokārt bāzējas uz monoetilēnglikolu. Tam ir ūdens šķīdumā labas aizsardzības īpašības pret salu un laba siltumapmaiņas spēja, kas nodrošina ātru atdzesēšanu un aizsardzību pret salu. Diemžēl minētā viela ir ļoti korozīva. Tāpēc, lai aizsargātu sistēmu pret korozijas ietekmi, tai tiek pievienotas dažādas piedevas. Automašīnu rūpniecības vētrains attīstības laikā dzesēšanas sistēmas ir kļuvušas mazākas, plānākas, cirkulācijas ātrums ir palielinājies vairākas reizes, darba temperatūra ir pieaugusi un lietošanā ir pērti jauni viegļie metāli. Tāpēc ir kļuvusi plašāka arī dzesēšanas šķidrumu skala. Piedevu izvēlē ir notikusi vairāku paaudžu nomaiņa. Ir notikusi



atteikšanās no apkārtējai videi un veselībai kaitīgajiem nitrātiem, nitrātiem, amīniem un fosfātiem.

Tomēr praksē par dzesēšanas šķidruma maiņu parasti atceramies tikai tad, kad sākas kaut kādas kibeles. Mūsdienu automašīnās ir neskaitāmi dzinēja temperatūras devēji, kuri iespaido motora darbību dažādos režīmos. Ar laiku tie, būdami kontaktā ar vecu dzesēšanas

šķidrumu vai — vēl jaunāk — ar ūdeni, apaug ar nosēdumiem un vairs precīzi nepilda savu uzdevumu. Arī dzesējošā šķidruma sūknis un termostats sāpīgi izjūt veca vai nekvalitatīva dzesēšanas šķidruma klātbūtni. Visbeidzot apsildes sistēmas radiators sāk pamazām aizsērēt, un apsildes sistēma vairs nespēj nodrošināt vajadzīgo mikroklimatu automašīnas salonā. Lai izvairītos no šīm

nepatīkšanām, ieteicams laikus pievērst uzmanību mašīnas radiatora saturam. Ja, atverot dzesēšanas šķidruma izplešanās bāciņas vāku, iekšā redzama brūna un duļķaina zupa, vislabāk to apmainīt pret jaunu, pārliecinoša ražojuma antifrīzu. Iegādājoties lietotu automašīnu, labāk neziņēt, bet uzreiz nomainīt gan visas eļļas, gan antifrīzu. Teorētiski dzesēšanas šķidrumam pirms ziemas var pārbaudīt blīvumu un attiecīgi arī sasalšanas temperatūru, tomēr drošāk ir iepildīt jaunu.

Labas kvalitātes dzesēšanas šķidrumiem izvirzītas visai augstas prasības. Tiem ir zema sasalšanas temperatūra, kurai mūsu klimatiskajos apstākļos ir jābūt –40 °C. Vārīšanās temperatūra ir virs 100 °C. Neatkarīgi no krāsas — modernie antifrīzi savā starpā ir jaukami. Turklāt tie neatstāj nelabvēlīgu iespaidu uz alumīnija, vara sakausējuma un gumijas detaļām. Tāpat labs antifrīzs neveido kalķakmeni, nebojā un pat uzlabo dzesēšanas sistēmas darbību. Vēl jāpiebilst, ka visi šie šķidrumi ir indīgi un apieties ar tiem vēlams uzmanīgi. Tāpēc ieteicams dzesēšanas šķidruma nomaiņu uzticēt profesionāļiem.

AUTO ZIŅU PORTĀLS
www.autonews.lv

Jauns autoraidījums «Rīga Radio»

„Rīga Radio 94,5 FM - „Autopasaule” ar Arnis Blodonu”, bieži skandētā reklāma neļauj aizmirst katru pirmdienu ieslēgt radio. Lakonisko pieteikumu atspēko plašais raidījumu veidotāju un viesu skaits radio tiešā ētera studijā no pulksten 18 līdz 19. „Autopasaule” - programma visiem, kuriem interesē dzelzi, transports, dzinēji un citas tikpat lieliskas izklaides. Autobraucēji un autožurnālisti, servisa meistari un policijas pārstāvji atbild ne tikai uz raidījuma vadītāja, bet arī klausītāju jautājumiem, kuri zvina uz bezmaksas tālruni 1808.

Arnis Blodons vairāk kā 10 gadus auto un motožurnālista radošo biogrāfiju veidojis gan Latvijas Radio („Monopols pie stūres”), gan Latvijas Televīzijā, producējot raidījumu „Motociklisti”. No 2013. gada janvāra ar „Rekro” un WD40 atbalstu „Autopasaule” - sarunas par tehniku, satiksmi un drošību dzirdamas „Rīga Radio” un internetā www.rigaradio.lv

„Autopasaule” izskanējušās tēmas -



viņš ir labticīgs ieguvējs. Un tomēr aktualizējis mūžsenais jautājums - ko darīt? Ierasta esot atbilde — nepieciešams tiesas atzinums par auto iegādes legalitāti, jāsazinās ar auto īpašnieku Vācijā un juridiski jāvienojas par auto tālāko ekspluatāciju. Šo rīcības plānu

Roberts Elbakjans - „RE Autoklubs” pārstāvis, daudzkārtējais Parīze — Dakāra dalībnieks, tehniskā nodrošinājuma komandas vadītājs - ar automehāniķa prasmēm aizvedis rallija komandu līdz 14. vietai kopvērtējumā 2012. gada sacīkstēs. Roberta pieredze autoremontā, apkopē ir neatsverama dēļ tās zināšanu bagāžas, kura iegūta autosporta augstākā kaluma trasēs.

„Autopasaule” konsultants, lietotu auto „guru” Uģis Vītols ir pretrunīgs kā pats lietotais autiņš, tomēr Uģa pieredze un zināšanas par 12 līdz 20 gadus veciem auto Latvijas tirgū ir nenovērtējamas. Noturēties virs ūdens divus gadu desmitus šais duļķainajos autotirdzniecības ūdeņos liecina par zināšanām, pieredzi, spītību un intūciju.

Kopā ar speciālistiem un raidījuma viesiem autožurnālists Arnis Blodons klausītājus ievēdīs un arī palīdzēs izkļūt no tehnikas ekspluatācijas labirintiem, izglītos klausītājus ar sarunām par autosporta niansēm, drošu braukšanu un tehnisko apkopi sadzīves un profesionālajā līmenī. Protams, neiztikt bez novītātēm par jaunu un ne tik jaunu tehniku, to īpašībām, niķiem un nepieciešamām uzlabojumiem.

Klausies raidījumu „Autopasaule” „Rīga Radio” (95,5FM) katru pirmdienas vakaru no 18 līdz 19 tiešajā ēterā. Zvani 1808 un raksti autopasaule@rigaradio.lv un piedalies raidījuma veidošanā.



zagli auto tirdzniecība Latvijā, transmisijas mezglu ilgmūžība, latviešu automehāniķu devums rallijā „Parīze-Dakāra”, auto un moto jaunumi.

Pirmā raidījuma „Autopasaule” aktualitāte — Latvijas iedzīvotājs iegādājies, pašam to nezinot Vācijā zagli auto. Juridiski

raidījumā apstiprināja arī Ints Kūzis - Valsts Policijas priekšnieks, kurš tovarak iejutās ne tikai viesā, bet arī eksperta lomā.

Kā eksperts jautājumos par tehnisko mezglu ilgmūžību, transmisiju, kā arī jauno auto spektru raidījumā piedalās „Auto Info” žurnālists Kaspars Bergmanis. Savukārt

LIGUMSS
PIEKABES

Z/S «Ķiršlejas»

**vairāk kā 30 veidu
PIEKABES**

Tirdzniecības laukumi
Rīgā, Smiltēnē, Valkā
Tāl: 2020 2333, 2020 5333
www.ligumss.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

«FARKOPI»
ar E-20 sertifikātu

**IZPŪTĒJI,
AUTO AKSESUĀRI**
vairumā un mazumā, uzstādīšana un serviss

LIETIE DISKI, RIEPAS

**DBV, EĻĻAS,
AUTOKOŠMĒTIKA**

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

autGāze

GĀZES IEKĀRTU
UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem,
elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas,
magnetolas, parkošanās senosorus.
Uzpildām un remontējam KONDICIONIERUS.

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

AUTOVEIKALS

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

Rīga, Strēlnieku iela 6
Tāl. 67331505,
mob. 29516624

9-19
10-15

**JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS**

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

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

SIA izdevniecība «AUTOINFO»
sadarbībā ar CSDD.
Reģ. apl. Nr. 000702099
Rīga, Nometņu iela 47-13, LV-1002
Direktors — Kaspars Bergmanis.
Iznāk reizi mēnesī.

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM

AUTO
info

Tirāža — 10 000
Tālrunis reklamām 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv



CSDD nodrošinājusi jaunā parauga vadītāja apliecību izsniegšanu pirms Eiropā noteiktā termiņa

CSDD nodrošinājusi, ka Latvijas autovadītājiem jaunā parauga transportlīdzekļu vadītāja apliecību izsniegšana notiek jau no šī gada 2.janvāra, lai gan visās Eiropas valstīs tās obligāti jāievieš no 2013.gada 19.janvāra.

Janvārī CSDD izsniegusi vairāk nekā 6000 jaunā parauga vadītāja apliecības. Vienlaikus CSDD uzsver, ka transportlīdzekļu vadītājiem jaunā kārtība nerada papildus sarežģījumus vai izdevumus, jo esošās apliecības ir derīgas līdz uz tām norādītā termiņa beigām. Tāpat kopš 2.janvāra tiek izsniegtas arī jaunā parauga braukšanas mācību atļaujas jeb „baltās tiesības”.

2006.gada 20.decembra Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/126/EK nosaka, ka nolūkā uzlabot apliecību drošību un atpazīstamību, līdz 2013.gada 19.janvārim visām Eiropas Savienības (ES) un Eiropas Ekonomiskās zonas (EEZ) valstīm jāievieš jaunā parauga

vadītāja apliecības. Jāpiebilst, ka līdz 19.janvārim ES un EEZ par derīgām uzskatāmas vairāk nekā 110 dažādu paraugu apliecības, kas rada sarežģījumus ar to atpazīstamību un viltošanas gadījumiem.

Pāreja uz jaunā parauga vadītāja apliecībām Latvijā notiek pakāpeniski, līdz ar to esošās vadītāja apliecības ir derīgas līdz uz tām norādītajam termiņam. Protams, iepriekšējā parauga vadītāja apliecību pret jauno priekšlaicīgi var apmainīt jebkurš auto vadītājs, kurš to vēlas. Ņemot vērā, ka Latvijā pamatā vadītāja apliecības tiek izsniegtas uz pieciem vai desmit gadiem, tad pakāpeniska pāreja uz jaunā parauga vadītāja apliecībām tiks pabeigta 2022.gada beigās.

Jauno apliecību izgatavošanā izmantotas jaunākās tehnoloģijas un pretviltošanas elementi. Piemēram, mainīgs lāzergravēts attēls, kas ietver apliecības turētāja fotogrāfiju un dzimšanas datumu; burtu „LV” kustīgs attēls; izcelta reljefa drošības elements – ar tausti jūtamas burtu „CSDD” kontūras. Tādējādi tiek pastiprināta apliecību aizsardzība un drošība, kā arī nodrošināta augstāka kvalitāte. Tāpat kā līdz šim, jaunās apliecības būs vadītājiem jau ierastajā izmērā – kredītkartes formātā, kā arī maksa par vadītāja apliecību saglabājas līdzšinējā.

Leģendas atdzimšana: Rīgas Motormuzejā unikāls eksponāts – Latvijā ražotais un pilnībā atjaunotais RAF-977E «Latvija»

No janvāra beigām Rīgas Motormuzeja ekspozīciju papildinājis 1963.gadā Latvijā ražotais un Rīgas Motormuzeja speciālistu pilnībā atjaunotais leģendārais mikroautobuss RAF-997 E, „Latvija”.

„Neliela izmēra, manevrēt spējīgs un drošs – piemērots kā pilsētas videi, tā izbraukumam uz laukiem; lieli logi, jumta lūka, ērti sēdekļi un temperatūras ziņā komforts kā ziemā tā vasarā; speciāls bagāžas nodalījums; gida sēdvietā aprīkota ar mikrofonu un radiouztvērēju” – šīs ir galvenās vērtības, ka tika pieminētas bukletā, kurš pirms 50 gadiem reklamēja RAF-977E „Latvija” – pirmo sērijveidā ražoto tūristu mikroautobusu bijušajā Padomju Savienībā.

Savā „pirmajā dzīvē” 1963.gadā ražotais „busiņš” kalpoja Valmieras slimnīcas vajadzībām, bet pēc norakstīšanas tā „darba mūžs” varēja beigties kādā no pārkausēšanas krāsnīm. Laimīgā kārtā mikroautobusu atrada un kā vērtīgu eksemplāru atzina Rīgas Motormuzeja darbinieki. Divus gadus norisinājās spēkrata rūpīga restaurācija.

Mikroautobusa «Latvija» vēsture

20.gadsimta 50-tajos gados Eiropā parādījās mikroautobusi, piemēram, „Bedford”, „Volkswagen” u.c. Arī bijušās PSRS saimniecībai tādi bija nepieciešami, tomēr attiecīgās institūcijas šādu uzdevumu ražotājiem neizvirzīja.

Iniciatīva nāca „no apakšas”. Rīgas Autobusu virsbūvju fabrikas (RAF) galvenais inženieris Laimonis Klēge, sapulcinājis entuziastu grupiņu, uzsāka mikroautobusa projektēšanu un tā prototipa izgatavošanu. Mikroautobusa konstrukcijā tika izmantoti agregāti no vieglā automobiļa „Volga” GAZ – 21. Par spīti tam, ka RAF-iesiem nebija līdzīga darba pieredzes, jau 1957.gadā pirmais mikroautobuss bija gatavs un izturēja sākotnējās pārbaudes. Pēc gada tika izgatavoti desmit mikroautobusi PSKP 21.kongresa delegātu vajadzībām, bet no 1959.gada sākās tā sērijveida ražošana.

1962.gadā paralēli pasažieru un sanitārajai versijai, nelielā sērijā sāka izgatavot tūrisma un atpūtas mikroautobusu RAF-977E „Latvija”. Tam bija caurspīdīga, atbīdāma jumta lūka un paaugstinātas kvalitātes salona apdare. Salonā parādījās radiofīcēta vieta gidam.

Šodien varam tikai apbrīnot tā laika amatniekus, kuri, izmantojot



roku darbu, spēja izgatavot sarežģītās virsbūves detaļas. Rūpnīcā nebija nevienas lieljaudas preses, ar kurām varētu formēt virsbūves paneļus. Jāatzīmē, ka tas bija vienīgais mikroautobuss, kas bija ražots bijušajā Padomju Savienībā. Laika posmā no 1962.gada līdz 1964.gadam tika saražoti vairāk nekā 300 tūristu RAF-977E „Latvija”.

Mikroautobusa «Latvija» tehniskie dati:

Motora tilpums: 2445 cm³
Motora tips: 4 taktu, OHV
Cilindru skaits: 4
Jauda: 70 ZS
Pārnesumu kārbā: 3 pakāpju Maksimālais ātrums: 110 km/h
Masa: 1720 kg
Daļēji nesošā virsbūve ar pastiprinātu pamatni
Vietu skaits: 9 + 1
Mikroautobusa restauratori pateicas visiem auto entuziastiem, kuri palīdzēja ar informāciju, fotogrāfijām un retām spēkrata rezerves detaļām. Īpaša pateicība tiek izteikta Staņislavam Mjagkovam par atrasto oriģinālā parauga mēraparātu paneli, kurš ražots Rīgas Autoelektroaparātu rūpnīcā, tieši RAF mikroautobusiem.

Iepriekšējā parauga transportlīdzekļu vadītāju apliecības Latvijā izsniedza kopš 2004.gada, kopumā tika izsniegtas apmēram 2 miljoni apliecības.

Ziemas auto treniņi Bīķernieku trasē

Šoziem Bīķernieku kompleksās sporta bāzes(BKSB) trasē tiek organizēti ziemas auto treniņi. Braukšana notiek pa kartodromu un daļu auto trases. Informāciju par treniņa laikiem var uzzināt BKSB interneta mājas lapā www.bksb.lv.

Bīķernieku trases platums ir no 8 līdz 13 metriem. Braucieniem starts tiek dots uz starta-finiša līnijas. Tālāk trase iet garām pagriezienam „pie ozola” uz „elkoni”, kam pēc pārsimts metriem „pie ģenerāļa” seko straujš pagrieziens pa labi uz kartodromu. Ja iepriekš minētajā trases daļā autovadītājs var izbaidīt ātrumu un strauju bremzēšanu, tad kartinga trasē nākas pārbaudīt prasmes šaurākā likloču brauktuvē.

Patlaban trasē var braukt ar automašīnām, kuras aprīkotas kā ar ielas, tā arī radzotām riepiņām.

Par drošību

Bīķernieku trasē ziemas laikā vienlaicīgi sadzīvo kā autobraucēji, tā arī distanču slēpotāji. Tādēļ lūgums respektēt vienu otru un ievērot trases sadalījumu. Īpaši šis aicinājums attiecas uz slēpotājiem, kuri nereti mēdz ieslēpot ziemas auto poligonā.

Trases sadalījums obligāti ir jāievēro arī autovadītājiem. Turklāt viņiem jāņem vērā, ka auto treniņā drīkst piedalīties tikai tad, kad vadītājam un pasažierim ir ķiveres.

Kur pieteikties?

Iepriekšējā pieteikšanās:

- BKSB birojā, S.Eizenšteina ielā 4, Rīgā
- tālrunis: 67025800
- e-pasts: info@bksb.lv

Treniņa dalības maksa Ls 9,92 stundā.

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

R Darba laiks: pirmdienās 9.00 - 19.00 no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00	K Darba laiks: pirmdienās 9.00 - 19.00 no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00 IP 67025791
TA Antenas iela 2 (vieglajiem automobiļiem) darba dienās 8.00 - 20.00 sestdienās 8.00 - 15.00	TA 3.5t+ Maskavas iela 448 darba dienās 8.30 - 17.00 IP 67132107
TA 3.5t+ Sēpils iela 6a darba dienās 8.30 - 17.00 IP 67471571	TA Sigulda, «Siljēkās» (visiem transportlīdzekļiem) darba dienās 8.30 - 17.00 IP 67970140

AIZKRAUKLE, R TA Jauncellnes iela 5, Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 65124245	LIEPĀJA, R TA K Brīvības iela 148, LV - 3401 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 63489184
ALŪKSNE, R TA Rūpniecības iela 3 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	TA 3.5t+ Grobiņa, Krasta iela 12a Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 otrdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00 IP TA 63490670
BALVI, R TA Robežziela 1 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	LIMBAŽI, R TA Mehānicizācijas iela 8 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 64022886
BAUSKA, R TA Upmalas iela 2 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	MADONA, R TA Saules iela 60 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
CĒSIS, R TA J. Poruka iela 22 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 3.5t+ TA otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00 IP TA 64161859	OGRE, R TA Austrumu iela 14 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 trešdienās 8.30 - 19.00 IP TA 65049130
DAUGAVPILS, R K Kraujas iela 3 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 65428871	PREIĻI, R TA Brīvības iela 76 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
DOBELE, R TA Liepājas šoseja 29 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	RĒZEKNE, R TA K Jupaņovkas iela 1a Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 pirmdienās 8.30 - 19.00 K 64823780 IP R 64622358
GULBENE, R TA K Parka iela 2 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 64473857	TA Ludzā, Rūpniecības iela 2a Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
JELGAVA, R K Satiksmes iela 2a Nodāles darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00 K IP 63021396	SALDUS, R TA Saldus apvedceļš 10 Nodāles 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	TALSI, R K Fr. Blumbaha iela 11 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 67025870
JĒKABPILS, R K Ā. Elksnes 2 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 65231730	TA Fr. Blumbaha iela 9 Pirmā, otrā, trešā, 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 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 63122505
JŪRMALA, R Slokas iela 75 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 TA Lielupes iela 28a Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 67811451	VALKA, R TA Varoņu iela 51, 51a Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 64781363
KRĀSLAVA, R TA Indras iela 28c Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	VALMIERA, R K Lāčera 3 Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 64220786
KULDĪGA, R TA Planīcas iela 69 Nodāles 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 registrācija TA Tehniskās apskates stacija K Vadītāju kvalifikācija 3.5t+ Iepriekšējais pieraksts Tehniskās apskate automobiļiem ar pilno masu virs 3,5 t	VENTSPILS, R TA Ganību iela 154a Nodāles darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 63224427 otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00 3.5t+ Robežu iela 7 trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

VISU VEIDU

AUTOMĀTISKO

ĀTRUMKĀRBU

REMONTS

apkalpošana

ejļu maiņa

garantija

Rīga, Zolitūde, Ģerāzdes 15

mob. t. 29848899 - Aivars

zemgalemp1@inbox.lv

SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO

TRANSMISIJU REMONTA CENTRS

Artillerijas iela 48, Rīga

Mob.t. 266 766 11, 29 2345 03

Silver Crown

A Degustācija

«Dacia Lodgy» degustācija

Agnis Krauja

Kad 2004. gadā franču kompānija „Renault” ķērās pie pirmā Eiropai paredzētā budžeta automobiļa izlaides, par visas pasaules ekonomisko krīzi neviens vēl skalī nerunāja. Taču izrādījās, ka Rumānijā montētie lētie ģimenes automobiļi „Dacia Logan” kļuva par pieprasītu preci jau „treknajos” gados. Ne velti kādā prestižā vācu autožurnālā par „Dacia Sandero” rakstīts — „tieši šis ir īstais tautas vāģis jeb „folksvāgens””. To, ka „Renault” ar „Dacia” kā ražošanā lētiem, konstruktīvi vienkāršiem, pret sliktiem ceļiem noturīgiem automobiļiem izvilcis laimīgo lozi, apliecina arī konkurentu „Volkswagen” un „Peugeot” pievēršanās lētu auto modeļu ražošanai. Tīkmēr „Dacia” ar saviem ražojumiem ir ne tikai pārplūdinājuši Balkānu valstis un Austrumeiropu, bet nu jau mēģina iekarot milzīgo Krievijas tirgu, kā arī nostiprināties Ziemeļāfrikā un pat Indijā.

Latvijā arī ir pietiekami liels pulks braukt gribētāju, kurus neinteresē prestiži zīmoli, komforta aprīkojums un zirgspēki. Taču viņi vēlas iegādāties pilnīgi jaunu mašīnu. Jaunu un ietilpīgu, bet iespējami lētu gan pirkuma brīdī, gan turpmākajā ekspluatācijā. Tieši par šādiem ļaudīm domāja franču „Renault”, kad radīja pirmo īsto mūsdienu tautas automobili „Dacia Logan”. Pa Latvijas ceļiem jau kādus piecus gadus ripo desmitiem „Dacia Logan” modeļu, kā arī viens otrs „Sandero”. Šķiet, ka „treknajos” gados Latvijā „dačele” daļēji nospēlēja to pašu lomu, ko sešdesmito gadu hipijiem spēlēja „folksvāgena vaboliņe” — svarīgāka par transporta funkciju kļuva vēstījuma nodošana — es nepiedalos! Nepiedalos valsts nozagšanā, nepiedalos

No ārpuses „Lodgy” ir vienkārši liels auto ar askētisku dizainu, tāpēc profilā nedaudz atgādina no ūdens izceltas zemūdenes un iestiklotas lodžijas hibrīdu. Šo iespaidu rada plakani sāni, augsta plecu līnija, trīs dažādu lielumu sānu logi un visai stāvs vējstikls, kā arī optiski mazi riteņi. Kopumā virsbūve veidota, atbilstoši vienapjoma automobiļu labākajām tradīcijām — ar mazām pārkarēm un stūros izvietotiem riteņiem, iegūstot maksimālu telpu salona ietilpībai. „Lodgy” aizmugurei oriģinalitāti piešķir vertikāli daudzstūru lukturi,

mm, klīrenss — 120 mm.

Sēžot pie „Lodgy” stūres, jāapbrīno kolosālais plašums, kas pilnībā atbilst minivena nosaukumam un sūtībai. Salīdzinot ar visiem iepriekšējiem „Dacia” modeļiem, radikāli uzlabota paneļa arhitektūra. Tagad tai ir mūsdienīgas, pat simpātiskas formas, divkrāsu apdare izskatās jauki, par spīti snobus tracinošās lētās plastmasas klātbūtnei. Paneļa augšdaļā atrodas liela, ļoti praktiska mantu glabātava, bet tās masīvais plastmasas vāks nepieguļ panelim, kā nākas,



netīrājās politiķu spēlēs un nebarojos no viņu siles... Taču — kurš gan pirms pieciem gadiem varēja iedomāties, ka drīz ar „Dacia” zīmolu tiks ražota vesela modeļu sērija. Tagad ar diviem jauniem modeļiem „Dacia” laužas iekšā arī ģimenes minivenu un komerctransporta tirgū.

2012. gada martā notikušajā Ženēvas autošovā tika prezentēts „Dacia” pirmais minivens „Lodgy” vienlaikus ar vieglo komercauto „Dokker”, un Renault stendā tie abi bija paaugstinātas intereses objekti. Abus ražo jaunuzceltajā „Renault” rūpnīcā Tanžerā, Marokā. „Lodgy” un „Dokker” iezīmē „Dacia” jauno domāšanu. Un, šķiet, ka pirmām kārtām tā atspoguļojas jaunajā interjera dizainā, kas līdz šim allaž bijusi „Dacia” mašīnu vājākā vieta.

savukārt priekšgala dizainu veido mandeļveida galvenie starmeši, masīvs bampers un neuzkrītoša radiatora rēste. Kopskatam nav ne vainas, ja vien blakus nenostājas melnā frakā tērpiēs „Renault Grand Scenic” minivens „Privilege” aprīkojumā ar gaišu ādas salonu un hromā mirdzošu radiatora resti, kurš nīrdz baltus LED zobus un tumsā dižojas ar elegantiem aizmugurējiem lukturiem pēc „Bentley” modes. Lai gan blakus šim elegantajam radniekam „Lodgy” izskatās nedaudz lauciniecišķs, praktiskumā tas gatavs paspēkoties un ierādīt švītīgajam pilsētniekam tā īsto vietu. „Renault Grand Scenic” ir nedaudz garāks par „Lodgy”, taču ne ietilpīgāks. „Dacia Lodgy” ārējie izmēri (garums/platums/augstums) — 4498/1751/1680 mm, riteņu bāze — 2810

un šī ir vienīgā detaļa, kas ļauj nojaust piederību pie budžeta klases. Tomēr jauki, ka paneļa augšpusē paredzēta vieta, kur normāli novietot dokumentu mapiti, pierakstu kladi, telefonu, „iPad” un citas personīgās lietas, lai tās slēptu no svešām acīm. Lielākais pārsteigums — „Dacia” tagad ir moderns audio/navigācijas centrs — „Media Nav” sistēma ar septiņu collu skārienjutīgu ekrānu un „Navteq” karšu navigāciju. Darboties ar skārienjutīgu ekrānu ir ārkārtīgi viegli un patīkami, tam blakus ir tikai divas pogas (ieslēgt un skaļāk/klusāk), bet audiosistēma nevar spēlēt vecos labos CD, tikai radio vai „mp3” failus no zibatmiņas. Elektrisko logu regulēšanas pogas tagad ir novietotas durvīs, un šoferis ar savu kreiso roku var pārvaldīt tās visas. Pedāļi un vadības sviras atrodas tieši tur, kur vajag, un darbojas ar patīkamu smagumu, tāpat kā stūre. Nav kruīzkontroles, bet ir ātrumkontrole ar brīdinājumu par iestatītā ātruma pārsniegšanu, kas darbojas gandrīz kā kruīze — auto notur vienmērīgu ātrumu, ja gāzes pedālis netiek atlaists. Man četru dienu degustācijā nepietrūka tādu sīkumu kā āra temperatūras rādītājs un saulsardziņa spoguļlīša vāciņš

blakussēdētājam, man nedaudz pietrūka tikai normālas kruīzkontroles. Varbūt varētu vēlēties plašākas vadītāja sēdekļa regulēšanas iespējas, bet pats „Lodgy” sēdekļis ir liels un gana ērts jebkuriem auguma parametriem, turklāt stūre regulējama augstumā un dziļumā, bet komfortablos sēdekļi var atbīdīt pēc sirds patikas, nedzirdot aizrādījumus no aizmugurē sēdošajiem par saspiestiem ceļgaliem. Pārsēžoties aizmugurē, jāatzīst, ka šīs mašīnas radītāji pratuši lietderīgi izmantot katru salona centimetru. Galvenais ieguvums — šis auto pavisam objektīvi un bez jebkādiem fokusiem ir septiņvietīgs. „Lodgy” kulbveidīgajā rumpī ir vieta trīs rindu izvietojumam, un, lai izmantotu trešo rindu, otrās rindas dīvāns nav jāpārbīda tālu uz priekšu, atsakoties no „biznesklases” plašumiem kājām. Un šie sēdekļi trešajā rindā padara smieklīgas visas iepriekš zināmās „flat/flex/stow” utt. grīdā ielokāmo beņķīšu konstrukcijas, jo tādus atzveltnus kā „Lodgy” citu minivenu bagāžniekā neatradīsiet. Trešajā rindā var iekļūt, ar divām kustībām salokot vidējās rindas labo malējo sēdekli. Atšķirība no otrā dīvāna ir tikai tā, ka te ir drusciņ mazāk vietas kājām, jo augstāka grīda. Taču „Lodgy” lepojas ar šajā segmentā vislielāko telpu trešās sēdekļu rindas pasažieriem, kājām nodrošinot 144 mm brīvas vietas, bet no grīdas līdz griestiem — 866 mm telpas. Tas nozīmē, ka, pat braucot ceļojumā, pieaugušam pasažierim trešajā rindā nebūs jāsaraujas čokurā, bet vienkārši jāsež. „Lodgy” sniegtās ērtības spēja novērtēt BJSS „Pārdaugava” basketbolistes, kuras vienprātīgi apgalvoja, ka ar šādu auto labprāt dotos uz ikvienu spēli. „Lodgy” trešo sēdekļu rindu, kurai ir arī „Isofix” fiksatori bērnu sēdekļiem, var nolicīt vai arī pilnībā izņemt. Krēslus gan nevar ielocīt grīdā, taču bagāžnieka paplašināšana uz sēdekļu rēķina ir absolūti elementāra — ar divām rokām kustībām. Lielākais ieguvums būs šā auto bagāžnieka tilpums, jo pat variantā ar septiņām sēdvietām var ievietot 207 litru apjoma kravu, piecvietīgā versijā bagāžnieka tilpums ir 827 litri, bet, atbrīvojoties no vidējās sēdekļu rindas, iegūst dinozaura cienīgu 2617 litru ietilpību, ko apskautu ikviens mēbeļu vai būvmateriālu veikala apmeklētājs.

Auto pieejams ar kādu no diviem benzīna dzinējiem — 1,6 litru atmosfērisku motoru (105 ZS) vai 1,2 litru turbopūtes agregātu (115 ZS) — vai arī ar 1,5 litru dīzelīdzinēju, kas atkarībā no versijas attīsta 90 vai 110 ZS. Šobrīd gan 1,5 litru dīzelīdzinējs ir gandrīz vienīgā „Lodgy” izvēle, jo 1,6 benzīniņš nav ekonomisks, bet jaunā 1,2 litru turbomotorā vēl nav. Mūsu degustētā bija dārgākā un jaudīgākā dīzelīversija, kas arī šajā reizē pārsteidza ar 107 ZS jaudu (pie 4000 apgriez./min) un apskaužamu griezes momentu — 240 Nm pie 1750 apgriez./min, kā arī reālu 4,7 litru vidējo patēriņu, kas tikai nedaudz pārsniedza ražotāja uzrādīto 4,4 l/100 km. Arī dinamika, braucot ar 1,2 tonnas smago auto, pat šķita labāka par tehniskajos datos norādīto (0—100km/h — 11,6 sekundes) un noteikti apmierinās ikvienu, ja vien nav vēlmes braukt daudz ātrāk par likumā

Turpinājums 7. lpp ➤



A Tehniskais birojs

Auto latvietim

Juris Bogdanovičs, autovecis

Katrs sevi cenošs vīrietis uzskata, ka zina visu par auto un ka ir labākais autobraucējs. Ar sievietēm ir nedaudz sarežģītāk. Viņas

piepildījumu ir, kā klintī iecirstas. Šādu dīvaiņu gan nav daudz, un „Lada” nerullē. Bet krievs, būdams pēc dabas aziāts, ir tuvs japāņim un korejietim, tāpēc „Ladas” vietā labprāt izvēlas aziātu auto. Tiem jau nav ne vainas, patiešām.



saprot, ka nesaprot neko, toties lieliski zina, ko vēlas. Esmu bijis dziļi iekšā auto lietās apmēram 20 gadus un kā jau vīrietis parastais arī uzskatu, ka šo to zinu par auto. Pieliekot klāt nedaudz pieredzes, sanāks tāda kā īsa

Bet, runājot par latviešu (nedomājot pēc tautības, bet pārliecības) auto, man kā patriotiskam latvietim un eiropietim liekas dīvaini, kāpēc latvietim jābrauc ar japāņi. Smukums ir relatīvs un subjektīvs, bet,



pamācība mīlēšanā. Man ir pieredze ar daudzām markām, un šobrīd nepārstāvu nevienu no tām, tāpēc lobēšanu vai ieinteresētību man pārmest nevar.

Latvietis parastais ir ļoti konservatīvs un neprognozējams vienlaikus. Kā viņam izvēlēties auto? Cik vienkārši un tajā pašā laikā — sarežģīti. Kā jau tikko noskaidrojām, mēs neatkarīgi no dzimuma esam kārtīgi auto speciālisti. Papildus mēs gribot vai negribot ietekmējamies no kaimiņiem, radiem un draugiem, reklāmas, sava statusa, maka biezuma un aizspriedumiem. Kā neapjukt? Pavisam vienkārši — nosakiet savas prioritātes: kam jums auto. Bet par visu pēc kārtas.

Vēsturiski Latvijai ir divas ārkārtīgi spēcīgas ietekmes — vācu un krievu. To pēdējo laiks un vara tā kā būtu pagājusi, tomēr dažiem reliktiem nostalgiskas atmiņas par dižo savienību un žiguli kā visu sapņu

manuprāt, neglītāku auto par japāņu ražojumiem nav. Piedod, „Mazda”, ko es tirgoju piecus gadus. Bet tevis mierināšanai



pateikšu, ka tu esi glītākā no japāņietēm.

Korejietis ir daudz glītāks! Vai atceraties, kā mēs, arī es, par tiem vīpsnājām pirms septiņiem, desmit gadiem? Bet nu esam atklājuši, ka korejietis ir ne tikai smuks, bet arī labs! Nebaidīšos teikt, ka bieži vien pat labāks par japāņi, tikai daudz lētāks. Un korejietis patiesībā ir ar eiropiešiem un pat amerikāņiem gēniem, jo vairākus no tiem izgudro un ražo Eiropā, bet „Chevrolet” ir īsta amerikāņu marka, kas tiek ražota Korejā. Korejietim ir tikai viens mīnuss — viņš ir korejietis, aziāts.

Vācu fenomens ir apbrīnojams. Laikam 800 gadu ir pietiekami daudz, lai tautā iepatētu, ka nekā labāka par vācu auto nav. Varbūt tas ir kalpa vai mietpilsoņa sindroms? Nepamatota ir pārliecība, ka par vācieti ir vērts maksāt uz pusi vairāk nekā par līdzvērtīgu francūzi, čehu, itālieti, spāņieti vai korejieti. Kāds trīsburtu auto maniaks tūlīt ievīpsnās, ka runāt par līdzvērtību ir greizi. Jā, piekritu, jo ļoti bieži nevācietis ir pat labāks,



būdams daudz lētāks. It sevišķi, ja runājam par nelieliem auto. Un tā ir ilūzija, ka visi vācieši tiek izgatavoti Vācijā. Protams, neapšaubu to, ka vācu auto mēdz būt arī labi, bet kāpēc latvietim jāizvēlas krustnešu auto, nezinu. It sevišķi, ja bruņas mēdz rūstēt.

Amerikānis. Jā, auto tā pa īstam ir dzimis Amerikā pirms vairāk nekā 100 gadiem. Tad tas bija labs. Un arī pagājušā gadsimta

ceru, ka šis impēriskais pasākums izbeigs savu eksistenci jau šogad. Bet ikdienā, uz darbu, laukiem, Dziesmu svētkiem, operu, teātri, hokeju, autokrosu un copi mēs lieliski aizbrauksim ar eiropieti!

Kas vainas, piemēram, francūzim? Vai es sev ienaidnieks, ka mans ģimenes auto vienmēr bijis francūzis, „Peugeot”, pašam tirgojot japāņi, korejieti vai vācieti? Ja gribat, lai jums kāds izskrāpē acis, pasakiet kaut ko sliktu par lauvu manai sievai! „Renault” un



Nekļūdīsities un nepārmaksāsiet! Plaša gamma, vienkāršs, bet interesants dizains. Un čehu izcelsmes. Bet čehs, pat slāvs būdams, latvietim kā brālis! Tāpēc, ka zina, ko nozīmē krievu tanki miera laikā pilsētu ielās. Un zina, ka nav nekā saldāka kā uzvara hokejā pār okupantu.

Pilnīgi nepamatoti piemirstas un neatzītas markas — „Fiat”, „Alfa Romeo” un „Seat”. Kāds dizains! Ar dvēseli! Man nekad nav bijusi „Alfa”, bet tik smuks auto nevar būt sliktis!

Nevar, tāpēc, ka nevar! Un blakus bavārietim karstasinīgā itāliete vēl vairāk izceļ savu grāciju! Ja skaistulei naudas nepietiek, ņemiet mazo „Ferrari-Fiat” vai spāņu „Seat”. Domāju, ka nenožēlosiet! Mans draugs pirms pieciem gadiem nopirka „Pandu 4x4” un brauc laimīgs.

Bet ko darīt tam latvietim, kuram godīgi nopelnītas naudas tā pavairāk? Nē, kungi un dāmas, neesiet tik mietpilsoniski vai ragaini, lai skatītos uz fāterlandes pusi! Latvietim tikai jāšķērso viena no divām jūrām, lai nokļūtu sapņu auto izcelsmes zemē. Tepat, pāri Baltijas jūrai, top „Volvo”. Pamatīgs, monumentāls un... pelēks, kā klints. Ja gribat vairāk aristokrātijas, tad uz Ziemeļjūru, tuvāk karalienei, kur dzimst „Jaguar”, „Land Rover” un „Mini”. Jā, dārgi, bet kas par stilu un lepnumu! Un neviens uz ceļa jūs neienidīs, pretstatā tam auto, nu jūs jau zināt, ko domāju. To marku vajadzētu aizliegt kopā ar „Jauno vilni”.



frančiem ir vislabākais. „Why golf if you can have sex!” (Kāpēc spēlēt golfu, ja jūs varat nodarboties ar seksu. — angļu val.)

Škoda. Ļoti labs un praktisks auto.

Tas bija par auto emocionālo izvēli. Ja bija interesanti, nākamreiz parunāsim par praktiskām un tehniskām lietām.

Lai labi ripo!



Piloti un komandas — sinonīmi

➤ Turpinājums no 1. lpp

Žaks Lafits un «Ligier»

Trīspadsmit sezonas ilgajā F-1 karjerā no aizvadītajām 180 „Grand Prix” sacīkstēm Žaks Lafits 132 reizes startējis franču „Ligier” komandā. No 1976. gada Brazīlijas GP līdz 1982. gada Lasvegasas GP viņš ar „Ligier” mašīnām aizvadījis 107 sacīkstes pēc kārtas. Līderpozīcijā braucis 14 reizes, no 1977. gada Zviedrijas GP līdz 1986. gada ASV GP, un 13 no tām — pie „Ligier” formulu stūres. 1979. gadā Žaks Lafits uzvarēja sezonas divos pirmajos posmos un jau priekšlaikus tika pasludināts par pirmo franču pasaules čempionu, taču sezonas nobeigumā „Ligier” zaudēja cīņu ar „Ferrari”. Čempionāta kopvērtējumā Lafita augstākais sasniegums ir ceturta vieta, kas izcīnīta trīs reizes pēc kārtas 1979.—1981. g. sezonā, protams, braucot ar zilajām franču mašīnām. 1983. gadā Lafits pārcēlās uz „Williams” vienību, kuras īpašumā tobrīd jau bija divi čempiontituli, taču divās sezonās neguva nevienu uzvaru un līderpozīcijā nobrauca tikai 19 aplūš. 1985. gadā pazudušais dēls atgriezās mājās — Gija Ližjē komandā, un uzreiz atkal bija



konkurētspējīgs — trīs reizes izcīnīja tiesības kāpt uz goda pjedestāla. Nākamā sezona iesākās ar vēl diviem goda pjedestāliem, taču Britu GP izcīnā Brendshechā Lafits smagi avarēja un salauza abas kājas un bija spiests beigt savu ilgo F-1 karjeru. No „Ligier” komandas F-1 visu gadu čempionātos izcīnītajām 9 uzvarām Lafits ir guvis sešas.



Dānija pirms un pēc euro referendumā

Ļoti interesanta ir informācija, kā pirms referenduma par euro baidīja dāņus. Šis valsts ekspertu publiskotie aprēķini liecina, ka, neiestājoties eirozonā, Dānija jau tagad ir ietaupījusi 40 miljardus eiro.

Kad Dānijā gatavojās referenduma, finanšu ministrs teica: „Ja teiksim „nē”, tad mūsu labklājība samazināsies par 20 miljardiem kronu”.

Arod biedrību konfederācija: „Nē” nozīmēs 35 000 darba vietu zaudēšanu”. Dānijas premjerministrs Pols Rasmusens sacīja: „Pēc „nē” palielināsies īres maksas”. Jorgans Kristjensens - DanskeBank galvenais ekonomists norādīja: „Nē nozīmēs 100 miljardu kritumu akciju tirgū”.

„Vēl dienu pirms referenduma Dānijas premjerministrs Pols Norups Rasmusens teica: „Nē” izmaksās dārgi. Tas nozīmē, ka Dānijai ar visu vajadzēs tikt galā, esot ārpusē, ārpus kopienas, ārpus ietekmes, ār-

pus drošības. Ja jūs joprojām šaubāties, tad nopietni padomājiet par saviem bērniem un mazbērniem. Tā ir mana pārliecība, ka viņi ir pelnījuši „jā”.

Un ko Dānija saka šodien? Nikolajs Senels - ekonomists Eiropas News publikācijā raksta: „Katram Dānijas iedzīvotājam būtu tagad jāatdod deviņus tūkstošus eiro, ja mēs 2000. gadā būtu balsojuši „jā” par pievienošanos eiro. **Dānija šobrīd ir ietaupījusi 40 miljardus eiro.** Un politiķi un komentētāji, kas gan mudināja un draudēja mums balsot „jā”, tagad ir parādā mums atvairošanos.”

Kas mums traucē iet tādu pašu ceļu?



**VAIRĀK INFORMĀCIJAS
INTERNETĀ:
WWW.PARLATU.LV**

Naidžels Mansels un «Williams»

No savām 187 F-1 sacīkstēm Mansels pie „Williams” stūres aizvadījis 95. Taču tikai braucot šajā komandā, viņš četras sezonās ir pretendējis uz pasaules čempiona titulu, un, tikai pateicoties Manselam, „Williams” neoficiāli kļuva par britu „nacionālo komandu”. Savas karjeras pirmās četras sezonas Naidžels pavadīja „Lotus” vienībā, jau toreiz izpelnoties ievērību ar dramatiskām neveiksmēm, kas viņu piemeklēja biežāk par citiem un neļāva tikt pie pirmās uzvaras. 1985. gadā, pievienojies „Williams”, Naidžels sezonas izskaņā beidzot izcīnīja pirmo uzvaru, vēl vairāk — triumfēja divās sacīkstēs pēc kārtas! Turpmākās divas sezonas Mansels jau bija ātrākais pilots pasaulē, vinnēja 11 sacīkstēs, bet daudz biežāk zaudēja drošas uzvaras, un tas maksāja divus neiegūtus čempiona titulus. Britu salās sākās socioloģisks fenomens — manselomānija! Jo no Birmingemas strādnieku priekšpilsētas nākušais puisis, kura ķivere patriotiski izkrāsota „Union Jack” krāsās, pret saviem faniem izturējās kā savējais pret savējiem. Tautā viņu tā arī dēvēja — mūsu Naidžs. Pavisam citādu viņu pazina boksos, kur valdīja uzskats, ka Manselu var dievināt tikai cilvēki, kuri viņu dzīvē ne reizi nav satikuši. Viņš bija tipisks konservatīvs anglis ar saasinātu taisnīguma izjūtu, dusmu brīžos ne reizi vien rīkojās neadekvāti, viņa emocionālie paziņojumi preseī noveda pie konfliktiem ar kolēģiem un komandas biedriem. Karjeras pilnbriedā divas sezonas aizvadījis „Ferrari”, Naidžels „Scuderia” sastāvā guva tikai trīs uzvaras, bet, atgriezies „Williams”, uzreiz atkal pretendēja uz čempiona titulu. Arī turpmākajā karjerā fantastiskas uzvaras, kas izrautas bezcerīgās situācijās, mījās ar dramatiskiem un neiespējamiem zaudējumiem. Katreiz, kad Mansels izrāvās līderos, visiem uzreiz radās jautājums: kas tad nu šoreiz atkal noies greiz? Taču, par spīti visam, „Williams” komandā Mansels no 95 sacīkstēm 46 reizes braucis līderpozīcijā, izcīnījis 28 uzvaras un 43 reizes kāpis uz goda pjedestāla. Pēdējā brīdī zaudējis trīs pasaules čempiona titulus,



1992. gadā Naidžels beidzot kļuva par pasaules čempionu. Nevienš F-1 čempions nav gājis uz šo virsotni tik ilgi — 12 sezonas un 180 sacīkstes. Taču neviens un nekad nebija vinnējis tik spoži un pārliecinoši! Ja Frenks Viljamss būtu vairāk uzticējies Naidželam un ļautu viņam aizstāvēt iegūto čempiona titulu, droši vien arī 1993. gadā Mansels pie „Williams” formulas stūres būtu nepārspējams...

Airtons Senna un «McLaren»

Lai gan „McLaren” komandas sastāvā visvairāk sacīkšu aizvadījuši Deivids Kulthārds (150 starti un 12 uzvaras) un Mika Hakinens (131 starti un 20 uzvaras), šīs komandas identitāte joprojām nesaraucami saistīta ar Airtona Sennas dzelteno ķiveri sarkanbaltajā „Marlboro” krāsās formulā. Kad 1988. gada sezonas priekšvakarā uz „McLaren” komandu no „Lotus” stalliem atnāca jau 6 GP uzvaras guvušais talantīgais jauneklis Airtons Senna, viņu tur sagaidīja neapšaubāms



komandas līderis — tobrīd divkārtējais pasaules čempions Alēns Prosts. Senna uzreiz sāka apdraudēt Prosta pozīcijas, un komandas biedru draudzību nomainīja nesamierināma sāncensība, kas pārvērtās naidā, kad Estorilas trasē brazilietis savu sāncensi gandrīz izsmērēja starta taisnes apmalē. Senna kļuva par 1988. gada čempionu, un Prosts komandā vairs nejutās kā pirmais numurs. 1989. gadā vienā no skandalozākajām sezonām F-1 vēsturē Prosts izcīnīja niknas divkaujas ar Sennu katrās sacīkstēs. Atrisinājums intrigai nāca tikai priekšpēdējā posmā Japānas GP izcīņā. Kad līdz finišam palika 7 apli, Senna, pa neiespējamu trajektoriju iespraucoties līkuma iekšmalā, mēģināja apdzīt Prostu, abas „McLaren” mašīnas sadūrās ar riteņiem un izlidoja no trases. Prostam sacīkste bija beigusies, bet Senna ar izmisīgiem žestiem panāca to, ka trases personāls iestūma viņa formulu atpakaļ trasē. Taču starptautiskā autosporta vadība nepieļāva, ka Senna kļūst par čempionu pēc sadursmes ar galveno konkurentu, — Airtons tika diskvalificēts. „McLaren” šefs Rons Deniss šajā brīdī nodemonstrēja visai pasaulei, kuram no abiem pilotiem pieder viņa simpātijas, — iesniedza apelāciju, lai čempiona titulu atgūtu Senna, pat neskatoties uz to, ka Prosts viņa komandā bija aizvadījis 107 startus, gūstot 30 uzvaras! Taču autosporta varas vīri savu lēmumu nemainīja, Alēns Prosts ieguva savu trešo čempiona titulu un aizgāja uz „Ferrari”. Senna palika uzticīgs „McLaren” līdz pat 1993. gada sezonas beigām, kopumā aizvadot 96 GP sacīkstes, izcīnot 35 uzvaras, 55 goda pjedestālus un trīs čempiona titulus.



Pjērluidži Martīni un «Minardi»

„Ir viegli būt varonim, startējot augstākā līmeņa komandās, bet pamēģiniet par tādu kļūt, braucot trešā ešelona vienībā, kura mūžīgi cīnās ar naudas grūtībām,” — tā droši vien teiktu Pjērluidži Martīni, itāliešu pilots, kurš „Minardi” komandā aizvadījis 8 sezonas un 102 GP sacīkstes, gūstot tikai pieticīgus

16 punktus čempionāta ieskaitē. 1985. gadā Pjērluidži debitēja F-1 kopā ar šo komandu, tad divas sezonas tika nosūtīts stažēties uz F-3000 čempionātu, bet pēc atgriešanās viņa vārds ir nesaraucami saistīts ar pilnīgi visiem „Minardi” komandas sasniegumiem. 1988. gadā Detroitā Pjērluidži izcīnīja „Minardi” pirmo ieskautes punktu, 1989. gadā Portugālē pirmo un vienīgo reizi komandas vēsturē viņš nobrauca līderpozīcijā vienu apli jeb 4 km, 1990. gadā ASV GP izcīnīja tiesības startēt no

pirmās rindas, bet 1991. gadā divas reizes finišēja 4. vietā un ieguva 11. vietu čempionāta kopvērtējumā, kas ir komandas visu laiku augstākie sasniegumi. Pēc šiem panākumiem Pjērluidži Martīni tika uzaicināts uz citu itāliešu komandu „Scuderia Dallara”, kurai bija vairāk naudas un ambīciju, taču 1992. gadā 16 GP sacīkstēs viņš guva tikai divus punktus un pēc sezonas atgriezās dzimtajā „Minardi” komandā, kurai palika uzticīgs līdz pat 1995. gadam.

«Dacia Lodgy» degustācija



► Turpinājums no 4. lpp

atļauto un izpildīt riskantus apdzīšanas manevrus. Rīgā krustojumu spurtos „Lodgy” pārsteidzoši var iekabināt gandrīz jebkuram. Pateicoties kapitālai riteņu bāzei 2,8 metru garumā, „Lodgy” ir līganāks par jebkuru no saviem radniekiem. Pa veco, neremontēto Latvijas ceļa asfaltu tas daudz nekratās, pierādot, ka tiešām konstruēts sliktiem ceļiem. Nebaidās pat no Salu tilta un Kalnciema ielas pārvada ekstrēmi skarbjaiem izmēģinājumu poligona apstākļiem. Gaita ir pietiekami mīksta, lai absorbētu tipiskus Latvijas ceļu negludumus, jāuzteic arī skaņas izolācija, kas „Lodgy” ir labākā no visiem līdz

šim sastaptajiem „Dacia” modeļiem. Jāņem vērā, ka minivēnu nepērk, lai apmierinātu azartiskas braukšanas tieksmes, krietni svarīgāks ir gaitas komforts. „Lodgy” imunitāte pret Latvijas ceļu atspēlējas ar ne pārāk precīzu vadāmību un ievērojamām sānsverēm līkumos. Stabila gaita. Energoietilpīga piekare, pietiekami augsts klīrenss. Pārliecinošs jebkuros ceļa apstākļos. Iepriekšējo „Dacia” modeļu „Logan” un „Sandro” degustācijās secinājām, ka pret šā zīmola auto citi satiksmes dalībnieki pārāk bieži pielieto agresīvu braukšanas stilu, veicot manevrus, kādus Rīgas ielās 90. gadu sākumā ieviesa krievu valodā runājošas viegļas uzvedības sievietes pie aptumšotu

BMW stūres, t. i., bez brīdinājuma strauji pārkārtojas uz blakus joslu un neskatoties stūrē taisni virsū... To, ka katrs „pacans” ar vecu BMW uzskata par pienākumu aizlīst „dačelei” priekšā, vēl var saprast — pārākuma sajūta uz sešcilindru motora bāzes, nevaldāmais slāvu temperaments, trakojošie hormoni un konkurences cīņa par „tjolkām”... Taču „dačeli” dažreiz mēģināja piesmiēt pat absolūts letīgu „duksis” pusmūžā ar tusnīgu pagājušā gadsimta vojadžeru! Tagad gan visiem šiem agresīvajiem tipiem nāksies pierauties, jo „lodžijs” nav nekāds „logans”, tas jau ir pavisam citāds auto. No ārpusē vienkārši liels un masīvs. Tam vairs priekšā neliel ne veci „bembji” ne jauni „audiki”.

Degustācijas secinājumi

„Dacia Lodgy” **plusi:** lieliska ietilpība, labas manieres uz sliktā ceļa, komforts salonā pat septiņiem braucējiem un ekonomisks dīzeļdzinējs; **mīnusi:** pārāk askētisks dizains un salona apdare, kā arī lētāko versiju aprīkojums, vidējo sēdekļu rindu nav ērti izcelt, taču — vai tas ir būtiski?

Latvijā, ko pie varas esošie politiķi tagad cenšas prezentēt kā veiksmes stāstu, ir vislielākā ienākumu nevienlīdzība Eiropas Savienībā, secināts nesena ekonomistu apvienības BICEPS „Re:Baltica” pētījumā. Pētījumam veiktie aprēķini liecina — 90% Latvijas iedzīvotāju vidējie ienākumi uz ģimeni nepārsniedz 425 latus, turpretim vienam visticamākajam sabiedrības procentam vidējie ienākumi ir vismaz 3019 lati, jeb septiņreiz vairāk. Tieši, domājot par šiem 90% Latvijas

iedzīvotāju, „Dacia Lodgy” ir viens no svarīgākajiem jaunajiem auto modeļiem Latvijas tirgū. Noteikti daudz svarīgāks par tā saukto gada auto „VW Golf VII”, kas 90% mūsdienu latviešu rociņai ir daudz par dārgu...

Ikvienā kuplākā ģimenē, pērkot auto, būtiski faktori ir praktiskums un ietilpība. Lai kā ģimenes galvam gribētos elegantu kupeju vai karsto hečbeku, divi vai trīs bērni liek izdarīt izvēli par labu kam praktiskākam. Ja nepieciešams septiņvietīgs minivēns, „Lodgy” ir lētākā alternatīva — veiksmīga jauna auto izvēle lielām ģimenēm. Ievērošanas cienīgs ir arī fakts, ka „Lodgy” ir piecu gadu garantija.

Cenas dēļ „Lodgy” nav pat tiešo konkurentu, jo — kur „Lodgy” cenu lapa beidzas, teorētisko konkurentu piedāvājumi

minivēnu segmentā pat nesākas. Ar visām ekstrām aprīkots „Renault Grand Scenic” ir divreiz dārgāks par visdārgāko „Dacia Lodgy”. Domāju, ka nav objektīvi „Lodgy” salīdzināt ar divas, trīs un četras reizes dārgākiem auto, tāpēc „VW Sharan” nemaz nepieminēsim. „Lodgy” starta cena ir Ls 6748. Lētākajā versijā nav nedz elektrisko logu, nedz gaisa kondicionētāja, nedz septiņu sēdvietu, par skārienjutīgu navigāciju nemaz nerunājot. Bet degustētā septiņvietīgā „Lodgy Prestige” cena ir Ls 11000. Un te nepietrūkst nekā no visa tā, kas lielai ģimenei patiešām ir vajadzīgs. Dzinējs ir ekonomisks, arī gana dinamisks ikdienā, līdzinā gaita nodrošina mierīgu atmosfēru salonā, tādēļ elegances trūkums eksterjerā un interjerā paliek ēnā. Šis auto ir īsts ģimeniskā latvieša sapnis.

Auto nozare Latvijā 2012. g.

Arita Golubeva

Pagājušais gads Latvijā bijis ļoti raibs, cenas gan kāpušas, gan kritušas. Iedzīvotāju ienākumi gan sarukuši, gan paaugstinājušies. Cenu kāpumu transporta grupā visbūtiskāk ietekmējusi degvielas sadārdzināšanās par aptuveni 4,5%, tajā skaitā — benzīnam par 6,4%, bet dīzeļdegvielai par 2,1 procentu. Būtiskas pārmaiņas skārušas arī pasažieru transporta pakalpojumu cenas, kuras pieaugušas par 2,5%, ko noteica sauszemes transporta pakalpojumu un aviobiļešu sadārdzināšanās. Savukārt autotransporta iegāde gada laikā kļuvusi par 6,9% lētāka.

Aizvadītajā — 2012. — gadā Latvijā reģistrēta 12 901 jauna vieglā automašīna, kas ir par 1% vairāk nekā 2011. gadā, kad tika reģistrētas 12 735 jaunas vieglās automašīnas. No tām 10 665 reģistrētas vieglās pasažieru automašīnas. Atskatoties uz pagājušā gada automašīnu reģistrāciju pēc zīmola, skaidri redzams, ka virsroku ņem „Volkswagen” (1997 auto), „Toyota” (1496 auto) un „Peugeot” (1056 auto) kompaktās klases automašīnas. Taču aiz labāko trijnieka svītras tiek atstātas „Škoda”, „Renault” un „Nissan” zīmola vieglās automašīnas. Lai gan „Kia” vieglās pasažieru automašīnas 2012. gadā ieņēmušas ne tik augsto 12. vietu, tomēr „Kia Automobiles” direktors Didzis Kalnietis atzīst, ka katrs nākamais modelis ir aizvien drosmīgāks, interesantāks un izceļas ne tikai ar dizainu un kvalitāti, bet pārsteidz arī ar komfortu un uzticamību. Salīdzinot ar 2011. gadu, „Kia” vieglo pasažieru automašīnu pārdošanas apjomi pieauguši par 1,2 procentiem.

Laikā, kad Latvijā degvielas cenas bija pārsniegušas lata robežu, tika paaugstinātas biļešu cenas sabiedriskajā transportā un jaunās luksusa automašīnas tika reģistrētas lgaunijā, nevis Latvijā — lai izvairītos no valsts uzlikto autotransporta nodokļu nomaksas, iedzīvotāji tomēr bijuši samērā aktīvi jauno automašīnu pircēji. Latvijas Pilnvaroto autotirgotāju asociācijas (kopš šā gada Auto asociācija) prezidents Andris Kulbergs atzina, ka 2012. gads Latvijas jaunu auto nozarē ir pagājis ar mainīgām sekmēm, bet noteikti arī ar stabilitātes sajūtu. Jaunu vieglo pasažieru auto pārdošanas dinamika 2012. gadā ir bijusi pietiekami mainīga, to ietekmējuši vairāki faktori, tomēr par vienu no galvenajiem iemesliem tiek atzīta privātpersonu ļoti zemā pirkstspēja. Lielai daļai privātpersonu nav tik lielu līdzekļu, lai iegādātos automašīnu, vēl tikpat liela daļa nav spējīga nokārtot līzings nosacījumus, jo

algas tiek saņemtas aploksnēs, kas nav savienojams ar līzings nosacījumiem.

Tomēr, ņemot vērā apjomīgos auto tirgus un ekonomikas satricinājumus Eiropā, Latvijas auto tirgū 2012. gads bijis veiksmīgs. Andris Kulbergs atzīst, ka, salīdzinot ar kopējo Eiropas Savienības jauno automobiļu tirgus fonu, Latvijas auto tirgus rādītāji ir bijuši pozitīvi.

Populārākās vieglās pasažieru automašīnas bijušas „Volkswagen Golf/Plus”, „Toyota Avenis” un „Peugeot 5008” kompaktās klases automašīnas. Runājot par auto klasēm, salīdzinājumā ar 2011. gadu pieaudzis pavisam mazo un mazo auto īpatnsvirs. Tikai nedaudz samazinājusies kompaktklases popularitāte, taču vēl joprojām saglabājot populārākās klases vietu starp visām automašīnām. Laikam jau Latvijas iedzīvotāji sapratuši, ka mini un mazās klases automašīnas nav nemaz tik „mazas”. Ļoti augsta saglabājas mazo apvidus automobiļu popularitāte, kuras aizvien vairāk cilvēku atzīst par Latvijas ceļu apstākļiem piemērotākajiem auto.

Ko sagaidīt no 2013. gada?

Runājot par iecerēm jaunajam — 2013. — gadam, Auto asociācija prognozē, ka jaunu automobiļu pirmreizējās reģistrācijas būs par 4,8% vairāk (kopā 13 000 vienības), salīdzinot ar 2012. gadu, lielā mērā tas varētu būt, pateicoties gaidāmajai pārejai uz eiro. Andris Kulbergs, runājot par 2013. gada mērķiem, piemin, ka Auto asociācija apvienos auto nozares uzņēmējus, kuriem ir vienāds nozares nākotnes redzējums un tiesiskas valsts principiem atbilstoša izpratne par godīgu konkurenci, lai sadarbibā ar LDDK (Latvijas Darba devēju konfederācija) un citām uzņēmēju organizācijām vēl efektīvāks būtu dialogs ar valsti. Šobrīd Auto asociācija apvieno 40 pilnvarotus auto tirgotājus un auto ražotāju autorizētos servissus, kuri pārstāv 45 mehānisko transportlīdzekļu ražotāju zīmolus.

Par auto pārdošanas apjomu palielināšanos vai samazināšanos viedokļi neizskan. Ko nesīs 2013. gads auto biznesā, — varam tikai sekot līdzi un paši izdarīt secinājumus. Skaidrs ir tikai viens — cilvēki tik un tā pirks jaunas automašīnas, neņemot vērā ekonomisko situāciju Latvijā. Tas, vai pirkšanas apjomi būs pieauguši vai samazinājušies salīdzinājumā ar 2012. gadu, jau ir cits jautājums, uz kuru pagaidām atbildes netiek sniegtas.

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?

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

Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomainīšanu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbūvējamā 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

AUTOMĀTISKO
PĀRNESUMU KĀRBŪ
REMONTA RŪPNĪCA

RECRO
QUALITY THROUGH TECHNOLOGY

www.recro.eu

CĒSIS

T.: 2920 7606



A Auto ziņas

Arābu superauto - šeiham

3,4 miljonus dolāru vērtais arābu superauto LykanHypersport atradis pirmo pircēju – par to kļuvis Kataras šeihs Javans bin Hamads Al-Tani, ziņo TV kanāls Al-Arabya News.

LykanHypersport ir pirmais arābu superauto un viens no pašiem greznākajiem un ekskluzīvākajiem spēkratiem pasaulē. Tas ir pats dārgākais sērijveida automobilis, kas šajā ziņā apsteidz pat Bugatti Veyron Super Sport (2,3 miljoni dolāru). LykanHypersport izgatavots sadarbībā ar vācu tūninga kompāniju RUF (tehniskais konsultants un agregātu piegādātājs), Austrijas Magna Steyr (inženiertehnisko un ražošanas darbu konsultants) un kompānijām Viotti un ID4Motion (modeļošana, prototipa izstrāde, elektronisko sistēmu izstrāde). Vidus motora komponējuma kupejai iebūvēts sešcilindru opozitmotors ar divām turbīnām, kas attīsta 750 zirgspēku jaudu un 1000 ņutonmetru

griezmes momentu. No vietas līdz 100 km/h kupeja paātrinās 2,8 sekunžu laikā un var sasniegt maksimālo ātrumu 390 km/h. Salīdzinājumam: pasaules ātrākajam sērijveida automobilim Bugatti Veyron Super Sport (1200 ZS) šie rādītāji ir sekojoši – 2,5 sekundes un 430 km/h. LykanHypersport ir gaismas diožu lukturi ar brīlanta inkrustāciju, trīsdimensiju halogrāfiskais displejs, interaktīvs instrumentu panelis un sēdekļi, kura nošuvēm izmantoti zelta diegi.

Katrs superauto pircējs dāvanā saņēms vairāk nekā \$200 000 vērtu kompānijas Cyrus Klepcys Watch pulksteni. Pasūtīto superauto klients saņēms septembrī. Vēlāk W Motors sola laist klajā arī modeli Supersport, taču par šo auto vēl nekāda informācija netiek sniegta. LykanHypersport tiks izgatavots ierobežotā sērijā, taču par eksemplāru skaitu ir pretrunīga informācija – dažos medijos minēts skaitlis 12, citos 7 un pat 5.



Voxan



➤ Turpinājums no 1. lpp

parādīšanos nācās gaidīt līdz 1997. gadam. Motocikla izstrādē savu roku bija pielikuši tādi plašākai motosabiedrībai pazīstami grandī kā sacīkšu motociklu konstruktors Alans Ševaljē (šasijas izstrāde) un dizainers un konstruktors Saša Lakiks.

Frānci bija cieši nolēmuši parādīt pasaulei, kā jāizskatās motociklam. Pēc ilgiem pūliņiem 1999. gadā pirmie motocikli „Voxan Roadster” nonāca dīleru rokās. Motocikli dizainiski bija diezgan pievilcīgi un „nopakotī” pēc pilnas programmas, tomēr pretēji gaidītajam pirmā sajūsma ātri vien noplaka un

izvēlīgā motopublika vairs nesteidzās balsot par tiem ar savu maku saturu. Visi motocikli izmantoja vienu un to pašu 996 cm³ V2 dzinēju ar 72 grādu cilindru izvērsumu. „Voxan Roadster” 2000. gadā sekoja „Cafe Racer” un 2001. gadā — „Scrambler”, taču trauksnās lejup pa motociklu Olimpa nogāzi jau bija sākusies. Pilnīgi iespējams, ka, izņemot mana vācu drauga motociklu, arī citus šīs markas īpašniekus vajāja dažāda rakstura tehniskas kļebses, jo jau 2002. gadā kompānija bija uz bankrota robežas. Neticamā kārtā kompānija, mēģinot pārvarēt krīzi, 2003. gadā izlaida modeli „Street Scrambler”, bet pēc gada — „Noveu Scrambler” un „cafe racer”, „Black

Magic”, tomēr visas šīs aktivitātes tā arī nespēja uzjundīt plašākās braucēju masās jūtas pret šiem motocikliem. 2008. gadā, kad ražošana tika slēgta, rūpnīcā strādāja tikai 12 cilvēki...

Cerams, ka šim franču motociklu ražotājam nebūs lemts izgaist vēstures plašumos kā neskaitāmām citām lielākām vai mazākām kompānijām, jo visas tiesības uz nosaukumu, tehniskajiem un dizaina darbiem ir izpirkusi kompānija „Venturi”. Cerēsim, ka drīzumā mēs piedzīvosim „Voxan” motociklu atdzimšanu, jo pat pēc fotogrāfijām ir redzams, ka ideja ir ļoti dzīvotspējīga.

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

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMINIJA METINĀŠANA

**RADIATORU SERVISS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA**

Maskavas ielā 433B
tāl. 67372925
mob. t. 26517338
www.oppozit.lv

AUTONOMIE SILDĪTĀJI

TRANSBALTIJAS TIRDZNIECĪBAS KORPORĀCIJA

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

Eberspacher

turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

Rīga,
Grāņīta iela 3
Tāl. 28606746
25511121
info@turbomotors.lv
www.turbomotors.lv

FREDA RIEPAS

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

**mazlietotas
ziemas
RIEPAS**

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

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

**AUTO
PIEKĀRES
UN VIRSBŪVJU
remonts, krāsošana**

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

4motors SIA

15 gadu pieredze auto remonta jomā

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

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

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

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

SPRAUSLA
PIRMS TĪRĪŠANAS

SPRAUSLA
PĒC TĪRĪŠANAS

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

**STARTERI un
GENERATORI**

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

AUTO RITMS

AUTOEVAKUATORS

24H
T. 2255 5543

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem

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

Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%

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

**REZERVES
DAĻAS**

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