



2. lpp



7. lpp



6. lpp

Ņem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

APRĪLIS NR. 4 / 2013 (187)

A Degustācija

Praktiskā latvieša sapnis

«Fiat Doblo», «Opel Combo», «Dacia Dokker» degustācija



Agnis Krauja

Praktiskajam latvietim mūsdienās diez vai rocība atļauj divus personīgos auto, tāpēc vieglais komerctransporta furgoniņš pasažieru versijā būs gana piemērots un praktisks auto kā darba vajadzībām, tā arī ģimenes izbraucieniem brīvdienās, jo tam ir piecas ērtas sēdvietas un plašs bagāžnieks, kurā bez bažām atradīsies vieta ne vien instrumentu kastei un cirvim, bet arī teltij, makšķerei, grilam, piepūšamajai laivai un daudz kam citam. Tādā veidā ar vienu auto izdosies apmierināt gan mazā biznesa, gan ģimenes vajadzības. Šādi auto kā „Opel Combo” un „Fiat Doblo” sniedz īsta kravinieka ietilpību, tomēr iekļaujas ar B kategorijas tiesībām vadāmo transporta līdzekļu rāmjos, demonstrējot fantastisku kravnesības apvienojumu ar salīdzinoši vieglu vadāmību un labu braukšanas komfortu pasažieriem.

Dažādas komplektācijas ļauj izvēlēties, sākot no vienkārša, praktiska „darba zirdziņa” līdz ērtam, ietilpīgam ģimenes auto ar daudziem šobrīd nepieciešamo 5—6 litru degvielas patēriņu uz 100 km ceļa. Tas ir vienkāršs vāģis cilvēkiem, kuriem ir vajadzīgs praktisks transporta līdzeklis, nevis tā pievienotās vērtības, tas ir auto bez tieksmes ko deklarēt par sava īpašnieka pretenzijām. Šāds ļoti funkcionāls un saprātīgs auto pārtikušajā Rietumeiropā ir tipisks mazā biznesa pārstāvju pārvietošanās līdzeklis, ko ikdienā lieto gan autoservisu, gan konditoreju, gan veikaliņu īpašnieki. Pēc ikdienas darba gaitām ar to var droši doties gan uz vecāku sapulci, gan koncertu vai jubileju. Jā, treknajos gados Latvijā daudziem, kam vajadzīgs ietilpīgs automobīlis, šāds strādnieku busiņš šķita nepietiekami prestižs braucamais, tāpēc praktiskā latvieša izvēle apstājās pie lietota vajadzēja, taču krīzes laikā daudziem nācās

savas vērtības pārskatīt un izdarīt praktiskāku izvēli. Pirmais „Dacia” vieglā komerctransporta modelis „Dokker”, kas radīts uz „Renault” bagātīgās pieredzes bāzes un nereti tiek dēvēts par „Kangoo” „Dacia” izpildījumā, tagad ar savu parādīšanos ir pamatīgi sadalījis ūdeni šajā autotirgus segmentā.

«Opel Combo» — vācietis vai itālietis?

Mazkravas pārvadājumu auto agrāk visi bija radīti uz kompakta vieglo mašīnu bāzes, salona vietā uzreiz aiz šofera muguras piemontējot paaugstinātu bagāžas telpu un pēc virsbūves arhitektūras līdzinājās savulaik zināmajiem moskviču „papēžiem”. Tādi savulaik bija gan „VW Caddy”, gan „Opel Combo”. Taču tāda tipa vieglo kravas mašīnu

Turpinājums 2. lpp ➤

A Autosporta vēsture

Keke Rozbergs - «Ziemeļjūras pirāts»

Agnis Krauja

F-1 sezonas 1978.—1986. g., sacīkstes 128, uzvaras 5, pjedestāli 17, pirmā starta vieta 5 reizes, starti no pirmās rindas 10, ātrākie apli 3, līderpozīcija 20 sacīkstēs, Čempiona tituls 1982. g.

Ja Holivuda savu „pirātu sāgu” būtu uzņēmusi 20 gadus agrāk un tās darbību no Karību salām pārceltu uz skarbo Ziemeļjūru, tad galvenā pirāta Džeka Sperova lomai būtu grūti atrast labāku kandidātu par somu autobraucēju Keki Rosbergu. Gari, blondi, allaž izspūruši mati, kuplas ūsas, mūžīgā cigarete mutes kaktiņā, jūrnika grīgīgā gaita un uzspēlēti bravūrīga izturēšanās — šim somu pilotam piemita gandrīz vai rokmužiņa tēls un attieksme... F-1 vēsturē viņš palicis ne tikai kā 1982. gada pasaules čempions, kurš togad uzvarējis tikai vienu „Grand Prix”

sacīksti, bet arī kā viens no pagājušā gadsimta astoņdesmito gadu aizraujošākajiem pilotiem, kurš, allaž braucot uz riska robežas un demonstrējot pārsteidzošu mašīnas kontroli precīzās sānslīdēs, ar veco „Cosworth DFV” atmosfērisko dzinēju spēja turēt līdzī konkurentiem ar divreiz jaudīgākiem turbomotoriem. Kad beidzot Keke pats tika pie turbodzinēja, viņš šokēja visu F-1 pasauli, 1985. gada britu „GP” kvalifikācijā veicot Silverstonas apli ar vidējo ātrumu 259 km/h, un šis ātrākais aplis F-1 vēsturē palika nepārspēts 17 gadus! Dailrūnīgākie sacīkšu apskatnieki tolaik rakstīja, ka pādrošais somu karstgalvis ar savu auto sacīkšu trasē rīkojoties kā pirāts ar kaujas zobenu...

Keijo Eriks Rosbergs piedzima 1948. gada 6. decembrī Stokholmā, kur mācījās abi viņa vecāki — studenti no Somijas. Pēc mācībām



Turpinājums 4. lpp ➤

Tev apnīcis meklēt savam Opel meistarū?

DROŠI BRAUC CIEMOS PIE MUMS!

Mēs palīdzēsim novērst problēmas, ar kurām citi netiek galā. Mūsu cenas Tevi patīkami pārsteigs. Zvani **66001166** vai atsūti e-pastu **info@autoblitz.lv** un pieprasi cenas piedāvājumu.

Tavs uzticamais Auto Blitz Opel serviss atrodas Skanstes ielā 33!

Elļas maiņa + filtrs sākot no **29 Ls**
BEZMAKSAS ritošās daļas diagnostika

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

SAMARĪŠU APDARBS

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)

IETAUPIET

LĪDZ -40%

SAGATAVOJIET AUTO BRĪVDIENĀM!

ATLAIDES RENAULT UN DACIA REZERVES DAĻĀM

20% ATLAIDE UZSTĀDĪŠANAS DARBIEM

Piedāvājums spēkā līdz 2013. gada 30. jūnijam.

RENAULT SERVISS

Atlaides Renault un Dacia filtriem, bremzēm, sadales un piekares sistēmām, kā arī daudzām citām rezerves daļām.

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

Praktiskā latvieša sapnis

«Fiat Doblo», «Opel Combo», «Dacia Dokker» degustācija

➤ Turpinājums no 1. lpp.

laiks sen ir pagājis. Pirmās paaudzes „Fiat Doblo” savulaik viens no pirmajiem atteicās no šīs novecojušās konstrukcijas un piedāvāja daudz praktiskāku un ietilpīgāku mazkravas auto ar vienapjoma virsbūvi, kas veidota pēc tāda paša principa kā „Renault Kangoo” un dvīņi „Citroen Berlingo”/„Peugeot Partner”.

Kompakto komercfurgonu „Fiat Doblo” ražo kopš 2000. gada, bet 2004. gada pavasarī tika veikta tā modernizācija. Uzlabotais „Fiat Doblo Cargo” ieguva titulu „International Van of the Year 2006” (Gada furgons), uzvarot Eiropas komerctransporta žurnālistu ikgadējā starptautiskajā konkursā. Šis itāliešu modelis visus savus tiešos konkurentus pārspēj ar kravas telpu — tās izmēri daudz neatpaliek no mazāka mikroautobusa rādītājiem, veseli četri kubikmetri. „Doblo” pēdējās paaudzes modelis ir balvas „International Van of the Year 2011” īpašnieks. Kompakto kravas/ pasažieru auto segmentā „Opel” piedāvā „Combo” modeļa līniju jau kopš 1985. gada (toreiz tas bija uz „Corsa” bāzes radīts pavisam maziņš „papēdītis”), un tās iepriekšējā paaudze atrodas tirgū kopš 2001. gada. Atšķirībā no modeļa paaudzēm, kas tika izgatavotas uz mazā „Opel Corsa” bāzes, jaunais „Opel Combo”, kas nonāca pārdošanā 2012. gada februāra sākumā, ir balstīts uz sadarbības partnera „Fiat” modeļa „Doblo” bāzes.

Ja godīgi, tad komerctransporta autobūvniecības formu tā īsti nekad nav gribējies saukt par „dizainu”. Kaut nedaudz mūs spēja pārsteigt varbūt vienīgi gaiši zili krāsotais „Renault Kangoo” ar savu Homēram Simpsonam līdzīgo sejas izteiksmi. Tomēr „Combo/Doblo” nav vienkāršs „bulku vāģis”, jo arī tam piemīt visai savdabīgs izskats, kas dažos rakursos izskatās ekstravagants un pat īpatnēji pievilcīgs. Platai pieri līdzīgs stāvais vējstikls, kā izbrīnā plaši ieleptas starmešu acis, lieli sānu logi, taisni sāni — īsts akvārijs uz riteņiem... Cilvēki atskatās! Taču ne jau skaistumkonkursi ir komerctransporta stihija — plakanie sāni un stāvā kastveida aizmugure sevi ietver iespaidīgu „iekšējo pasauli”... Šā auto neuzbāzīgais dizains veidots ar mērķi iegūt maksimāli ērtu salona iekārtojumu, radīt komfortablu un baudāmu gaisotni, kas kopumā izceļ šā auto patieso dabu. Jaunajam „Combo/Doblo” ir divas versijas — pasažieru un kravas. Kā daudzpusīgs pasažieru auto „Combo/Doblo” tiek piedāvāts ar piecām vai septiņām sēdvietām. Lai atvieglotu pieejamību kravas nodalījumam, vienapjoma auto pēc izvēles nodrošina vienas vai arī divas bidāmās durvis sānos. Pasažieru versijā abas bidāmās durvis ir iekļautas jau standarta aprīkojumā, turpretī aizmugurē atrodas augšpusē stiprināts bagāžnieka vāks. Pēc pircēju izvēles to iespējams aizstāt ar asimetriski veidotām uz sāniem veramām durvīm. Kravas variantā auto pieejams ar diviem iespējamiem jumta augstumiem (1,85 vai 2,1 m), kā arī standarta vai pagarināto riteņu bāzi (2755 vai 3105 mm). Automobilja kopgarums atkarībā no riteņu bāzes ir 4,39 vai 4,74 metri, kravas



nodalījuma tilpums — 3800 līdz 4600 litru, bet kravnesība — viena tonna.

Lai noskaidrotu, cik daudz „Combo” modeļi paņemts no „Fiat” un cik liels ir paša „Opel” devums, nodegustējām abas šīs automašīnas. Secinājums: „Fiat Doblo” un „Opel Combo” būtībā ir viena un tā pati mašīna, atšķiras tikai emblēma uz stūres un radiatora restes, kā arī uz aizmugures durvīm, tāpat pavisam nedaudz atšķiras priekšējā bampera dizains. Parasti komerctransporta pircēji tik smalkās dizaina niansēs gan neiedziļinās. Tātad noteicošais izvēles kritērijs starp „Fiat” un „Opel” šoreiz varētu būt zīmola pievienotā vērtība un pārdevēja piedāvātā cena. Pirmo degustējam „itālieti vācu uzvalkā” — „Opel Combo Tour” ar 1.6 CDTi 90 zirgspēku dzinēju un manuālo sešpakāpju pārnesumkārbu. „Cosmo” komplektācijā tas bija aprīkots „pēc pilnas programmas” un attiecīgi piemērots pasažieru vajadzībām, neliedzot iespēju aizvest arī ne mazumu kravas. Pirmie iespaidi: šis patiešām ir liels auto, to jūt salonā, te patiešām ir plašums. Augsta, stāva „komandiera” sēdpozicija kā džipā, krēsls ir plakans, taču liels un ērts, ceļa pārredzamība — ideāla, palīdz arī garenie spoguļi un parkingsensori aizmugurē. Šofera vietā daudzas lietas atšķiras no pēdējā laikā degustētajās „Opel” mašīnās — „Astra” un „Insignia” — pierastajām: durvju rokturi, logu tīrītāju slēdži, krūzīkrosoles vadība, nemaz nerunājot par tādām sekundārām lietām kā klimatkontrolē, audiosistēma un USB pieslēgvietā starp sēdekļiem. Arī dzinēja automātiskās slāpēšanas/iedarbināšanas sistēma „Start/Stop” šajā auto darbojas robustāk un uzkrītošāk, nekā „Opel” pierasts.

Otrais mūsu rokās nonāca „īstais itālis” „Fiat Doblo Combi Maxi” ar 1.6 „Multijet” 16V dīzeļdzinēju, pasažieru versija ar nedaudz skopāku aprīkojumu. Tāpat kā eksterjerā, arī salonā „Combo” un „Doblo” viss ir gandrīz identisks. Kabinē viss tāpat atrodas rokas stiepiena attālumā — gan vadības sviras, gan nelielie bagāžas uzglabāšanas nodalījumi, gan griestu plaukts. Salona iekšējai apdarei raksturīgas lakoniskas formas, vienkārši apdare materiāli, bet smalki izstrādātas detaļas piešķir komfortablajam un praktiskajam salonam savdabīgu atraktivitāti. Tiem, kuri darba mašīnā meklē limuzīnam piedienīgi dārgu un mīkstu plastmasu, „Combo/Doblo”

velosipēdu un pat motociklu.

Braucam! Izkustoties no vietas, uzreiz jūtams, ka „Combo/Doblo” nav parasts vieglais automobilis! Brauc svarīgi kā liels auto, jūtama tā masa. Taču atliek tā sirsnīgāk nospiegt gāzes pedāli, lai secinātu — pilsētas režīmos dinamika pilnīgi pietiek. Nav sportists, bet atļautajos ātruma režīmos teicami iekļaujas satiksmes plūsmā. Par spīti savam kastveida izskatam, auto ir pārsteidzoši veikls un žiperīgs. Lai gan dzinējs ir apjoma ziņā šķietami mazs — tikai 1,6 litri, kravas neapgrūtinātu auto tas dzen pietiekami raiti — gan starta dinamika ir atzīstama, gan apdzīšanai paātrinājuma pietiek. Labs uzrāviens, pat jābrīnās, ka motoram ir tikai 90 ZS. Degvielas patēriņš vidēji 5,6 l/100km. Jaudas, šķiet, pilnīgi pietiek, vadāmība pieņemama, sešpakāpju manuāla ātrumkārbā slēdzas precīzi un arī pārnese ar dzinēju ir salāgoti labi. Tiesa, dīzelītis nav no tiem klusākajiem. Stāvēt blakus iedarbinātam auto, motora troksnis šķiet paskaļš, arī braucot virs



gan jāiet ar līkumu. Man šajā auto pietrūkst daudzo mantu glabātavu (dažādām sīkām lietām, kas vienmēr sarodas, neatkarīgi no tā, vai auto tiek izmantots ģimenes vai darba vajadzībām), kādas bija konkurenta „Renault Kangoo” salonā. „Combo/Doblo” ir parasts „bardačoks” paneli, kabatas durvis, dažī plauktiņi uz paneļa un tumšais plaukts virs vējstikla. Nav mantu kastes starp sēdekļiem — tur ir tikai plika USB/AUX pieslēgvietā. Sēdekļus var nolocīt dažādās kombinācijās. Slīddurvis abos sānos un liels, paceļams bagāžnieka vāks padara „Combo/Doblo” gandrīz caurstaigājamu. Iepriecina slīddurvju fiksators un šo durvju salīdzinoši vieglā, pat elegantā aizvēršanās. Plašās slīddurvis atvieglo pasažieriem izkāpšanu šaurajās līelveikalu stāvvietās, bet aizmugurējais bagāžnieka vāks gan veras ar plašu vārienu — uzreiz valā visa aizmugure un pat Rīgas „vefiņa” uzbrukuma līdera Ērla Roulenda izmēra (1,89 m) basketbolists var zem tā ērti pāiet apakšā. Lielie vertikālie stikli nodrošina optimālu pārskatāmību un plašuma sajūtu, kas tiek apstiprināta ar lielu kravas nodalījumu, kura ietilpība, nolaižot aizmugurējos sēdekļus, sasniedz 3200 litrus. Bagāžnieka mala ir vienā līmenī ar grīdu. Zema iekraušanas augstums caur aizmugurējām durvīm nodrošina vieglu piekļuvi dziļajam bagāžas nodalījumam. Pasažieru versijā auto var pildīt gan ģimenes auto funkcijas, gan brīvi pārvadāt neizjauktu



2000 apgriezieniem, salonā troksnis ir lielāks nekā vieglajā automobilī. Arī pretvēja troksnis šosejas režīmos liek sevi manīt. Latvijas ceļa grambas busiņš pārvar bez skaļiem vadiem, ar pašcieņu, ripo mīksti pat pa bruģi. Arī manevrētspēja ir laba. Gaisma, plašums un jūtama auto masa rada pārliecināšu miera ostas iespaidu. Nekur nav jāsķrien... Klīrenss pietiekams, lai nebūtu jābaidās no apmalēm, piekare energoietilpīga, nav jābremzē pirms bedrēm. „Combo/Doblo” ir daudzpusīgs, ietilpīgs milzis. Ērts ne tikai darbam, bet arī ceļojumiem ģimenes un draugu lokā.

„Dacia Dokker” neatpaliek!

Eiropā kopš 1998. gada līderis šajā autotirgus segmentā ir franču „Renault”. Uzņēmēji, kas iecienījuši Francijā ražotu komerctransportu, bet vairs nevar atļauties izdot gandrīz 14 000 eiro par „Renault Kangoo”, tagad var vērst skatienus franču kompānijas meitasuzņēmuma — Rumānijas autoražotāja „Dacia” — virzienā, kas laidis klajā kravas furgoniņu „Dokker”, piedāvājot šim segmentam nedzirdēti zemu cenu (bāzes versijā — aptuveni 9000 eiro). Pirmais „Dacia” vieglā komerctransporta modelis izstrādāts ar „Renault” pieredzes palīdzību. Nosaukums „Dokker” angļu valodā ir kā vārdu spēle ar vārdu „dockworker” (ostas strādnieks), kas atspoguļo šā modeļa patieso būtību. „Dacia Dokker” ir piecviētiģis vienapjoma automobilis, izgatavots uz vienas platformas ar „Lodgy” minivenu. Savukārt „Dokker” kravas versija „Dokker Van” sniedz

bagātīgu 3,3 kubikmetru vietu kravai ar maksimālo garumu 1,9 metri, un tā maksimālā vestspēja ir 750 kilogrami.

Ar 1,9 miljoniem pārdotu auto visā pasaulē „Dacia” zīmols ir patiess veiksmes stāsts, un pēdējo astoņu gadu laikā tas ir piedzīvojis visātrāko izaugsmi Eiropā. Šo veiksmes stāstu izskaidro cilvēku vēlme iegūt izturīgas un funkcionālas automašīnas par pievilcīgu cenu. Šīs „Dacia” īpašības ir rosinājušas daudzus iepriekš lietotu automašīnu īpašniekus pirmo reizi izvēlēties

Turpinājums 7. lpp ➤

STAG auto gāzes iekārtas

ekonomija un ekoloģija

TRANSBALTUJAS TIRDZNIECĪBAS KORPORĀCIJA

Rīga, Maskavas iela 449
Tel.: 67266327, 29240101
www.transbaltija.lv

autogāze

GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertificēts.

Uzstādot iekārtas pie mums,

DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem, elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas, magnetolas, parkošanās senesorus.

Uzpildām un remontējam KONDIČIONIERUS.

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
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

«FARKOPI»

ar E-20 sertifikātu

IZPŪTĒJI, AUTO AKSESUĀRI

vairumā un mazumā, uzstādīšana un serviss

LĪTIE DISKI, RĪEPAS

DBV. EĻĻAS.

AUTOKOSMĒTIKA

Maskavas iela 446c
tālr. 66116670, 28618021
Liepājas iela 23
tālr. 67617250, 28618151
WWW.FARKOP.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 reklāmai 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

CSDD informācija

Satiksmes ministrija nosaka jaunās A2 transportlīdzekļu kategorijas vadītāju apmācības kārtību

Apstiprinātas vairākas izmaiņas normatīvajos aktos, nosakot jaunās A2 transportlīdzekļu kategorijas vadītāju apmācības kārtību, kā arī atrunājot autoskolu pasniedzēju un instruktoru darbības un apmācības kārtību. To paredz 19.martā, valdībā apstiprinātie grozījumi Ministru kabineta noteikumos „Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu vadītāju apmācības programmām”.

Noteikumu projekts ir izstrādāts, jo Latvija pārnēmusi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK par vadītāju apliecībām. Tā paredz visām Eiropas Savienības (ES) dalībvalstīm no 2013.gada 1.janvāra ieviest jaunu transportlīdzekļu kategoriju A2. Tā attiecas uz motocikliem, kuru jauda nepārsniedz 35 kilovatus, jaudas attiecība pret svaru nepārsniedz 0,2 kilovatus uz kilogramu un kuri nav atvasināti no



transportlīdzekļiem, kuru jauda ir vairāk nekā divas reizes lielāka. Līdz ar to MK noteikumos ir izstrādāta kārtība, kādā notiek jaunās A2 transportlīdzekļu kategorijas vadītāju apmācība.

Izsludinātie normatīvo aktu grozījumi arī plašāk regulēs autoskolu darbību. Tie precizāk atrunās braukšanas instruktoru darba tiesisko

attiecību statusu, kā arī precizēs virkni jautājumu, kas skar elektronisko informācijas apmaiņu starp autoskolām un CSDD, autoskolu pasniedzēju un instruktoru darbību un apmācības kārtību.

Noteikumu projekts paredz arī ieviest „klusēšanas – piekrišanas” principu atsevišķiem CSDD sniegtajiem pakalpojumiem. Tas nozīmē, ka autoskolas, lai saņemtu mācību karti, iesniedz iesniegumu CSDD. Tālāk CSDD veic telpu atbilstības pārbaudi un, ja mēneša laikā nav atsūtījuši autoskolai atteikumu kartes izsniegšanai, uzskatāms, ka tā ir izsniegta. Mācību karte ir noteikta parauga dokuments, kas dod tiesības apmācīt tajā norādīto kategoriju transportlīdzekļu vadītājus konkrētās mācību telpās un kas apliecina, ka mācību telpas atbilst noteikumos noteiktajām prasībām.

CSDD konkursa «Gribu būt mobils!» finālā uzvar Rīgas Doma kora skolas komanda «Spriganais tupeļmotors»

2013.gada 5.martā, CSDD ikgadējā konkursa 6.-8.klašu skolēniem – topošajiem mopēdistiem „Gribu būt mobils!” lielajā Latvijas finālā pārliecinoši uzvarēja Rīgas Doma kora skolas komanda „Spriganais tupeļmotors”, izcīnot 68,2 punktus no 81,5 iespējamajiem.

Komanda ar skolotāju Ilonu Poikāni balvā ieguva ceļojumu – izglītojošu ekskursiju uz zinātnes parku „Tom Tits Experiment” Zviedrijā. Savukārt 2. un 3.vietas ieguvēji – katra komanda saņēma dāvanu karti pašu plānotai ekskursijai uz sev tīkamu galamērķi.

Rīgas Motormuzejā notikušajā finālā sacentās konkursa „Gribu būt mobils!” visu septiņu reģionālo pusfinālu labākās komandas. Fināla rezultāti:

- 2.vieta: Jēkabpils Valsts ģimnāzijas komanda „Šaursliežu dzelzceļš”, 63,2 punkti;
- 3.vieta: Kusas pamatskolas komanda „Kusa – 1”, 57 punkti;
- 4.vieta: Popes pamatskolas komanda „Drošie riteņbraucēji”, 56,2 punkti;
- 5.vieta: Cēsu pilsētas pamatskolas komanda „MM – 5”, 50,5 punkti;

- 6.vieta: Jūrmalas Alternatīvā skolas komanda „Team Stripes”, 50,3 punkti;
- 7.vieta: Ilūkstes 1.vidusskolas komanda „Min un rullē – 1”, 47,7 punkti.

Lielajā finālā komandām, atbilstoši konkursa dalībnieku vecumam un satiksmes dalībnieka statusam, bija jāveic četri dažādi uzdevumi: datortests par ceļu satiksmes drošību un satiksmes noteikumiem; atbilstoši savam vecumam – jāorganizē ceļu satiksme; jāprezentē mājas darbs – analīze par to, kā bērni un jaunieši apgūst un ievēro ceļu satiksmes drošības jautājumus; kā arī atsevišķs uzdevums bija jāpilda visu komandu kapteiņiem.

Konkursa „Gribu būt mobils!” mērķis ir pilnveidot skolēnu zināšanas par satiksmes drošību un personīgās drošības garantēšanas iespējām. 12-14 gadu vecumā skolēni ir ne tikai gājēji vai velosipēdisti, bet arī topošie mopēdu vadītāji, kam jāmāc pieņemt atbildīgi lēmumi arī sarežģītās satiksmes situācijās. Šosezon dalībai konkursā visās kārtās bija pieteikušās 443 komandas, kas ir par teju pussimts komandām vairāk nekā pērn.

Konkurss „Gribu būt mobils!” ir viens no ilggadīgākajiem CSDD īstenotajiem izglītības projektiem bērniem un jauniešiem. Pārējie CSDD satiksmes drošības projekti:

- sacensības jaunajiem velosipēdistiem, 10-12 gadus veciem skolēniem „Jauno satiksmes dalībnieku forums”;
- konkurss „Labākā CSDD satiksmes drošības skola”: tas ietver divu sacensību – „Jauno satiksmes dalībnieku forums” un „Gribu būt mobils!” rezultātus un labāko skolotāju noteikšanu;

- konkurss topošajiem un jaunajiem autovadītājiem, 16-18 gadus veciem jauniešiem „Gada jaunais autovadītājs”.

Konkursu „Gribu būt mobils!” organizē CSDD sadarbībā ar SIA „Aģentūra VB Plus”. Projekts tiek finansēts no OCTA, to atbalsta Rīgas Motormuzejs, SIA „Skaisto skatu aģentūra”, SIA „Ādažu kukulītis” un šokolāde „Kinder Delice”. CSDD saka paldies skolēniem un viņu pedagogiem, kas veltījuši laiku, lai sagatavotu savu skolēnus dalībai konkursā „Gribu būt mobils!”!

Izstāde «Lielā pārvākšanās jeb Jurgī Rīgas Motormuzejā»

Pavasaris mūsu senčiem izseni bijis pārvākšanās jeb Jurgū laiks. Šopavasār, no 17.marta līdz 15.aprīlim Jurgī ir arī vienam no lielākajiem spēkratu muzejam Ziemeļeiropā – Rīgas Motormuzejam (RMM). Taču pirms pārvākšanās un muzeja rekonstrukcijas uzsākšanas interesenti aicināti izbaudīt vēl nebijušas sajūtas un apmeklēt izstādi „Lielā pārvākšanās jeb Jurgī Rīgas Motormuzejā”.

Ar šo neparasto pasākumu RMM vēlas ikvienam apmeklētājam īpašā gaisotnē radīt jaunu intrigu par savu kolekciju un muzeja krājumā esošajiem „apslēptajiem dārgumiem”. Šoreiz par vienu lielu izstāžu zāli kļūs viss muzejs. Ar neredzētiem eksponātiem būs papildināta gandrīz ikviena no muzeja vairākām kolekcijām. RMM darbinieki būs sarūpējuši gan apmeklētāju acīm nekad neredzētus eksponātus, gan tādus, kas gadiem glabājušies muzeja krātuvēs un restaurācijas telpās, to starpā, gan „sarūsējušu dzelžu kaudzītes”, gan pilnīgi jaunus, pat nelieltus automobiļus. Tas viss, muzejā vienkopus būs apskatāms tikai mēnesi – līdz 15.aprīlim jeb lielās pārvākšanās laikā.

Kā izstādes „rozīnītes” jāmin – PSKP ģenerālsekretāra Leonīda Brežņeva „Mercedes Benz 280 SEL” (1981), „Cadillac Fleetwood” (vēsturisks limuzīns, kas 1970-tajos gados kalpojis ASV vēstniecībā Maskavā), bijušajā PSRS ražoti un reti sastopami auto – „Moskvič 434” kravas furgons (1973) un restaurācijas darbu procesā esošais „GAZ 11-73” (1941). Īpašs pārsveiciens būs vairāki pilnīgi jauni, vēl nekad nelielti automobiļi un motocikli („ZAZ 965 M”, „SMZ”, „JAWA 360”, „Vjatka Elektron” u.c.)!

RMM ēkas rekonstrukciju plānots uzsākt aprīļa beigās, paredzēts, ka muzejs apmeklētājiem durvis varētu pilnībā atkal vērt pēc aptuveni pusotra gada. Šajā laikā seno spēkratu ekspozīcija būs izvietota pagaidu telpās, par to tiks sniegta atsevišķa informācija.



RĪGAS MOTORMUZEJS

MUZEJA PIRMSREKONSTRUKCIJAS PĒDĒJĀ IZSTĀDE

LIELĀ PĀRVĀKŠANĀS JEB JURGI RĪGAS MOTORMUZEJĀ

Izstāde atvērta no 2013.gada 15.marta līdz 15.aprīlim

Rekonstrukcijas laikā eksponāta ekskursijas spēkratu glabātuvē pieejami pa tālruni 67025866

Rīgas Motormuzejs
Rīga, S.Eizenšteina iela 6
Muzejs atvērts no 10:00 līdz 18:00
Sekojiet līdzi informācijai: www.motormuzejs.lv

CSDD nodaļu darba laiki

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
sešdienās 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,
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 65124245

ALŪKSNE,

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

BALVI,

R TA Rubeži iela 1
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

BAUSKA,

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

CĒSIS,

R TA J. Poruka iela 22
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5t TA atpūtas un ceturtdienās 8.30 - 17.00
IP TA 64181859

DAUGAVPILS,

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

TA

Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 19.00, sešdienās 8.30 - 14.00

DOBELE,

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

GULBENE,

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

JELGAVA,

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

TA

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

JĒKABPILS,

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

TA

Ārjas Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00
sešdienās 8.30 - 15.00

JŪRMALA,

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

KRĀSLAVA,

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

KULDĪGA,

R TA Planīdas iela 69
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 63341185

R

Transportlīdzekļu reģistrācija
Tehniskās apskates stacija
Vadītāju kvalifikācija
Iepriekšējais pieraksts
Tehniskās apskate automobiļiem
ar pilno masu virs 3,5 t

LIEPĀJA,

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

TA

Grobiņa, Krasta iela 12a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
atpūtas 8.30 - 19.00,
sešdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63490670

LIMBAŽI,

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

MADONA,

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

OGRE,

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

PREIĻI,

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

RĒZEKNE,

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

TA

Ludza, Rūpniecības iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

SALDUS,

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

TALSĪ,

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

TA

Fr. Blumberga iela 9
Pirmd., atpūtas, trešd., piektdienās 8.30 - 17.00
Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sešdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63224370

TUKUMS,

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

VALKA,

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

VALMIERA,

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

TA

Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00
sešdienās 8.30 - 14.00
IP TA 64281215

VENTSPILS,

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



VISU VEIDU AUTOMĀTISKO ĀTRUMKĀRBU REMONTS

apkalpošana
ejļļu maiņa
garantija

Rīga, Zolitūde, Granzdas 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

Keke Rosbergs - «Ziemeļjūras pirāts»

► Turpinājums no 1. lpp

atgriežoties dzimtenē, tēvs strādāja par veterinārārstu, bet māte — par ķīmiķi. Kā jau daudzas somu ģimenes, viņi abi brīvdienās piedalījās amatieru rallijos. Mazais Keijo pirmo autobrukušanas pieredzi ieguva piecu gadu vecumā. Spēlējoties uz piebraucamā ceļa atstātajā tēva mašīnā, viņš nejausi ieslēdza aizdedzi un ietriecās aizvērtajās garāžas durvīs. Par spīti šai bēdīgajai pieredzei, Keijo jau pamatskolas vecumā nopietni aizrāvās ar kartingu un šajā sporta veidā kļuva par vienu no labākajiem — piecas reizes uzvarēja Somijas čempionātā, bet 1973. gadā kļuva arī par Skandināvijas un Eiropas čempionu. Taču toreiz viņš savu dzīves mērķi ar autosportu vēl nesaistīja, jo vēlējās kļūt par zobārstu vai programmētāju. Pēc kartinga nākamais solis bija „Formula Super Vee”, kurā Rosbergs 1975. gadā startēja 21 sacīkstēs un 10 no tām uzvarēja. Ar katru sezonu viņš pieņēma aizvien jaunus izaicinājumus jaunās sacīkšu klasēs un čempionātos, turklāt jaunais somš nekad nebrauca par savu naudu — viņa startus jau kopš paša sākuma apmaksāja sponsori. 1978. gadā Keijo 36 nedēļas nogales pavadīja trasēs, startējot 41 sacīkstēs piecos kontinentos. Pārstāvēt amerikāņu Freda Operta komandu, jaunais somš kļuva par „Formula Atlantic” vicečempionu, „Formula Pacific” sērijas uzvarētāju un Eiropas F-2 čempionātā ieguva 5. vietu. Tobrīd jau plāni par nopietnu profesiju bija atlikti uz nezināmu laiku un visās anketās ailītē „profesija” viņš rakstīja „autosportists”. Un izrādījās, ka ar šo profesiju

var pat nopelnīt itin pieklājīgu iztiku. Rosbergs pats bija izstrādājis savu „maizes un sviesta teoriju” — maize no sacīkšu ienākumiem, sviests — no pārējiem, kas nozīmēja gan piedalīšanos sponsoru mārketinga aktivitātēs, gan tiešu iesaistīšanos reklamējamo preču un pakalpojumu pārdošanas procesā. Biznesa interešu vadīts, Keijo kļuva par Keki, jo likās, ka internacionālajiem sponsoriem šo vārdu būs vieglāk izmantot savās mārketinga aktivitātēs.

Keke Rosbergs tomēr nebija pirmais somu F-1 pilots. Pirms viņa bija Leo Kinnunens, kurš pēc panākumiem rallija un sportskāru sacensībās ar somu sponsoru atbalstu sēdās vecā „Surtees TS16” formulā ar uzrakstu „Flying Finn” uz sāniem un 1974. gada sezonā piedalījās sešās GP izcīņās, kvalificējoties startam gan tikai vienu reizi.



superkāru kolekcija.

Un tad, dažas dienas pirms 1982. gada sezonas sākuma, pie Kekes atnāca Lielā iespēja — „Williams” komandas piedāvājums! Frenks Viljamss līdz pašam pēdējam brīdim bija centies pārliecināt savu 1980. gada pasaules čempionu Alanu Džonsu piedot komandas biedra Karlosa Reitemana nodevību un nepamest F-1, taču skarba austrālietis savu lēmumu nemainīja. Protams, Frenks zināja, ka neviens nespēs aizstāt nepārspējamu Džonsu, viņš tikai meklēja otro pilotu līdzās Reitemanam, un tobrīd Rosbergs bija vienīgais, kas palicis bez līguma. „Williams” komandā Keke Rosbergs pirmo reizi savā karjerā tika pie konkurētspējīgas F-1 mašīnas, un viņš nekautrējās šo iespēju izmantot, jau pirmajā startā finišējot piektajā pozīcijā, bet otrajās sacīkstēs iegūstot trešo starta vietu un sasniedzot finišu otrais (vēlāk gan sekoja diskvalifikācija par mašīnas svara neatbilstību). Pēc diviem posmiem „politisku nesaskaņu dēļ” komandu pameta Reitemans, bet neviens nesēroja, jo Keke tobrīd jau bija iemantojis visa tehniskā personāla uzticību, kuru viņš prata attaisnot ar finišu otrajā pozīcijā turpmākajos divos posmos pēc kārtas. Togad ar turbodzinējiem apgādātās „Ferrari”, „Renault” un „Brabham” mašīnas bija krietni jaudīgākas par citām, taču tām vēl pietrūka izturības. Rosbergs no vecā labā „Cosworth DFV” atmosfēriskā dzinēja spēja izspiest vairāk nekā jebkurš cits un kvalifikācijā parasti bija par aptuveni sekundi aplī ātrāks nekā nākamais pretendents bez turbodzinēja. Britu „GP” kvalifikācijā Keke pat pamanījās apsteigt visas turbomašīnas un sensacionāli izcīnīt „pole position”, taču startā noslāpa, trasē aizbrauca kā pēdējais un veica varonīgu iedzišanu, līdz bija spiests izstāties

degvielas padeves defekta dēļ. Togad F-1 sacensību spriedze bija īpaša, jo čempionāta 16 posmos bija 11 dažādi uzvarētāji un neviens pilots neuzvarēja vairāk par divām sacīkstēm sezonā. Rosbergs visu sezonu brauca stabili, izcīnīja vienu uzvaru, trīs otrās un divas trešās vietas, vēl četras reizes finišēja punktos, bet izstājās tikai trīs reizes. Jā, Keke togad vinnēja tikai vienu sacīksti — Šveices „GP” Dižonā, pēdējā aplī ar pārdrošu manevru apsteidzot Alēnu Prost, bet viņš varēja uzvarēt arī Beļģijā, kur pievīla riepas, un Austrijā, kur Elio de Andželiss izrāva uzvaru ar 0,05 sekunžu pārsvaru. Čempionāta līderpozīcijā Keke nokļuva tikai pēc savas pirmās uzvaras, kad līdz sezonas finišam bija atlikuši vairs tikai divi posmi. Itālijā viņš finišēja astotais un palika bez punktiem, bet pēdējā sacīkstē Lasvegasā, braucot ar vēsu galvu, finišēja piektais un ieguva tik nepieciešamos divus punktus, lai kļūtu par pirmo somu — F-1 pasaules čempionu! Nākamajā rītā kāds britu laikraksts savai F-1 reportāžai uzlika virsrakstu „Keke — The Coolest Man In Vegas”.

Atceroties 1982. gada sezonu, Keke stāsta, ka togad katru apli braucis uz naža asmens, bet nākamajā sezonā, kad konkurentu turbomotori bija kļuvuši vēl jaudīgāki, bet „Williams” joprojām izmantoja atmosfērisko „Cosworth” dzinēju, vēl vairāk pārsniedzis saprātīga riska robežas: „Togad es biju ātrāks kā jebkad visā manas karjeras laikā. Es taču biju čempions un vienkārši nespēju pieļaut domu, ka mani varētu pārspēt kāds cits. Cīnoties ar turbomašīnām, es biju gatavs pārsniegt jebkuras riska robežas.” 1983. gada sezona iesākās ar „pole position” Brazīlijā un ugunsgrēku bokso degvielas uzpildes laikā, bet Keke tomēr spēja finišēt

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



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

Otrais „lidojošais somš” Keke Rosbergs F-1 debitēja salīdzinoši vēlu — 29 gadu vecumā. 1978. gada sezonu viņš uzsāka „Theodore” komandā. Jau savā otrajā startā debitants piesaistīja uzmanību — par spīti „Theodore” formulas konkurētspējai un pateicoties nepārtrauktām lietussgāzēm, viņam izdevās pārspēt pašu Emersonu Fitipaldi un uzvarēt „BRDC International Trophy” sacīkstēs Silverstonā, kas gan nebija iekļautas čempionātā. Sezonas otro pusi Keke aizvadīja citā tikpat bezcerīgā komandā — „ATS”, bet nākamā sezonu uzsāka reiz slavenajā „Wolf” vienībā, kura tobrīd jau atradās uz sabrukuma robežas.

1980. gadā Rosbergs startēja Fitipaldi komandas sastāvā un jau pirmajā startā izcīnīja pirmo pjedestālu ar 3. vietu Argentīnā, taču nākamajā gadā palika „uz nullīti” — Fitipaldi beidzās nauda un komandas mašīna kļuva pavisam bezcerīga. Rosbergam tobrīd jau bija 33 gadi, un likās, ka pēc četrām sezonām trešā ešelona vienībā viņa F-1 karjerai pienākušas beigas. Taču, par spīti pieticīgajiem panākumiem F-1, par dzīvi Keke nevarēja sūdzēties — viņam tobrīd piederēja savrupmāja Minhenē, neliela muižiņa Anglijā, brīvdienu māja Austrijā un vasarnīca Ibicā, kā arī personīgā lidmašīna un neliela eksotisku

4motors SIA
15 gadu pieredze auto remonta jomā

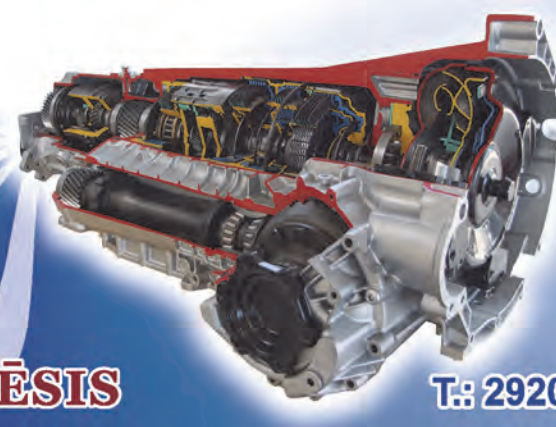
Ādmiņu ielā 5/7, Rīga, LV-1009
Tālr. 67244161, fakss 67244228
<http://www.v4motors.lv>

- Ritošās daļas diagnostika un remonts
 - Visa veida virsbūves remonta darbi
 - Tehniskā apkope, dzinēja diagnostika
 - Auto pretaiždzīšanas sistēmu
- GEMIK**
ALARM SYSTEMS
un **LASERLINE** pārstāvis Latvijā
(konsultācijas, tirdzniecība, serviss)
- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
 - Tehniskā eksperta pakalpojumi

AUTOMĀTISKO PĀRNESUMU KĀRBŪ REMONTA RŪPNĪCA

RECRO
QUALITY THROUGH TECHNOLOGY

www.recro.eu



CĒSIS

T.: 2920 7606



otrais, lai vēlāk tiktu diskvalificēts par mašīnas iestumšanu pēc nelaimīgā boksu apmeklējuma. Sezonas pirmajā pusē pārgalvīgais somis pierakstījās ekskluzīvajā Monako „Grand Prix” uzvarētāju klubā, finišēja otrais Dalasā, guva punktus arī četros citos posmos un uz čempionāta ekvatora tikai par 5 punktiem atpalika no līdera Alēna Prosta. Diemžēl sezonas otrajā pusē ātrās trasēs ar atmosfērisko dzinēju vairs punktus iebrukt nebija iespējams. Pirms pēdējā posma Rosbergs beidzot tika pie ilgi kārotā „Honda”

turbodzinēja un jauno mašīnu tās debijas sacīkstēs spēja aizvadīt līdz finišam piektajā vietā. Nākamā sezona tomēr sagādāja vilšanos — atklājās, ka „Honda” V6 turbodzinējs bija spēcīgs, bet neatsaucīgs un īsti negāja kopā ar „Williams” FW09 šasiju, bet galvenā nelaime — tas bija neizturīgs. Pēc sacīkstes Austrijā Rosberga pacietības mērs bija pilns un viņš uz kāda žurnālista jautājumu atbildēja: „Man nav atļauts stāstīt, ko es domāju par savu mašīnu, bet, ja es varētu, tad teiktu, ka tā ir īsta sūdukaste.” Lai

arī vārdos cinisks, iesēdies mašīnas kokpitā, Keke allaž brauca ar simtprocentīgu atdevi, par ko tika atalgots ar uzvaru Dalasas ielu trasē pēc niknas divkaujas ar Manselu.

1985. gadā „Williams” komandā pieredzējušā Žaka Lafita vietā par Rosberga jauno komandas biedru kļuva Naidžels Mansels. Iepriekšējais Mansela komandas biedrs De Andželiss savu draugu Keki brīdināja, ka Manselam piemērot pārstēdzoša spēja radīt ap sevi problēmas. Arī „Lotus” komandas šefs Pīters Varrs bija gatavs saderēt uz visu naudu par to, ka Mansels nekad neuzvarēšot nevienās sacīkstēs, taču sezonas pirmajos trijos posmos Rosbergs bija spiests izstāties, bet Mansels izcīnīja divas piektās vietas. „Williams” tehniskais direktors Patriks Heds bieži pārmeta Rosbergam, ka viņš jebkuru mašīnu „notriecot līdz nāvei”, un vasarā Rosbergs noslēdza līgumu nākamai sezonai ar „McLaren” komandu. Iespēja tikt pie mašīnas, kas pēdējās divās sezonās guvusi čempiontitulu, likās vilinoša, tāpat kā iespēja vienādos apstākļos samērot spēkus ar Alēnu Prostu. Savukārt „McLaren” komandas ģenerālsponsoram kaislīgais smēķētājs, atraktīvais blondais somis, kurš pat pītstopa laikā pamanījās ievilkāt pāris dūmu no mehāniķa pasniegtās cigaretes, bija atradums — īstais „Marlboro Man”! Sezonas otrajā pusē „Williams” „Honda” turbomotors beidzot

bija izslimojis bērnu slimības, un tad kļuva acīmredzams, ka Keke ir vienīgais pilots, kurš ātruma ziņā spēj turēt līdzi Airtonam Sennam! Ja vien izturēja mašīna, viņš finišēja uz pjedestāla — uzvarēja Detroitā un izcīnīja otro vietu Francijā. Eiropas GP izcīnīja Brendshečā cīņā par līderpozīciju Airtons Senna bloķēja Rosberga veikto apdzīšanas manevru, pēc vieglas sadursmes „Williams” formula sagriezās, un Keke zaudēja veselu apli. Pēc boksu apmeklējuma viņš izbrauca trasē tieši priekšā Airtonam, kuram cieši sekoja Mansels. Taktiski piebloķējot Sennas formulu, Keke ļāva izvirzīties brauciena vadībā Manselam, kurš beidzot tika pie savas pirmās „Grand Prix” uzvaras. Atlikušajos divos sezonas posmos Mansels vairs nebija apturams! Dienvidāfrikā viņš guva pārliecinošu uzvaru, startējot no „pole position”, bet Keke finišēja otrais. Arī Austrālijā lielāko distances daļu pārliecinošs līderis bija Mansels, taču neilgi pirms finiša neizturēja viņa formulas transmisija, un uzvaru guva komandas biedrs Rosbergs. Gluži tāpat kā savulaik Alans Džonss, arī Keke no „Williams” komandas atvadījās ar uzvaru! Iespējams, šis bija augstākais punkts viņa karjerā — trešā vieta čempionāta kopvērtējumā, pirmo reizi vinnētas divas sacīkstes sezonā, iekarota visu konkurētņu cieņa un visu F-1 līdzjutēju apbrīns. Sezonas otrajā pusē „Williams” duets

Rosbergs/Mansels bija ne tikai pierādījuši, ka ir divi no trim ātrākajiem pilotiem pasaulē, bet arī kļuvuši par labiem draugiem. Ja šis „Williams” līdzjutēju „sapņu komandas” sastāvs tiktu saglabāts, varam gandrīz nešaubties, ka viens no viņiem būtu ieguvis 1986. gada pasaules čempiona titulu, bet nākamajā sezonā droši vien abi mainītos lomām, turklāt dzinēju piegādātājs „Honda” būtu apmierināts ar diviem iegūtiem čempiontituliem un pagarinātu līgumu ar „Williams”...

Diemžēl reālajā dzīvē Rosbergam jau bija kabatā līgums uz nākamo sezonu ar „McLaren”, bet Frenks Viljamss par rekordlielu atalgojumu (trim miljoniem mārciņu) bija nolīdzis Nelsonu Pīkē. Lai gan „Williams-Honda FW11” mašīnas 1986. gadā pārliecinoši dominēja sacīkšu trasēs, Mansela un Pīkē savstarpējās antipātijas un nesamierināmā sāncensība noveda pie tā, ka par čempionu kļuva „McLaren” pilots Alēns Prosts. Keke Rosbergs, kurš „Williams” vienībā četras sezonas bija pārspējis visus savus komandas biedrus, „McLaren” sastāvā jau no paša sākuma bija otrā pilota statusā. Sezona sagādāja vilšanos, pirmo reizi kopš 1982. gada Keke neguva nevienu uzvaru. „McLaren” MP4/2C formula, kas bija konstruēta un regulēta atbilstoši Prosta mierīgajam, precīzajam braukšanas stilam, daudz agresīvāk braucošajam Rosbergam šķita nepietiekami pagriežama līkumos, jo nekādi nebija piedabūjama mesties sānslīdē. Tikai pēdējos posmos mehāniķi saprata, ka Rosbergam neder Prosta regulējumi, un sāka uzklauzīt Kekes vēlmes. Sezonas finišā Austrālijā Rosbergs bija atguvis savu bijušo ātrumu un izrāvēs brau-



ciena vadībā, taču uzvarēt neļāva riepas plīsums — Keke savā pēdējā braucienā izstājās no līderpozīcijas. Viņš bija izlēmis beigt savu F-1 karjeru. Droši vien šo lēmumu ietekmēja arī tuvākā drauga Elio de Andželisa nāve, kurš maijā avarēja „Brabham” komandas izmēģinājumu braucienā Francijā. Rosbergs pats savu aiziešanu no F-1 skaidroja ar „pārdegšanu”, jo viņa agresīvais braukšanas stils, visu laiku balansējot uz naža asmens, tērēja daudz vairāk fizisko un emocionālo resursu nekā citiem — rāmākiem — braucējiem. Un tomēr dažās vēlāko gadu intervijās Keke izteicies, ka laikam tomēr pametis F-1 pārāk ātri. Turpinot ģimenes tradīcijas, šobrīd F-1 startē Kekes Rosberga dēls Niko Rosbergs.

SIMONIZ SENSACIONĀLI PAMANĀMS



SIMONIZ BACT TO BLACK
Melns krāsas plastmasas detaļu kopšanas līdzeklis. Paredzēts bamperu kopšanai.

SIMONIZ RINSE OFF WAX
Vasks, kuru nevajag iepulēt! Apstrādātas auto virsmas noskalojiet ar ūdeni un nosusiniet. Efekts ir ātrs un pamanāms.

SIMONIZ UPHOLSTERY CLEANER
Efektīvs tīrīšanas līdzeklis. Sēdekļu un tapetes tīrīšanas līdzeklis.

SIMONIZ DISINFECTANT
Smaku neitralizētājs. Iznicina 99,99% baktērijas.

SIMONIZ DASHBOARD SATIN-NEW CAR
Panelu kopšanas līdzeklis ar jauna automobiļa aromātu. Apstrādātās virsmas iegūst satīna efektu.



OFICIĀLAIS SIMONIZ IZPLATĪTĀJS LATVIJĀ



Zemitāna iela 6, Rīgā, tel. 67317064. www.dansg.lv

Astra Classic Caravan
ikmēneša maksājums
no 94 Ls

Astra Classic 5 durvju
ikmēneša maksājums
no 89 Ls



OPEL ASTRA CLASSIC
VĀCU KVALITĀTE & LABA CENA.

Opel noliktavas izpārdošana! Lētāk vairs nebūs!

AMSERV KRĀSTA | Rīga, Kosta 66, tālr. : 67 07 80 00
AMSERV LIEPĀJA | Liepāja, Brīvības 146 b, tālr. : 63 48 39 30
AMSERV VENTSPILS | Ventspils, Zvaigžņu 15, tālr. : 63 60 77 55
www.amserv.lv



Laiks sagatavot savu auto vasarai



Raivis Dzensens,
«Auto Blitz» servisa vadītājs

Pienācis aprīlis, bet ārā vēl ziemīgi laikapstākļi. Tas ir īstais laiks padomāt par vasaras riepām saviem automobiļiem. Kāpēc vasarā ir vēlams braukt ar vasaras riepām, nevis turpināt ripināt ar ziemas riepām?

Tam ir vairāki iemesli. Ja esošās ziemas riepas vēl būs lietojamas vismaz sezonu, labāk tās nolikt glabāšanā un savam auto

iegādāties vasaras riepu komplektu. Iemesls ir diezgan vienkāršs — ziemas riepas ir paredzētas zemākām temperatūrām un pie augstām temperatūrām, kādas ir vasarā, pastiprināti nodilst. Papildus tam ņemiet vērā, ka ziemas riepām vasaras apstākļos būs garāks bremzēšanas ceļš nekā vasaras riepām. Gadījumos, kad ziemas riepas ir paredzētas nomainīt nākamajā sezonā, var rasties vēlme tās „nobraukt” līdz galam vasaras sezonas laikā. Šeit es ieteiktu atcerēties par jau minēto garāko bremzēšanas ceļu, slīktāku auto vadāmību, iespējamo akvaplanēšanu (jo protektors ir nodilis un tik labi neizspiež ūdeni lietainā laikā), kā arī papildu trokšņu līmeni, ko rada ziemas riepu rupjais protektors. Gandrīz piemirsu pašu svarīgāko — braucot ar ziemas riepām vasaras laikā, būtiski pieaugs degvielas patēriņš.

Otrs ieteikums — pārbaudiet savas automašīnas ritošo daļu. Kā likums, ziemas sezonā katram ir gadījies iebraukt bedrē, nejauši, „atsisties” pret apmali vai uzbraukt

kādam šķērslim. Jums var likties, ka gadījumos, kad vizuālu bojājumu nav — diski un riepa vesela —, viss ir kārtībā. Taču šī situācija bieži vien ir mānīga. Pat neliela bedre var radīt automobiļa balstiekārtas regulējumu izmaiņas, kas daudzos gadījumos noved pie vadāmības pasliktināšanās un nevienmērīga riepu nodiluma. Tāpēc, ziemas sezonai beidzoties, silti iesaku veikt ritošās daļas pārbaudi. Un neaizmirstiet pārbaudīt arī bremzes.

Trešais ieteikums — neskopojieties ar sava automobiļa mazgāšanu. Ziemas sezonas laikā virsbūves daļas ir bijušas pakļautas intensīvai sāls iedarbībai. Sāls nogulsņējas ne tikai uz virsbūves redzamajām virsmām, bet arī riteņu arkās, uz ritošās daļas elementiem un pat dzinēja telpā. Tāpēc ir svarīgi šo aplikumu nomazgāt. Protams, var cerēt uz to, ka lietus laikā auto pats „nomazgāsies”, bet parasti tā nenotiek. Vienmēr ir labāk uzticēt sava auto mazgāšanu profesionāļiem.

RC Unlimited motobraukšanas akadēmija

AUGSTĀKĀ IZGLĪTĪBA MOTOBRAUKŠANAS JOMĀ



KAS TAS IR? Šogad nu jau piekto sezonu ar AUTOINFO atbalstu savu darbu turpina „RC Unlimited” motobraukšanas skola, kas nodibināta un darbojas ar mērķi iemācīt braukt ar motociklu gan nesalīdzināmi augstākā, gan arī drošākā braukšanas līmenī, nekā tas ir bijis līdz šim.

Motobraukšanas skolu vada AUTOINFO moto sadaļas redaktors, motobraucējs ar 20 gadus ilgu motocikla vadīšanas pieredzi, kas papildus savām unikālajām izstrādātajām apmācības metodēm ir stažējies pasaules labākajās motobraukšanas skolās.

„RC Unlimited” motobraukšanas skola nenodarbojas ar braucēju sagatavošanu A kategorijas transportlīdzekļu vadīšanas tiesību iegūšanai.

„RC Unlimited” motobraukšanas skola palīdz braucējiem apgūt daudz augstāka līmeņa braukšanas prasmes, kas palīdzēs jums padarīt motociklu ne

tikai par patiešām drošu braukšanas līdzekli, bet arī kļūt par īstu motocikla vadīšanas profesionāli.

Mācību laikā mēs palīdzam ne tikai apgūt svarīgas braukšanas prasmes, bet arī iemācīt braucējiem pareizi domāt, kā arī saprast un analizēt savas kļūdas. Turklāt nav svarīgi, ar kāda tipa motociklu jūs pārvietojaties — čoperi, enduro vai sportbaiku —, katram no šiem motociklu tiptiem tiek piemēlēta optimālā apmācības programma.

Aptaujas rezultāti liecina: praktiski visi braucēji, kas izgājuši apmācības kursu, atzina, ka pat nav nojautuši par 90% to zināšanu un iemaņu eksistenci, kādas tie apguvuši „RC Unlimited” motobraukšanas skolā.

Viss, kas pirms tam izraisīja nedrošību vai likās neiespējami, kļuvis uzjautrinoši vai vispār pārstājis būt ievērojams cīnīgs, pateicoties apgūtajām

prasmēm.

Ekstremāla bremzēšana no lieliem ātrumiem uz dažādiem segumiem (asfalts sauss/slapjš, asfalts ar smiltīm, grants) bez iespējām nokrist, motocikla stabilitātes nodrošināšana uz nestabiliem un slideniem segumiem, pagriezienu izbraukšanas tehnikas noslēpumi, sportbaiku pilotēšana — tās ir prasmes, ko apgūst mūsu kursanti. Ja vēlaties iemācīties pagriezienu izbraukšanas tehniku lielos ātrumos, šī būs īstā vieta, kur to apgūt!

Mēs garantējam, ka mainīsim jūsu priekšstatu par braukšanu ar motociklu uz visiem laikiem!

Pieteikšanās un informācija par kursiem

rcunlimited@inbox.lv vai pa tālruni +371 29 222 431

CSDD informācija

ES sasniedz rekordu avāriju upuru skaita samazināšanā. Latvija pēdējos 10 gados sasniegusi lielāko bojā gājušo skaita samazinājumu ES

Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ES pērn ir samazinājies par 9% jeb izglābtas 3000 cilvēku dzīvības. 2012.gadā avārijās bojāgājušo skaits ES valstīs ir bijis viszemākais kopš datu apkopošanas sākuma — 2013.gada 19.martā paziņoja Eiropas Komisija.

Latvija un Igaunija pēdējos 10 gados ir sasniegušas lielāko bojā gājušo skaita

samazinājumu ES. Pērn Latvijas rādītājs gan bijis mazāks par ES vidējo: bojā gājušo skaits uz ceļiem samazinājies par 2%, salīdzinot ar iepriekšējo gadu.

„Šis gads iezīmē pavērsieni Eiropas satiksmes drošībā un šādi rezultāti ārkārtīgi iedvesmo. Tomēr joprojām ik dienu uz Eiropas ceļiem iet bojā 75 cilvēki, tāpēc nav iemesla ieslīgt pašapmierinātībā. Esam noteikuši vērienīgu mērķi — desmit gados ceļu satiksmē bojāgājušo skaitu samazināt uz pusi —, tāpēc nedrīkstam zaudēt tempu,” teica ES transporta komisārs Šīms Kallass. „Taču satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ir tikai aisberga redzamā daļa. Uz katru ceļu satiksmē bojāgājušo Eiropā ir 10 smagi cietušie, kas guvuši, piemēram, smadzeņu vai mugurkaula traumas. Mums ir vajadzīga stratēģija, lai it visur Eiropas Savienībā ceļu satiksmē mazinātu smago traumu skaitu.”

Statistika (sk.tabulu) liecina, ka ceļu satiksmē bojāgājušo skaits pa valstīm joprojām krietni atšķiras. Vismazāk bojāgājušo ir Lielbritānijā, Zviedrijā, Nīderlandē un Dānijā

(30 bojāgājušie uz miljonu iedzīvotāju).

Ja salīdzinām ar 2011.gada pesimistisko ainu, kad satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu izdevās samazināt tikai par 2%, 2012.gadā novērotais 9 % samazinājums liecina, ka dalībvalstis ir atgriezušās uz pareizā ceļa, lai sasniegtu mērķi no 2010.gada līdz 2020.gadam samazināt ceļu satiksmē bojāgājušo skaitu uz pusi. Tas izdosies, ja panāksim vidējo samazinājumu par apmēram 7%.

Ceļu satiksmes drošības statistikā 2011.gadā vissatraucošākais bija tas, ka strauji palielinājās bojāgājušo neaizsargāto satiksmes dalībnieku — gājēju, motociklistu un gados vecu cilvēku — skaits, kamēr kopējais bojāgājušo skaits saruka. No 2012.gada pagaidu datiem var spriest, ka pērn bojāgājušo skaits neaizsargāto satiksmes dalībnieku vidū ir ievērojami samazinājies.

Ceļā uz traumu novēršanas stratēģiju — pašreizējais stāvoklis

Tiek lēsts, ka uz katru Eiropas ceļu

satiksmē bojāgājušo ir 10 nopietni cietušie un 40 vieglāk cietušie. Letālo negadījumu skaita samazināšanā liela loma bija pieejai, kuru izmantoja divās ES ceļu satiksmes drošības 10 gadu stratēģijās pēc kārtas. Ja līdzīgu pieeju izmantotu nopietnu, bet ne letālu traumu novēršanā, ieguvums būtu vērsim. Problēma ir tāda, ka pašreizējie dati par nopietnām traumām ir pārāk vispārīgi. Vēl citas problēmas saistītas ar neziņošanu vai neadekvātu ziņošanu par nopietnām traumām, turklāt dati visā ES nav salīdzināmi.

Tāpēc Eiropas Komisija publicēja dokumentu par nopietnām traumām ceļu satiksmes negadījumos, ieskicējot turpmākos posmus ceļā uz visaptverošu ES stratēģiju šajā jomā, kas paredz kopēju definīciju, kurā būtu noteikts, ko saprotam ar ceļu satiksmes negadījumos gūtām smagām traumām (piemērojama no 2013.gada); risinājumus, kā dalībvalstīm uzlabot datu vākšanu par smagiem ceļu satiksmes negadījumiem (pirmais ziņojums, izmantojot ES salīdzināmu datu vākšanas metodes un jauno definīciju,

jānosūta 2014. gadā); kā arī ES līmeņa mērķi, kā samazināt ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo skaitu (piemēram, 2015.-2020. gadā).

Pieci galvenie fakti par nopietnām traumām

Ik gadu apmēram 250 tūkstoši cilvēku ES smagi cieš ceļu satiksmes negadījumos (salīdzinājumam — ceļu satiksmē bojāgājušo skaits 2012.gadā bija 28 tūkstoši).

Ceļu satiksmē bojāgājušo skaits pēdējos 10 gados ir samazinājies par 43%, taču smagi cietušo skaits ir sarucis tikai par 36%. Ceļu satiksmes negadījumos visbiežāk sastopamie nopietno traumu veidi ir galvas un smadzeņu traumas, tām seko kāju un muguras savainojumi.

Sevišķi liels nopietno traumu risks ir neaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem: gājējiem, riteņbraucējiem, motociklistiem vai dažu vecuma grupu pārstāvjiem, piemēram, senioriem. Nopietnas traumas biežāk gadās satiksmes negadījumos pilsētās, nevis laukos.

Praktiskā latvieša sapnis

«Fiat Doblo», «Opel Combo», «Dacia Dokker» degustācija

► Turpinājums no 2. lpp.

pilnīgi jaunu auto. „Dokker” kļuvis par piekto modeli ražotāja piedāvājumā, kurā ir vēl arī „Logan”, „Sander”, „Duster” un „Lodgy”. „Dacia Dokker” modelis pirms ieviešanas ražošanā tika pakļauts 1,9 miljonu kilometru pārbaudēm smagos apstākļos, kas ir līdzvērtīgi automašīnas nolietojumam sešu gadu ekspluatācijas laikā. Tās uzticamība tika

iepriekšējiem „Dacia” modeļiem, radikāli uzlabota paneļa arhitektūra. Tagad tai ir mūsdienīgas, pat simpātiskas formas, divkrāsu apdare izskatās jauki, par spīti cietās plastmasas klātbūtnē. Aprīkojuma ziņā „Dokker”, tāpat kā „Lodgy”, piedāvā vairāk nekā citas iepriekšējās „Dacia”. „Dokker” ir dienas gaitas luksturi, ātruma kontrole un parkošanās sensori, kā arī logu elektriskas vēršanas pogas ir izvietotas durvis, nevis kaut

ietilpību un maksimālo kravas garumu 1,16 metri. Sānu durvis sniedz 703 mm atvērumu, lai nodrošinātu drošu piekļuvi aizmugures sēdekļiem. Aizmugures pasažieriem ir ērti sēdekļi un daudz vietas (galvas līmeņa telpa: 1065 mm, plecu līmeņa telpa: 1458 mm, ceļgalu līmeņa telpa: 177 mm). Modulējamo 60/40 sadalījuma aizmugurējā sēdekļa sēdvietu iespējams viegli pārveidot dažādos izkārtojumos. Pateicoties viegli pieejamam



„Dokker” pasažieru versijā sajūtas pie stūres ne ar ko neatšķiras no iepriekš degustētā minivena „Lodgy”. Piekare ir mīksta, ar gariem riteņu gājiem un straujos likumos attiecīgi ir paliela sānsvere. Toties tāda gaita „apēd” krietnu daļu no mūsu Latvijas ceļa „jaukumiem” un braukšana nemaz nešķiet nekomfortabla pat uz vissliktākā asfalta trepes. Pa vecu, neremontētu asfalu tas daudz nekratās, pierādot, ka tiešām konstruēts sliktiem ceļiem. Hidraulisks stūres pastiprinātājs vadītājam nodrošina tīri labu stūres izjūtu un dāvā adekvātu reaktīvo pretspēku. „Dokker” un „Dokker Van” versiju

augstums no zemes (klīrens) ir attiecīgi 189 mm un 186 mm (tas ir augstāks nekā „Lodgy” minivenam), tāpēc šie auto spēj pārvarēt arī tādus ceļus, kur ar parastu vieglo auto var nemaz nacerēt izbaukt. Taču par vieglā auto šķū un braukšanas baudu labāk nesapņot, jo auto piemīt tā kravnesībai atbilstoši smagnēja gaita un robusts dizains. „Dokker” galvenie trumpji ir pieejama cena, ērts salons, iespaidīgs kravas nodalījuma tilpums un plašas salona transformācijas iespējas. Turklāt „Dacia Dokker” — līdzīgi kā citiem šīs markas modeļiem — ražotājs piešķir 5 gadu (vai līdz 100 000 km nobraukuma) garantiju.

Degustācijas secinājumi

Apdrošināšanas sabiedrības „BALTA” nesen apkopotā statistika rāda, ka uz Latvijas bedrainajiem ceļiem no smagiem zaudējumiem vairs neglāb pat tautā par džiņiem iesauktie apvidus auto. Piemēram „Toyota Land Cruiser”, „BMW X5” un „Volkswagen Touareg” bedru negadījumos cieš tikai nedaudz retāk kā citi auto, taču pēc kārtīgas iebraukšanas bedrē to remonta izmaksas ir pat teju piecas reizes lielākas. Secinām, ka Latvijas iedzīvotājiem vieglās automašīnas vairs neder ikdienas gaitām. Ja no bedru terora neglāb pat dīpveidīgie, tad atliek tikai izmēģināt vieglo komerctransporta furgoniņu, jeb bulcinieku! Tas ir gandrīz tikpat augsts kā pilnizmēra dīņs, salonā daudz ietilpīgāks, tikai bez pilnpiedziņas. Komerctransporta piekare ir radīta diezgan ievērojama svara kravu pārvadāšanai, tādēļ arī pasažieru versijās tā būs robustāka un izturīgāka nekā jebkuram citam pasažieru automobilim. Komerctransporta degustācijas atceroties, jāsaka — tik bezrūpīgi es sen nebiju braucis...

Pavisam nevietā šeit ir jautājums: „Doblo” vai „Combo” — kurš labāks? Jo būtībā tā ir viena un tā pati mašīna, atšķiras tikai emblēma uz stūres un radiatora restes, kā arī aizmugures durvīm, tāpat pavisam nedaudz atšķiras priekšējā bampera dizains. Tās arī ir visas atšķirības! Pat dzinēju piedāvājums ir viens un tas pats, bet aprīkojuma sarakstu vajag pētīt ilgi un dīkti, līdz pamanīsi atšķirības. Tātad noteicošais izvēles kritērijs

varētu būt zīmola pievienotā vērtība un pārdevēja piedāvātā cena. Tiem, kas vēlas izmantot katru kravas telpas kubikmetru, jāņem vērā, ka „Doblo/Combo” arī šajā versijā tomēr būs nedaudz ietilpīgāks par jaunpienācēju vieglā komerctransporta segmentā — „Dacia Dokker”. Un tomēr „Dokker” parādīšanās ir sajaukusi visas kārtis — bestsellers „Renault Kangoo” tagad pieejams „Dacia” izpildījumā un par „Dacia” cenu! Galvenais, ka atšķirībā no „Dacia” modeļiem „Logan”, un „Sander”, kas tomēr aprīkojuma un elegances ziņā piekāpjas saviem dārgākajiem konkurentiem vieglo auto kompaktklasē, šis mazbudžeta furgons savam vadītājam un pasažieriem piedāvā tieši tās pašas ērtības un sajūtas, ko citi konkurenti vieglā komerctransporta sektorā. Un, kā zināms, šādu auto potenciālie pircēji nav izlutināti ar „ekstrām”, viņi labi zina, ko vēlas sagaidīt no sava auto. „Dacia Lodgy” bāzes modeļa cena ir 6590 latu, un to bez šaubām var uzskatīt par vienu no šā automobiļa trumpjiem. Degustētais „Dokker Laureate” versijā ar 1.5 dCi dzinēju maksā Ls 9387. Pasažieru „Fiat Doblo Combi 1.3 Multijet 16V” maksā, sākot no Ls 10 450. Par „Opel Combo” pasažieru versiju ar ģimenes automobiļiem raksturīgu komforta aprīkojumu būs jāšķiras vismaz no Ls 12 400, bet „Opel Combo Tour 1.6 TDCI” ar piecām sēdvietām maksā, sākot no 12 751 lata.



pārbaudīta uz sliktā asfalta, grants, bedrēm, smilšu ceļiem, ūdens šķēršļiem un putekļiem, kā arī īpaši karsta un auksta klimata apstākļos.

„Dacia Dokker” proporcijas un iespaidīgās dimensijas (garums 4,36 m, platums 1,75 m, augstums: 1,81 m) norāda uz plašu interjeru. Šo iespaidu pastiprina taisnās, vertikālās korpusa ārmalas, bet slīdošo sānu durvju atvērums un asimetriskās aizmugurējās durvis nodrošina vieglo piekļuvi salonam un kravas telpai. Ģimeniskā piederība citiem „Dacia” klāsta auto ir skaidri saskatāma pēc priekšgala formas, motora pārsega, radiatora režģa un priekšējās optikas. Tas viss kopā ar apjomīgo vēstiklu rada moderna auto tēlu un parāda „Dacia” jauno stila identitāti, kas aizsākās ar „Lodgy”. Pārliecinošās dizaina formas un tiešās līnijas norāda uz „Dacia” mašīnu uzticamību un robustumu, ko vēl vairāk akcentē augstā viduslīnija un lielie durvju rokturi. Standartā iekļautie „Dokker” melnie graudainie buferi aptver visu apakšējo priekšpusi daļu, tieši līdz priekšējiem luksturiem, kamēr aizmugurējie buferi ir novietoti tā, lai aizsargātu luksturus. Papildu korpusa krāsas buferi, kas pieejami augstākā līmeņa pasažieru modeļu versijām, ir vairāk atbilstoši pasažieru auto stilam. Jāatzīst, ka daudziem šis „Dokker” virišķīgais, robustais dizains patīk labāk nekā „Doblo/Combo” priekšdaļas ekstravagance.

„Dokker” salona dizains mūsu degustētajā pasažieru versijā „Laureate” aprīkojumā ir tāds pats kā iepriekš degustētajam minivenam „Lodgy”. Salīdzinot ar visiem

kur starp sēdekļiem. Pēc „Lodgy” degustācijas vairs nav pārsteigums, ka „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. Jāuzsver, ka šī sistēma, kurā ietilpst arī navigācija, papildaprīkojumā pieejama par salīdzinoši demokrātisku cenu, proti, 300 latiem. Lai vadītājam atvieglotu ikdienas darbu, pasažieru versija aprīkota ar lielu daudzumu praktisku mantu novietņu, kas kopā sniedz 44,2 litru tilpumu. Paneļa augšdaļā atrodas liela, ļoti praktiska mantu glabātava, tikai „Dokker” tā nav nasegta ar plastmasas vāku. Personīgās lietas, kuras vēlaties slēpt no svešām acīm, varat novietot milzīgajā 12 litru apjoma plauktā, kas atrodas virs priekšējā stikla, vai arī masīvajā cimdu nodalījumā ar 6,6 litru tilpumu. Pedāļi un vadības sviras atrodas tieši tur, kur vajag, un darbojas ar patīkamu smagumu, tāpat kā stūre. Varbūt varētu vēlēties plašākas vadītāja sēdekļa regulēšanas iespējas, bet pats sēdekļis ir liels un gana ērts jebkuriem auguma parametriem, turklāt komfortabls sēdekļi var atbīdīt pēc sirds patikas, nebūs jāuzklausa aizrādījumi no aizmugurē sēdošajiem par saspiestiem ceļgaliem. „Dacia Dokker” var ērti pārvarēt līdz par pieciem cilvēkiem, un pasažieru bagāžai ir pieejams bagāžnieks ar 800 litru

rokturim, katras daļas sēdekļa atzveltni iespējams nolocīt uz priekšu atsevišķi. Sēdekļi ir arī iespējams salocīt uz priekšu un atbalstīt pret priekšējiem sēdekļiem, lai atbrīvotu brīvu grīdas telpu, kuras kravas ietilpības garums ir 1,57 m un kravnesība 3 kubikmetri (kravas nodalījuma tilpums 3300 litru).

„Dokker” piedāvā ne tikai daudz vietas, divas atbīdāmas sānu durvis, bet arī plašu motoru paleti ar ekonomiskiem dzinējiem, kurā iekļauts 1,5 litru dīzeldzinējs, kas pieejams divās versijās — ar 75 ZS (180 Nm) vai 90 ZS (200 Nm) jaudu, kas vidēji patērē 4,5 litrus uz 100 km, kā arī 1,6 litru benzīna dzinējs (82 ZS, 134 Nm) un 1,2 litru benzīna turbomotors (115 ZS, 190 Nm). Degustētais „Dokker” bija aprīkots ar 1.5 dCi ar 90 ZS jaudu un piecu pakāpju manuālo ātrumkārbu. Dzinējs apvieno elastīgu sniegumu un zemas uzturēšanas izmaksas, kā arī nodrošina patīkami nelielu degvielas patēriņu: degustācijas laikā tas bija no 4,5 litriem uz 100 km pa šoseju, pilsētā — līdz 7 litriem. Arī ar diezgan prāvo auto svaru motors ir elastīgs un pietiekami spēcīgs, 200 Nm griezes moments pieejams jau no salīdzinoši zemiem 1750 apgriezieniem. Pārnesumkārbā motora griezes momenta izmaiņām piekārta labi, slēgšanās ar eleganci niecējas, bet neprecizitāti pārņem tai nevar. Tāpat kā „Dacia Lodgy”, arī „Dokker” un „Dokker Van” ir balstīti uz jaunās M0 platformas, kas iekļauj jaunu dzinēja nodalījumu un specifisku aizmugurējo daļu. Gandrīz 20% „Dokker” detaļu tiek izmantots arī citos „Renault” un „Dacia” modeļos, kas savu uzticamību jau ir pierādījuši. Daudzas „Dokker” izmantotās daļas ir identiskas ar iepriekšējās paaudzes „Renault Kangoo”. Makfēsona tipa priekšējā piekare ir pastiprināta, lai atbilstu lietošanai arī visai ekstrēmās ceļa apstākļos, bet aizmugurējā piekare ir tikusi īpaši pielāgota brīvģājiena slodzei. Papildus tam, ka šī piekare ir robusta un īpaši piemērota auto kravnesībai, tā tikusi izstrādāta, lai samazinātu virsbūves šūpošanos un uzlabotu „Dokker” stabilitāti līkumos un lai nebūtu nekādas atšķirības starp virsbūves šūpošanās līmeni piekrautai vai nepiekrautai mašīnai. Dažādo izmantošanas veidu dēļ piekares regulējumi ir specifiski katrai „Dokker” versijai. 2,81 metru garenbāze (gandrīz 10 cm īsāka nekā „Logan MCV”) nodrošina veiklu sniegumu, ieskaitot 11,1 metru apgrieziena loku.

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 rullju 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



Saņem, ko vēlies

SIA „AURA AUTO”, kas Latvijas iedzīvotājiem vairāk ir zināma kā „Mitsubishi” un „Mazda” automašīnu autorizētais pārstāvis, piedāvā jaunu servisu — mazlietotu „premium” klases automašīnu piegādi, atbilstoši klienta vēlmēm. Nevilus rodas jautājums: ar ko šāds automašīnas iegādes veids atšķiras no automašīnas pirkšanas ierastās procedūras kādā no auto tirdzniecības plačiem, kas piedāvā ļoti plašu automašīnu klāstu par bieži vien arī ļoti pievilcīgām cenām? Atbilde ir vienkārša — ar godīgu attieksmi pret klientu. Nevienam vairs nav noslēpums, ka lietotās automašīnas

mūsu tirgū bieži vien nonāk „tieši no Vācijas, ar kurām ir braucis vecs mācītājs tikai svētdienās uz baznīcu, un 15 gadus vecam dīzeļim ir tikai 160 000 km liels nobraukums”. Tā pircējam nav ne mazākās iespējas uzziņāt, kas ar viņu noskatīto automašīnu ir darīts pirms tam un kāds ir tās reālais nobraukums. Bieži vien automašīna, kas ievesta „tikko no Vācijas”, Latvijā maksā lētāk nekā pašā Vācijā. Jautājums, kādēļ tas tā ir, zinot mūsu lietoto auto tirgus skarbo ikdienu, atrīt pats no sevis.

Kā notiek mazlietotas automašīnas iegāde ar SIA „AURA AUTO” starpniecību, un

ko īsti nozīmē godīga attieksme pret klientu? Klients vēlas iegādāties mazlietotu automašīnu no Eiropas. SIA „AURA AUTO” darbinieki, kas lieliski orientējas mazlietotu automašīnu tirgū, paši vai ar savu partneru palīdzību piemeklē klienta vēlmēm atbilstošu mazlietotu automobili. Automašīna tiek pārbaudīta un piegādāta klientam tādā stāvoklī, kādā tā ir iegādes brīdī — ar tās reālo nobraukumu un pilnu atskaiti par tehnisko stāvokli. Ja ir nepieciešami kādi remontdarbi, SIA „AURA AUTO” tos veic, attiecīgi informējot par to klientu. Pēc visām šīm darbībām klients iegūst savā īpašumā kvalitatīvu transporta līdzekli, kurš neprasa nekādus papildu ieguldījumus, ir spējīgs bez aizrādījumiem izturēt tehnisko apskati, turklāt klients iegūst auto ar pilnu informāciju par tā stāvokli, nevis kaķi maisā. Piegādātajiem automobiļiem būs spēkā visi ražotāja noteiktie garantijas nosacījumi, ja automašīna tika iegādāta ražotāja garantijas laikā, tādēļ, ka „AURA AUTO” piedāvā saviem klientiem arī automašīnas, kas pie dīļiem ir pildījušas demo auto funkcijas.

Otrs svarīgs aspekts, ko SIA „AURA AUTO” nodrošina saviem klientiem, ir iespēja noformēt iegādājamo automašīnu līzīngā. Līzīngā kompānijas, kā zināms, nelabprāt iesaistās darījumos ar ārvalstīm, bet, ņemot vērā, ka SIA „AURA AUTO” jau daudzus gadus sadarbojas ar Latvijas vadošajiem finanšu tirgus dalībniekiem, klientiem tiek sniegta iespēja piegādājamās automašīnas iegādāties ar līzīngā palīdzību. Faktiski klients jau pirms automašīnas iegādes var noskaidrot, kādi ir līzīngā nosacījumi, zinot automašīnu, tās iegādes vērtību, klientu un



Dainis Zālītis, „Aura Auto” direktors: „Mūsu salonā var iegādāties ne tika jaunus „Mitsubishi” automobiļus, bet arī lietotus dažādu marku spēkratus. Mums rūp sava uzņēmuma mundiera gods, un aizdomīgus automobiļus ar sagrozītiem nobraukumiem netirgojam.”

piegādes laiku, „AURA AUTO” darbinieki jau pirms auto „ierašanās” Latvijā laikus palīdzēs atrisināt šos jautājumus.

Komisija par „AURA AUTO” sniegtajiem pakalpojumiem ir tikai 3% no iegādātās automašīnas vērtības, bet ne mazāka par 600 EUR. Ja klients izvēlas, ka viņam automašīnu piegādā „AURA AUTO”, tiek veikta automašīnas reģistrācija, tehniskā apskate CSDD, un klients apmaksā tikai šo darbību tiešās izmaksas.

Patikama apkalpošana, pārdevējs ar labu reputāciju, atklāts iegādes process, un mazlietota automašīna kļūst par jūsu īpašumu — tas ir iespējams, pateicoties SIA „AURA AUTO”.



**SIA «Aura Auto»
Brīvības 224, Rīga
Tālr.: +371 67 800 622
+371 67 800 633**



Jānis Stepānovs, „Aura Auto” auto tirdzniecības speciālists: „Mūsu uzņēmumam ir izveidojušies lietišķi kontakti ar sadarbības partneriem Vācijā. Mēs varam klientam piemeklēt labu un pārbaudītu automobili, kurš ir nevainojamā tehniskā kārtībā un atgādāt to uz Latviju.”

Latvijas ceļus neiztur pat džipi

„BALTA” atbildību statistika rāda, ka uz Latvijas bedrainajiem ceļiem vairs neglāb arī džipi, piemēram, „Toyota Land Cruiser”, „BMW X5” un „Volkswagen Touareg” bedru negadījumos cieš tikai nedaudz retāk nekā citi auto, taču to remonta izmaksas pēc iebraukšanas bedrē ir pat teju piecas reizes lielākas kā citu klašu auto. Lai izpētītu mītu, vai apvidus auto ir vispiemērotākais spēkrats Latvijas bedrainajiem ceļiem, „BALTA” eksperimenti veica 2012. un 2013. gada datu pārbaudi. Salīdzinot kopējos apdrošināto auto datus un attiecīgo procentuālo nelaimes gadījumu skaitu, cik bieži konkrētās klases auto iekļūst negadījumos saistībā ar bedrēm, mīts neapstiprinājās. Apvidus klases auto tikai nedaudz retāk cieš no bedru radītajiem bojājumiem, taču izmaksas pēc šādiem negadījumiem ir stipri lielākas nekā citiem

auto. Pēc BALTA datiem, visbiežāk pēc iebraukšanas bedrē tiek sabojāti lielās klases („Audi A6”, „BMW” 5.sērijas modeļi, „Volvo V70”) un luksusa klases („Mercedes Benz” S sērijas modeļi, „BMW” 7.sērijas modeļi, „Lexus” LS sērijas modeļi) spēkrati. Vislielākie zaudējumi parasti šādos gadījumos tiek nodarīti sporta klases auto, piemēram, dažos gadījumos tie ir sasnēguši pat 2400 latu. Savukārt kompaktklases auto („Volkswagen Passat”, „BMW” 3.sērijas modeļi, „Toyota Avenis”) vidējā atbildība šādos negadījumos ir gandrīz piecas reizes mazāka. Nepārspētu bedru antirekordu 7000 latu apmērā pagājušajā gadā sarūpēja kāds „Volkswagen Tiguan”, kas Cēsīs iebrauca pamatīgā bedrē. Tā rezultātā mašīnai tika bojātas dzinēja stiprinājuma vietas, un tika mainīts dzinēja bloks, dzinēja galva, kā arī ieguldīti lieli līdzekļi trans-



portlīdzekļa priekšējās daļas remontā. Kopumā apvidus klases auto šoferi bedrēs iemanās iebraukt nedaudz retāk kā citu automašīnu vadītāji, taču šādā gadījumā nozīmīgs faktors ir zaudējumi, kas tiek nodarīti auto. Kā rāda statistika, visuzmanīgākajiem uz Latvijas ceļiem būtu jābūt lielās klases un luksusa klases auto īpašniekiem — viņu auto parasti ir aprīkoti ar lielākiem diskām un zemāka profila riepiem, kas nozīmē arī lielāku apdrošināšanas gadījuma iespējamību, iebraucot bedrē, norāda BALTA transporta apdrošināšanas eksperts Krišjānis Caune. Laika posmā no 2012. gada sākuma līdz šā gada martam BALTA ir izmaksājusi atbildību 270 nelaimes gadījumos, kuru iemesls bijis iebraukšana bedrē. Visbiežāk reģistrētie pieteikumi par auto bojājumiem pēc iebraukšanas bedrē ir saņemti pērnā gada martā, maijā un oktobrī. Savukārt cietušo automašīnu TOP 5 veido „Volkswagen”, „BMW”, „Audi”, „Volvo” un „Mercedes” marku automašīnas.

FREDA RIEPAS
R-13;14;15;16
protektori 7-9mm
**mazlietotas
Vasaras
RIEPAS**
Brīvības gatve 450, T. 28326308
Dreiliņi, T. 28683690
Bīķnieku iela 121, T. 26127651
www.ziemas-riepas.com

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

Profesionāls
**STŪRES IEKĀRTU UN
AGREGĀTU
remonts**
ar garantiju
**AUTO
PIEKĀRES
UN VIRSBŪVJU
remonts, krāsošana**
SIA **AUTO RITMS**
Rīga, Jelgavas iela 66
Tālr. 67612501 Mob.t. 29473759

turbomotors
TURBOKOMPRESORI
● KVALIFICĒTS REMONTS
● jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
● speciālistu KONSULTĀCIJAS
Rīga,
Granīta iela 3
Tālr.: 28606746
25511121
info@turbomotors.lv
www.turbomotors.lv

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

**LIGUMSS
PIEKĀBES**
**vairāk kā 30 veidu
PIEKĀBES**
Tirdzniecības laukumi
Rīgā, Smiltēnē, Valkā
Tālr: 2020 2333, 2020 5333
www.ligumss.lv

AUTO RITMS
AUTOEVAKUATORS
24H
T. 2255 5543

RADIATORI
TIRDZniecība, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMINIJA METINĀŠANA
RADIATORU SERVIS
KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA
Maskavas ielā 433B
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.opozit.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

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem
Piedāvājam 5. paaudzes iesmidzināšanas
sistēmas, kā arī 1-4 paaudzes risinājumus.
Samazināta degvielas izmaksas
Līdz 50%
Mūkusalas 45/47, Rīga
Tālrūnis: 29-296-613
www.ecogas.lv
ecogas