



6. lpp



2. lpp



4. lpp

Nem
BĒZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

MAIJS NR. 5 / 2013 (188)

A Degustācija

Solīdā kompaktklase

«Toyota Auris», «Opel Astra» degustācija



Agnis Krauja

Izvēlēties savām ikdienas vajadzībām atbilstošu auto ir ļoti sarežģīti, jo atrast optimālo līdzsvaru starp cenu, veiktspēju, izskatu, praktiskumu un uzturēšanas izmaksām ir gandrīz neiespējami. Ņemot vērā Eiropas pieredzi ekonomikas lejupslīdes laikā, kompaktklase šodien neapšaubāmi ir saprātīgākā izvēle. Jo mūsdienīgs kompaktnieks sniedz visu, ko no auto var vēlēties, — tas ir ērts, praktisks, komfortabls, dinamisks, viegli vadāms un drošs. Daudziem mūsu degustētajiem šīs klases automobiļiem bez visa jau minētā piemīt vēl arī katram savs neatkarotājams stils, kas mūsdienu piesātinātā tirgus apstākļos ir nopietns arguments. Klases mūžīgais etalons „VW Golf” no tehniskā un funkcionālā viedokļa, šķiet, gandrīz sasniedzis pilnību, turpat līdzās arī „Ford Focus”, kurš šajā segmentā joprojām nosaka braukšanas

baudas standartus, bet vēl jau ir arī „mis kompaktklase” — satriecoši skaistā „Alfa Giulietta”, šarmantā „Renault Megane”, kosmiskais „Honda Civic”... Lai ko jūs arī meklētu autotirgū, kompaktklasē to visdrīzāk atradīsiet, jo te „dzīvo” gan sportiski hečbeki (un pat dažas kupejas!), gan ietilpīgi universāļi, gan pietiekami prestiži sedani, bet kompakts krossoverus un minivenus šoreiz nemaz nepieminēsim. Jūsu uzmanībai divi klases jaunpienācēji — rudenī Parīzes autoizstādē prezentētais jaunās paaudzes „Toyota Auris” hečbeks un ap to pašu laiku Maskavas autoizstādē debitējušais „Opel Astra” sedans!

«Toyota Auris»

„Toyota” ir pasaulē vadošais „C” segmenta automobiļu ražotājs ar vairāk nekā 140 valstīs pārdotiem 39 miljoniem

eksemplāru kopš „Corolla” debijas 1966. gadā. Dizains nekad nav bijis ne „Auris”, ne tā priekšteča — „Corolla” hečbeka — stiprā puse. Tāpat arī sportista gars šim automašīnām nepiemīt, un pilnpiedziņas „Corolla WRC” pirms 15 gadiem sasniegtos panākumus pasaules rallijos reti kurš vairs šodien atceras. „Toyota” kompakts hečbekus ļoti labprāt pērk pavisam citu iemeslu dēļ. Galvenais, ar ko par japāņu golfu iesauktais automobilis spējis iepatīties, vienmēr bijušas tādas īpašības kā kvalitāte, praktiskums un paklausīgā, prognozējamā daba. Par iepriekšējo „Auris” bieži dzirdēts, ka šim auto īsti neesot sava „rakstura.” Nav ne „Golf” pragmatisma, ne „Civic” kosmiskā dizaina, ne franču/italiešu elegances. „Toyota” bija un palika auto, kas neizraisa spilgtas emocijas, bet vienkārši, neuzbāzīgi un uzticami kalpo,

Turpinājums 5. lpp ➤

A Autosporta vēsture

Ādams, Meivriks un citi motocikli

Artis Eglītis (teksts un foto)

Jāatzīstas, ka šāgada izstādi „Motocikls 2013” Ķīpsalā gaidīju ar zināmām bažām, jo pērn latīņa tika pacelta itin pieklājīgā augstumā. Radās šaubas, vai izdosies vismaz atkārtot sasniegto līmeni un vai nebūs jāatgriežas tajos senajos skumjajos laikos, ko daži populisti sazin kāpēc dēvēja par treknajiem gadiem, kad moči izstāžu hallē bija saspiedušies trīs stendiņos starp piepūšamām gumijas pīlītēm un masāžas krēsliem.

Uzreiz jāsaka — tie, kas izstādē piedalījās, darīja to godam. Pērn uzlikto līmeni noturēt neizdevās, taču Ķīpsalā notiekošais patiešām atgādināja motociklu izstādi, gan tikai kabatas formātā. Lielākā problēma ir tie mototirgotāji, kas nepiedalījās: bīstamā tendence ignorēt šo forumu turpinās. Rezultātā izstāde „Motocikls 2013” savas tiešās funkcijas nepildīja un pilnīgu priekšstatu

par mūsu mototirgū notiekošo nerādīja. Taču jaunumu Ķīpsalā pietika.

Honda kā dominators

Jau otro gadu izstādi uz saviem pleciem burtiski iznesa „Honda”, kas demonstrēja, kā jāstrādā ar publiku šādās izstādēs. Kārtīgs firmas stands ar grīdu, pārdomātu apgaismojumu un dekorācijām — bija. Gaiši postamenti, kur izlikt aktuālākos modeļus, turklāt viens no tiem pat rotējošs, — bija. Rūpīgi izvietoti motocikli, ko var apskatīt no visām pusēm, nevis kā kaudzē samesstus velosipēdus pie kādas vidusskolas Zviedrijā, — bija. Pievilcīgas meitenes korporatīvi stilīgā apģērbā, kas motociklus izdailo un zina, kāpēc šeit atrodas, — bija. Solīds jaunā gada modeļu katalogs latviešu (!) valodā — bija.

Ja kādam radās šaubas, kas ir pasaules mototirgus līderis, tad šāda uzstāšanās skeptiķi pārliecināja — gluži kā 19. gadsimta



Turpinājums 10. lpp ➤

Saņem izziņu 30 minūtēs!

MEDICINISKĀ KOMISIJA

- ▶ autovadītājiem
- ▶ ieroču nēsāšanai
- ▶ pirmstermiņa komisija

TĀLR. 67627653

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

www.AMERIKAS AUTO.lv

**AUTOVEIKALS
REZERVES DAĻAS
AUTOSERVISS**

**67538399, 29145915
67538399, 29272713
67538399, 29430805**

... un arī SERTIFIKĀCIJA ☎ 29203737

Auto Gāzes serviss

**diagnostika remonte
uzstādīšana rezerves daļas**

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

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

4motors SIA

15 gadu pieredze auto remonta jomā

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

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

GEMIN
ALARM SYSTEMS

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

- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

Brauc 2x lētāk! Brauc ar gāzi!

autoLPG.LV

LANDIRENZO GROUP AUTORIZĒTAIS PARTNERIS

**PASAULĒ VADOŠĀ RAŽOTĀJA GĀZES APRĪKOJUMS
VISAUGSTĀKĀ KVALITĀTE PAR PIENĒMAMU CENU**

MŪSA MOTORS RĪGA

K. Ulmaņa gatve 5
T. 67066222, 26589522
www.autolpg.lv

 Autosporta vēsture

Eiropas autokross — XX gadsimts



Agnis Krauja

Eiropas autokrosa čempionāta Latvijas posms „Mūsā” šogad tiks aizvadīts 25. un 26. maijā. Kā parasti tas pulcēs lielāko daļu labāko Eiropas autokrosa braucēju no vairāk nekā 15 valstīm. Sporta komplekss „Mūsā” svin savu 35. pastāvēšanas gadadienu, kopš tālajā 1978. gadā tika atklāta visiem zināmā Mūsas trase. Sporta komplekss jau kopš 1986. gada tiek aizvadītas dažādas starptautiska mēroga motoru sporta sacensības, sākot no Draudzības kausa izcīņas autokrosā un beidzot ar FIA Eiropas autokrosa čempionātu. Taču par Eiropas čempionāta vēsturi pirms „Mūsas” informācija bijusi ļoti skopa. Ar šo publikāciju „AutoInfo” vēlas šo „balto plankumu” nedaudz aizpildīt.

Autokross dzimis pagājušā gadsimta četrdesmitajos gados Britu salās kā atsevišķu autokluba organizētas sacensības. 1968. gadā Austrijā notika pirmās autokrosa sacensības kontinentālajā Eiropā. 1976. gadā FIA izdeva vienotus autokrosa noteikumus un nodibināja Eiropas kausa izcīņu speciālajām krosa mašīnām. Tagad šī mašīnu klase tiek dēvēta par „Super Buggy”. 1979. gadā par pirmo Eiropas kausa ieguvēju kļuva austrieti Karls Singers ar „Karmann VW 2400”. 1979. gadā tika nodibināta arī Eiropas kausa izcīņa salonautomašīnu klasē, ko ilgu laiku pazinām kā „Divīziju 1”, bet tagad to dēvē par „Touring Autocross”. 1980. gadā par pirmo Eiropas kausa ieguvēju kļuva vācietis Peters Derbers ar „Porsche 911”. 1981. gadā Eiropas kausa izcīņa tika pārveidota par oficiālu Eiropas čempionātu autokrosa braucējiem. Eiropas čempionāta pirmsākumos nepārspējams bija vācu bagiju pilots Villijs Rēzels, kurš laikposmā no 1979. līdz 1985. gadam izcīnīja septiņus čempiona titulus pēc kārtas. Villija apelsīnu krāsas bagijām faktiski nebija nekāda dizaina, tas drīzāk atgādināja nevis automašīnu, bet haotiski sametinātu oranžu cauruļu konstrukciju uz četriem riteniem, kurā dažādos gados tika izmantoti „VW”, „Audi” vai „Porsche” dzinēji, taču konkurenti viņam neko nevarēja padarīt. Pirmajos gados Rēzela pārākumu spēja



apšaubīt tikai austrieti Karls Vobers ar savu atraktīvo ASV karoga krāsām un „Jim Beam” reklamām izdaiļoto mašīnu ar „Porsche” dzinēju. Vēlāk par Rēzela nopietnākajiem konkurentiem kļuva sociālistiskās Čehoslovākijas izlases līderi Jaroslavs Hošeks, kurš 1979. gadā izcīnīja čehu komandai pirmo medaļu, un Alois Havel, kurš turpmākajos gados kļuva par pieckārtēju Eiropas vicečempionu. Jāpiebilst, ka jau kopš 1979. gada čehu autokrosa izlases komandā iekļuvušie sportisti saņēma dāsnu valsts finansējumu, tāpēc nav nekāds brīnums, ka tieši čehs 1986. gadā gāza no troņa „autokrosa Šumaheru” Villiju Rēzeli, kļūdams par Eiropas čempionu. Tas bija Karels Havel, kurš atšķirībā no saviem komandas biedriem neizmantoja pašmāju ražojuma „Tatra” dzinēju, bet gan „Porsche” motoru. Nākamajā gadā Čehoslovākijas valsts atbalsts autokrosam bija pilnībā attaisnojies, jo viss 1987. gada Eiropas autokrosa goda pjedestāls piederēja čehiem — par Eiropas čempionu kļuva Bohumils Krestans, izmantojot čehu dzinēju „Tatra 3500”, otrs bija Jirži Bartošs, trešais — Jaroslavs Hošeks. Šis panākums autokrosistiem ļāva savā dzimtenē popularitātē mēroties ar to gadu spilgtākajām



Čehoslovākijas hokeja zvaigznēm Jirži Holečeku, Ivanu Hlinku un Marianu Ščastnijū.

1987. gadā divām autokrosa mašīnu klasēm pievienojās trešā — „Buggy 1600”, kurā izcīnīja Eiropas kausu. Par pirmo kausa ieguvēju kļuva vācietis Valters Bauerle. 1989. gadā uz Eiropas autokrosa skatuves pirmo reizi parādījās Latvija — Eiropas kausa posms „Buggy 1600” klasē notika Mūsas trasē. Uzvarēja Austrumvācijas sportists Pēters Mike, savā cīņā pārspējot mūsu Nikolaju Tionu. Togad baušķenieks trīs reizes kāpa uz Eiropas goda pjedestāla un sezonas kopvērtējumā ierindojās 6. vietā. 1990. gadā Tions sensacionāli uzvarēja Čehijas posmā,

izcīnīja divas otrās vietas un sezonas kopvērtējumā ierindojās ceturtajā pozīcijā, bet par Eiropas čempionu ar divām uzvarām un trim otrajām vietām kļuva igauņis Jānuss Ligurs. 1991. gadā igauņu pilots atkātoja savu panākumu un kļuva par pirmo divkārtējo Eiropas čempionu „Buggy 1600” klasē.

Tikmēr salonautomašīnu klasē 1984. gadā Peters Derbers ar „Porsche 911” pirmais kļuva par trīskārtēju Eiropas čempionu. Kad pēc traģiskajām avārijām rallijā 1986. gadā tika aizliegtas radikālās B grupas automašīnas, par šo eksotisko superjaudīgo monsturu jaunajām mājām kļuva Eiropas rallijkrosa un autokrosa čempionāti. Ar „Porsche 911” mašīnām bruņoto vāciešu, austriešu un šveiciešu

cīņās iesaucās itāliešu piloti, kuri no „Lancia Martini Racing” stalliem bija pamanījušies iegūt rallijā par nelegālām atzītās „Lancia Delta S4”. Līdz ar to autokross piedzīvoja

jaunu uzrāvienu — būtiski pieauga gan ātrumi, gan šā sporta veida popularitāte. No 1987. līdz 1989. gadam autokrosa trasēs saimniekoja itālieši — par Eiropas čempioniem kļuva Džanbatista Rosella, Augusto Čezāri un Illide Romanja, bet 1990. gadā itāliešu hegemoniju pārtrauca jaunais un ambiciozais vācietis Rolfs Folders ar savu

paša būvētu pilnpiedziņas „Moskvič-Aleko” pirmo reizi iekaroja Eiropas goda pjedestālu, piekāpjoties tikai Folandam. Sezonas pēdējā posmā Itālijā Neikšāns atkal finišēja otrs, ierindojoties 4. vietā čempionāta kopvērtējumā, kas bija Latvijas autosporta vēsturē vēl nepieredzēts panākums!

1991. gadā cīņa par titulu starp Rolfu



Latvijas sportistu labākie sasniegumi Eiropas čempionātos 1989.—1999. g.

	1. vieta	2. vieta	3. vieta	4.—6. vieta
Andris Dambis	3	3	0	10
Nikolajs Tions	1	5	3	0
Uģis Traubergs	1	2	3	5
Pēteris Neikšāns	0	2	0	2
Gints Bujāns	1	0	1	5
Aldis Zēbergs	0	2	1	7
Jānis Kļaviņš	0	0	2	5
Haralds Šagbazjans „Šahs”	0	0	0	4
Andris Kārklis	0	0	1	1
Vladislavs Šlegelmilhs	0	0	1	0
Edvīns Surgofts	0	0	1	0
Arnis Šķesteris	0	0	0	1
Ģirts Mūrnieks „Mūris”	0	0	0	1



Andris Dambis



„Audi 90 Quattro”, kas nemaz nebija B grupas rallija mašīna. Togad „Mūsā” pirmo reizi notika autokrosa „Lielā Eiropa” Eiropas čempionāta posms un Pēteris Neikšāns ar

Folandu un itālieti Džankarlo Steku togad risinājās gan sacīkšu trasēs, gan pie tiesnešu galdiem, izskatot neskaitāmus protestus un

Turpinājums 7. lpp ➤

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

A Moto tests

Honda CBR500R



Ronalds Cimoška

„Honda” sportisko baiku saimi („CBR125R”, „CBR250R”) tagad ir papildinājis jaunienācējs „Honda CBR500R”. Kādēļ „sportisko”, nevis sportbaiku? „Supersport” klases motocikli arī šogad paliek bez īpašām pārmaiņām, acīmredzot resursi novirzīti jauna tirgus segmenta apgūšanai, ņemot vērā likumu grozījumus daudzās valstīs, kas nosaka ierobežojumus mototehnikas izmantošanā attiecīgās vecuma kategorijās. Ievērojot šos grozījumus, kā arī pieprasījumu pasaules tirgū, „Honda” nolēma attīstīt virkni tehniski vienkāršu, nedārgu un vizuāli pievilcīgu motociklu modeļu gammu.

Vizuāli „CBR500R” ir pietuvināts „lielajam brālim” „CBR1000RR” — visādā ziņā no priekšpuses tie ir ļoti līdzīgi. To pastiprina arī „pieaugušo” motociklu riepu platums — priekšā 120/70-17, aizmugurē — 160/60-17. Šāds izmērs paredz visdažādāko riepu izmantošanas iespējas — kā ielai, tā arī trasei paredzētās —, kas krietni paplašina šā modeļa izmantošanas diapazonu.

Kas īsti slēpjas aiz švītīgās ārienes? Kā jau minēju, „CBR500R” turpina jaunāko brāļu tradīcijas — tam ir tērauda cauruļu rāmis, kas līniju tīrības labad ir ļoti nomaskēts ar dekoratīvajām uzlikām, tradicionālas konstrukcijas aizmugurējā dakša ar monoamortizatoru. Priekšējā dakša — 41

mm „teleskops”.

Motocikla sirds — 500 cm³, šķidrums dzesēšanas paralēlā „divstobrene”, „DOHC” sadales sistēma ar četriem vārstiem uz cilindrā un elektronisko aizdedzi un 46,9 ZS jaudu. Cilindri ir izteikti „kvadrāti”, virzuļa gājiens praktiski sakrīt ar cilindra diametru (67,0 mm x 66,8 mm), kas parasti nozīmē, ka dzinējam būs ļoti laba atdeve, atverot droseli.

Jau ar pirmajiem testa metriem motocikls liek saprast, ka neliels braucējam vilties. Ir skaidrs, ka no „CBR500R” nevar gaidīt tādu paātrinājumu kā no 100 kubikcentimetru vecākā brāļa ar diviem R burtiem, tomēr, turot dzinēja apgriezienus tuvu sarkanajam sektoram, motocikls kļūst gana žiperīgs. Lai gan šasijas konstrukcija ir vienkārša, motocikls uz ceļa, arī ļoti dinamiski braucot, nesagādā vilšanos. Ņemot vērā, ka pēc savas būtības tas ir „CBR250R” tradīciju



turpinātājs, tā pilotēšana sagādā vienu vienīgu prieku. Izrādās, ka vienkāršāk, ne vienmēr ir sliktāk. Motocikls visās savās izpausmēs ir paklausīgs kā labi dresēts medību suns, kurš no acīm spēj nolasīt saimnieka vēlmes. Likās, ka, braucot ar „CBR500R”, atliek tikai paskatīties vēlamajā virzienā, lai motocikls jau izpildītu jūsu iegribas. Braukšanas vieglumu var salīdzināt ar velosipēdu, tik vienkārši un nepiespieti tas notiek. Daļa testa aizritēja Biķernieku kartinga trasē, un, kaut arī laika apstākļi un trases segums neļāva testējamo motociklu „izgriezt” kā nākas, arī braukšana vidējos režīmos parādīja, ka šis motocikls varētu būt pirmais solis īstu sporta motociklu virzienā. Motocikls ļoti viegli gūlās pagriezienos, ļoti turēja trajektoriju un visādā ziņā parādīja sevi no labās puses.

Arī pilsētas burzmā motocikls jutās kā zivs ūdenī — dzinēja jaudas pilnīgi pietiek, lai nejostos apdalīts satiksmes plūsmā un kustētos starp automašīnām mazā ātrumā. Uz bremzēm var palūties jebkurā dzīves

situācijā. Kaut arī motocikls ir aprīkots ar vienu disku priekšējām bremzēm, diska diametrs — 320 mm — ir pietiekami liels, lai braucējam nenāktos sudzēties par tā efektivitātes trūkumu. Motocikls ir aprīkots ar kombinēto bremžu sistēmu ar ABS, tādā veidā, pieslēdzot klāt aizmugurējo bremžu 240 mm disku, braucējs iegūst visai labu bremžu darbības efektivitāti.

Kopumā, braucot pa pilsētu ar šo motociklu, pārņem visai dīvaina pašpārliecinātības un pilnīgas drošības sajūta. Spriediet paši — vadītāja ergonomika ir ļoti pārdomāta un ērta, tāpēc, pārvietojoties pa pilsētu, braucējs var īpaši nesaspringt un nenogurst. Dzinējs ir pietiekami jautrs un nepārtraukti provocē uz tā darbināšanu visai dinamiskos darbības režīmos, plus lieliskas bremzes, uz kuru efektivitāti un drošumu, bremzējot uz dažādiem segumiem, jūs varat palūties vairumā situāciju. Kas vēl nepieciešams, lai gūtu prieku no braukšanas ar motociklu? Vienīgi aiziet uz veikalu un to iegādāties.



Halvarssons
LINDSTRANDS
JOFAMA

MAXMOTO
MOTO VEIKALS – SALONS

SERVISS, APĢĒRBI UN AKSESUĀRI

Brīvības gatvē 225/5, Rīgā
www.maxmoto.lv

Honda CBR500R specifikācija

Modeļa gads	2012.
Pašmasa	182 kg
Garums	2075 mm
Riteņu bāze	1410 mm
Degvielas tvertnes tilpums	15,5 l
Dzinējs	
Tips	2 cilindru, paralēlais, 4 taktu
Cilindra diametrs x virzuļa gājiens	67,0 X 66,8
Darba tilpums	471 kub. cm
Kompresijas pakāpe	10,7:1
Jauda	35 kW (46,9 ZS)
Maksimālais griezes moments	40,67 Nm
Gāzes sadales mehānisms	DOHC, 4 vārsti uz cilindra
Barošana	Elektroniskā iešprīce
Dzesēšanas sistēma	Šķidrums
Starteris	Elektriskais
Transmisija	
Saiļš	Daudzdisku, eļļā
Ātrumkārbā	6 pakāpi
Galvenais pārvads	Ķēde
Šasija	
Rāmis	Cauruļu
Priekšējā dakša	Teleskopiska, 41mm
Aizmugurējā piekare	Tradicionālā ar
Bremžu sistēma	Kombinētā ar ABS
Priekšējās bremzes	Viens 320 mm disks
Aizmugurējās bremzes	Viens 240 mm disks
Priekšējā riepa	120/70-17
Aizmugurējā riepa	160/60-17
Maksimālais ātrums	Aptuveni 168 km/h

Solīdā kompaktklase

«Toyota Auris», «Opel Astra» degustācija



➤ Turpinājums no 1. lpp.

darot savu darbu. Tagad viss ir mainījies — jaunais modelis, uzmetot tam tikai pirmo skatu, raisa emocijas! Pārsteidzoši, bet tas joprojām ir neklūdīgi atpazīstams kā „Toyota Auris”, jo dizaina pēctecība ir nepārprotama, taču, ieskatoties vērīgāk, jāsecina, ka šis jau ir pavisam cits „Auris”. No nemanāma, mierīga darba zirdziņa pārvērties par atlētu ar agresīvu sejas vaibstiem. Un tagad man subjektīvi „Auris” šķiet pat glītāks ne tikai par „Golf”, bet arī par smagnējo „Lexus CT200”. Pārmainītās proporcijas („Auris” kļuvis par 30 mm garāks un par 55 mm zemāks) liek automobilim izskatīties dinamiski un pārliecinoši pat miera stāvoklī. Dizains kļuvis dinamisks, man patīk labāk par kompakto leksusu. Agresīva samuraja seja, sašaurinātā un horizontāli izstieptā optika vizuāli pastiprina plakanuma iespaidu, tāpēc hečbeks dažos rakursos izskatās pēc sporta auto pat vairāk nekā daudzi citi golfa klases auto, pašu golfu ieskaitot. Jaunais „Auris” ar pilnīgi pārveidotu ārējo un salona dizainu ir viszemākais automobilis populārajā „C” segmentā. Jaunajam „Auris” ir zemāks klirens, zemāka vadītāja sēdpozicija, zemāks smaguma centrs un par 55 mm pazemināts virsbūves augstums, kas kopā nodrošina atsaucīgāku vadāmību un izcilu aerodinamiku — gaisa pretestības koeficients ir tikai 0,28. Kaut arī „Auris” riteņu garenbāze tam ir tāda pati kā priekštecim, inženieriem izdevies padarīt salonu ietilpīgāku — vairāk vietas gan aizmugurējiem pasažieriem, gan arī bagāžas nodalījumā.

Lai iekļūtu auto, ar atslēgas pulti kabatā atliek tikai pienākt un pieskarties durvju rokturim — atslēdzas centrālā atslēga, atlokās spoguļi, salonā iedegas gaisma — laipni lūdzam uz borta! Arī aizslēgt auto varam ar vieglu rokas pieskārienu roktura priekšpusē. Dzinēju iedarbina ar starta pogu. Salonā pārsteidz augsts un stāvs instrumentu panelis — kā sporta mašīnā, ļoti slīps vējstikls, zems jumts, augsta viduskonsole, braucēji jūtas kā iekapsulēti. Eleganti, sportiski dziņi profilēti, taču ļoti ērti baltas ādas sēdekļi ar apsildi. „Toyota” sēdekļi nūdien ir izdevušies — patīkama materiāla apdare, ērta atzveltnes konfigurācija, patīkama (bez pārspīlētas stingrības) sānu noturība. Padibenis novietots par 40 mm zemāk nekā priekštecim. Plašs regulācijas diapazons ļauj pie stūres bez problēmām iekārtoties arī raženāka auguma vadītājam. Interjers jaunajam „Toyota Auris” ieturēts elegantākā un izsmalcinātākā manierē. Lai gan materiāli tiešām ir labāki nekā priekštecim, tomēr līdz klases etalona „Volkswagen Golf” kvalitātei vēl nedaudz pietrūkst. Toties „Auris” masīvais priekšējais panelis man patīk. Rodas sajūta, ka esi vismaz klasi augstākas raudzes mašīnā, tikai varbūt



nedaudz pietrūkst detaļu elegances. Mani pārsteidza arī milzīgais, slīpais priekšējais vējstikls — no šoferu sēdekļa viss perfekti redzams un ir salīdzinoši maz „aklo zonu”. Priekšējie jumta statņi ir novietoti tā, ka netraucē skatam, arī sānu spoguļi ir ļoti labi — viss redzams. Mērinstrumentu apgaismojuma dzeltenīgo toni jaunajā paaudzē nomainījis safirzilais. Šajā praktiskajā un daudzpusīgajā salonā liela loma ir pārdomātajam izkārtojumam, kas ļāvis uzlabot vadītāja pozīciju un iegūt papildu 20 mm vietas kājām aizmugurē un 90 mm bagāžai. Tagad „Auris” hečbekam ir 360 litru bagāžas tilpums. Salonā „Premium” iespaidu papildina „Skyview” panorāmas jumts, kas ir viens no lielākajiem „C” segmentā. Ne velti kāds pasažieris, iekāpis salonā, izsaucās: „Tas taču nav „Auris”, bet „Leksuss”!”

„Toyota Auris” pieejams ar 1,33 un 1,6 litru benzīna motoriem, 2,0 un 1,4 litru dīzeļa agregātiem, kā arī 1,8 litru pilnā hibrīda dzinēju. Degustācijā „izgaršotais” 2,0 litru (124 ZS) dīzeļmotors ir vairāk nekā patīkams. Spēcīgs, dinamisks, elastīgs un arī taupīgs degvielas apetītē. Arī dinamiskā braucienā auto aprobežojās ar visnotaļ pieņemamu patēriņu, nepārsniedzot 7 litrus uz 100 km. Dizelis ir patīkami elastīgs, pret zemiem apgriezieniem tas pat 5. un 6. pārsesumā neprotē pat tikai nedaudz virs 1000 apgriezieniem. Ātrumkārbā precīza, pārslēdzēja sviras gājieni īsi. Stūre joprojām ir diezgan viegla, taču patīkama. Prieks braukt! Varēja vēlēties tikai mazliet īsāku sajūga pedāļa gājieni. Turklāt jaunajam „Auris” ir zemāks klirens, vadītāja pozīcija un smaguma centrs, kā arī jauna stūres iekārta un piekare — ieskaitot uzlabotu dubultsviru piekari aizmugurē, kas nodrošina komfortablāku gaitu un atsaucīgāku vadāmību. „Auris” braukšanas izjūtu ziņā ir pārmainījies līdz nepazīšanai, tagad tas priecē ar precīzu vadāmību un stingru noturību līkumos, radot agrāk nebijušu vadītāja un mašīnas vienotības sajūtu. Ar veco „Auris”

varēja piebremzējot braukt bedrē, ar jauno var nepiebremzējot to strauji apbraukt. Auto ļoti viegli un patīkami uzvedas uz ceļa — paklausīgi un atsaucīgi —, tajā pašā laikā saglabājot salonu kļu un gaitu komfortablu.



Vienīgi tipiskās Latvijas ceļa „dangās” pieķeres trokšņi kļūst par neatņemamu „Auris” ceļojuma pavadoni. Lielā ātrumā uz šosejas prasītos tikai nedaudz stingrāka stūre.

„Toyota” ir arī pasaulē lielākais pilnā hibrīda automobiļu ražotājs ar vairāk nekā 4,3 miljoniem pārdotu modeļu kopš pirmās paaudzes „Prius” laišanas klajā 1997. gadā. Degustējām arī jauno „Auris HSD”. Šis hibrīds apvieno 1,8 litru benzīna dzinēju, elektromotoru un variatora transmisiju. Šāda sistēma ar 136 zirgspēku jaudu ļauj kompaktajam hečbekam līdz 100 km/h

paātrināties 10,9 sekundēs un maksimāli sasniegt 180 km/h degvielas patēriņu, ražotājs sola vidēji 3,8 litru apmērā uz 100 km. Degustācijas laikā — ziemas apstākļos — braucot pa šoseju ar ieslēgtu kruīza kontroli, pie 100 km/h vidējais patēriņš nokrita līdz 4,1 litriem uz 100 km, bet vidējais patēriņš pēc trīs dienu brauciena bija 5,7 l/100 km. Pirmajās brauciena minūtēs hibrīds sagādā pārsteigumu — gandrīz absolūtu klusumu salonā, braucot pa Ulmaņa gatves gludo asfaltu. Kad auto tikko ieslēgts, tas darbojas ar elektrību un dzinēju nedzird nemaz. Bremzējot klusināti atskan ģeneratora gaudi kā trolejbusā — elektromotors un akumulators palīdz benzīna dzinējam bremzējot —, iegūtā enerģija tiek izmantota, lai uzlādētu akumulatoru. Pilsētā nesteidzīgi manevrēt ir pārsteidzoši viegli, dažreiz šķiet — te viss notiek pat pārāk viegli un klusi, lai tā būtu realitāte, nevis sapnis. Otrais pārsteigums ir mazs zils ātrumpārslēga kloķītis kā priusā. Tas nefiksējas D vai R pozā, bet atgriežas viduspozīcijā. Apstājoties pirms bremzes atlaišanas pārslēgu var neaiztikt, jānospiež tam blakus esošā „P” poga. „Auris HSD” ir četri braukšanas režīmi — „EV”, „Power”, „ECO” un „Normal”. „EV” režīmā automašīna patērē tikai un vienīgi akumulatoros pieejamo elektrību. Šādā režīmā var nesteidzoties (līdz 25 km/h) nobraukt nelielus attālumus. „Power” režīms paredzēts aktīvākai braukšanai un izmantos visu pieejamo dzinēja resursu maksimālai dinamikai. Manuprāt, „Power” režīmā „Auris” pārtur pārsesumus, dzinējs brīžiem gaudo izmisīgi, tāpēc man labāk patīk „Normal” režīms, kas pēc sajūtām šķiet tikpat dinamisks. „ECO” režīms ir paredzēts mierīgai braukšanai pilsētas robežās, kad auto biežāk brauc ar elektrību, un to var labi redzēt instrumentu panela lodziņā starp spidometru un ekometru, kas šim auto ir tahometra vietā. Jāpiebilst, ka tieši tāds pats hibrīddzinējs ir atrodams arī pasaules populārākajā hibrīdauto modelī „Toyota Prius” un tagad arī „Premium” klases kompaktniekā „Lexus CT200h”.

«Opel Astra» sedans

„Opel Astra” pēdējās paaudzes panākumus kaldināja šā automobiļa originalitāte, sportiskais dizains un krietni augusi kvalitāte salīdzinājumā ar tā priekšgājēju. Ne velti daudzi Eiropas autožurnālisti apgalvo, ka, salīdzinot šobrīd

aktuālās kompaktklases automašīnas vizuāli un statiski, „Astra” uzskatāma par klases līderi. Nesen „Opel” papildināja „Astra” modeļu saimi ar sportisku un stilīgu sedana versiju. Tagad „Astra” kļāst ir četrdurvju sedans, piecdurvju hečbeks, „Sports Tourer” universālis un „GTC” kupeja. Un katrs no tiem dizaina ziņā ir nevainojams! „Astra” modeļu saimē „Opel” dizaina valodas skulpturālā mākslinieciskuma un vācu precizitātes kombinācija izpaužas īpaši dinamiskā veidā. Katrai virsbūves versijai piemīt sava personība. Gluži tāpat kā pārējie „Astra” modeļi, jaunais sedans ir izstrādāts Riselsheimā. Ar sportisko un eleganto dizainu jaunais „Astra” sedans ienes svaigas vēsmas kompakto četrdurvju auto segmentā.

Kāpēc kompaktajai „Astra” saimei vajadzīgs sedans? Rietumeiropā — īpaši Vācijā un Spānijā — „Opel” mārketiņģa eksperti saredz plašas jaunā četrdurvju modeļa izaugsmes iespējas kā elegantai un finansiāli izdevīgākai alternatīvai attiecībā pret vidējās klases sedanu modeļiem. Turklāt Austrumeiropas un Centrāleiropas valstīs, kas nostalgiski ilgojas pēc nelielām automašīnām ar atsevišķu bagāžnieku — īpaši Krievijā un Turcijā — pastāv liels pieprasījums pēc kompaktiem sedaniem. Pašlaik auto pārdošanas apjoms Krievijā ir otrs lielākais Eiropā, un krievi iecienījuši sedanus, jo pagājušajā gadā 51 procents no visiem kompaktklases automobiļu pircējiem Krievijā ir izvēlējušies tieši sedana versiju. Tādēļ nav jābrīnās, ka „Opel” sava „Astra” modeļu saimes jaunpienācēja pasaules pirmizrādi rīkoja tieši Maskavas 2012. gada auto izstādē no 29. augusta līdz 9. septembrim.

Citiem kompaktajiem sedaniem lielās aizmugurējās pārkāres dēļ auto pēcpuse, dažos profila rakursos vērojot, izskatās nedaudz smagnēja, bet „Astra” siluetam atsevišķais bagāžnieks piešķir slaidumu. Gluži tāpat kā augstāki papēži piešķir slaidāku skatu pievilcīgas meitenes kājām... Jūtams, ka dizaineri ļoti centušies, lai iespējami mazinātu sedana līdzību ar hečbeku, un jāatzīst, ka viņiem tas arī ir izdevies — vizuāli sedans šķiet izsmalcinātāks, klasi pārāks. „Opel” dizaineru komanda ir piešķīrusi jaunajam „Astra” sedanam stilīgu, slaidu siluetu. Jumta līnija maigi izliecas pāri pasažieru telpai, nemanāmi noslīd pāri stāvajam aizmugurējam logam, līdz sasniedz skulpturāli veidoto aerodinamisko spoileri bagāžnieka vāka pašā

Turpinājums 11. lpp ➤



Autocentrs piedāvā:

- **Piekāres remontu**
- **Bremžu remontu**
- **Elektrosistēmu remontu**
- **Riepu remontu**
- **Eļļu nomaiņu**
- **Auto mazgāšanu, ķīmisko tīrīšanu**

Dammes iela 52a (Imantā) tālr. 26153333
d52autoserviss@inbox.lv



ABMOTO
 Rezerves daļas • Aksešuāri
 Velo rezerves daļas

no Ls 280



no Ls 250



Rīga, Remtes iela 21
 Gustava Zemgala
 gatve 67 (pie VEF)
www.abmoto.lv

Turpinājums 11. lpp ➤

A Tehniskais birojs

Sākums, bet ļoti svarīgs

Kuram mehānikim gan nav gadījies ilgstoši meklēt pa darbnīcas plauktiem un atvilktnēm kādu blīvi, sprostgredzenu vai vajadzīgā izmēra uzgriezni. Droši vien tādu būs daudz. Bet kārtīgam meistaram viss ir salikts pa plauktiņiem — nepieciešamie instrumenti, autoķīmija, blīves, skrūves un uzgriežņi parasti salikti tiem paredzētās vietās. Nenoliedzami ērtāk ir strādāt, ja katrai lietai ir sava vieta, jo rakāšanās pa kastēm, kurās ir viss kas, bieži vien nedod vēlamo rezultātu.

Lai atvieglotu mehāniķu ikdienu, SIA „TSC DUALS” ir sākuši Latvijas tirgū piedāvāt 1000 svarīgu sīkumu, kuri nepieciešami

vai sprostgredzenu.

Cienījamais „AutolInfo” lasītāj, jūs laicam padomājat, ka „TSC DUALS” ir orientēts uz autoservisu apkalpošanu? Ne gluži. Firmas piedāvājums ir pieejams ikvienam, un jebkuru lietu, kas atrodama „www.autoduals.lv”



interneta veikalā, var pasūtīt ar piegādi uz mājām. Šobrīd „TSC DUALS” piedāvājuma klāsts ir gana plašs — sākot no autoķīmijas, vējstikla slotiņām, spuldzēm, eļļām un beidzot ar visdažādākajiem autoaksesuāriem un profesionālo ķīmiju. Servisi, kuras interesē „TSC DUALS” preču klāsts, var uzaicināt reģionālo tirdzniecības menedžeri, kurš iepazīstinās ar sortimentu un preču paraugiem. Pēc ietilgušās ziemas beidzot ir pienācis pavasaris ar siltām un saulainām dienām. Tieši tad autovadītāji mostas, lai sāktu savu auto, un varbūt tieši „www.autoduals.lv” interneta autopreču veikals ļaus ietaupīt laiku un naudu, lai iegādātos visu sava automobiļa sakopšanai.

Sākums, bet ļoti patīkams!

SESTDIEN - 8. JŪNIJĀ
Amerikāņu auto klubs
SĀULKRASTI
20 WANTED 13

Programma:
12:30 Amerikāņu auto parādes brauciens
Minahauzena Unda-Centrs, Baltā kapa-Centrs-Zvejnieki-Centrs
Auto izstāde Ainažu ielā, koncerts Saules laukumā:
14:00 „Neaizmirstulītes” & „Vintage Brass Orchestra”
15:30 „Zilinska Trio”
16:30 „Black Cats”
Starp priekšnesumiem - līnijas
17:00 Pasākuma noslēgums ar mini „Burnout”
21:00 Vakara koncerts „Minahauzena Unda”
Ivars Pētersons (LV) • Boogie Company (EST) • Black Cats (LV)

Dienas programma bez maksas
Ieejas maksas uz vakara koncertu 3Ls
Atļauja piknīkam, dzeršanai, brokastīm
Ieejas kartes lēpējai 10Ls (Vā no 180Ls)
Pieņemam Minahauzena Unda un 2010

8. TAIS STARPTAUTISKAIS AMERIKĀŅU AUTO SALIDOJUMS
www.uscars.lv

Logos: Chevrolet, Mustang, Atlas Motors, American Auto, Eagle, KMX.

A Satiksmes drošība

Rīgas satiksme sāk kampaņu

Rīgas satiksme uzsāk kampaņu Būsim pieklājīgi! Tās mērķis ir pievērst satiksmes dalībnieku uzmanību savstarpējai sapratnei uz ceļa un veicināt pieklājību, vienam transporta līdzeklim palaižot otru.

Kampaņa Būsim pieklājīgi!, kuru Rīgas satiksme organizē sadarbībā ar CSDD un Pilsētas līnijām, sastāvēs no divām daļām. Sākotnēji uz transporta līdzekļu aizmugurējām daļām tiks izvietotas lielformāta uzlīmes, kas aicinās būt pieklājīgiem uz ceļa. Savukārt, uzlīmes, kas pasaka paldies vadītājam par palaišanu un brīdina velosipēda vadītāju par bīstamību apsteigt sabiedriskā transporta līdzekli pa labo pusi, paliks uz sabiedriskā transporta aizmugurējās daļas arī pēc kampaņas beigām.

«Ja esmu pie automašīnas stūres un palaižu sabiedrisko transportu no pieturvietas, un tā vadītājs pasaka man «paldies», es ļoti labi jūtos — esmu gandarīts par to, ka izdarīju jauku darbu, turklāt ir patīkami, ka to pamana un novērtē», atzīst Rīgas satiksmes Klientu apkalpošanas un komunikācijas daļas vadītājs Viktors Zaķis. «Tāpat, ja mani palaiž kāds transportlīdzeklis, es pasaku «paldies», un man ir laba sajūta. Tieši šo patīkamo sajūtu vairošana ir tas, ko mēs gribam panākt ar jauno kampaņu. Vienmēr var grūstīties uz ceļa, un kādam šajā situācijā būs taisnība, bet kādam nebūs, tāpēc vienkārši palaid vai pasaki «paldies», un uz ceļa viss noritēs ātrāk un raitāk.»

Rīgas satiksme katru dienu autobusu, trolejbusu un tramvaju maršrutos pasažieru apkalpošanai norīko turpat vai 1000 sabiedriskā transporta vienības, tādēļ kampaņas ietvaros Rīgas satiksme īpašu uzmanību pieklājības normu ieviešanas skaidrošanā veltīs tieši sabiedriskā transporta vadītājiem.

Lielākā daļa sabiedriskā transporta savus reisus veic pa koplietošanas ceļiem, kurus diendienā ir jādala ar citiem transporta veidiem. Lai gan ceļu satiksmes noteikumi nosaka prioritāti sabiedriskajam transportam izbraucot no pieturvietām, daudz lielāks efekts ir tad, ja tas tiek izdarīts ar vēlmi būt pieklājīgam un pasakot Paldies.

Rīgas satiksme katru mēnesi pārvadā turpat vai 12 miljonus pasažieru. Lai gan savstarpējā pieklājība pamatā veidojas starp diviem transporta līdzekļa vadītājiem, palaižot sabiedrisko transportu izbraukt no pieturvietas vai pārkārtoties citā joslā, palīdzēts tiek arī pasažieriem, kuri atrodas transporta līdzeklī, jo pieklājīgas braukšanas



rezultātā pasažieri var laicīgi sasniegt savu galamērķi. Vienlaikus raitāk pilsētā notiek arī ceļu satiksme.

Plašāku informāciju par Rīgas satiksmes piedāvātajiem pakalpojumiem, maršrutu sarakstiem, biļešu veidiem un citiem jaunumiem var saņemt interneta mājas lapā www.rigassatiksme.lv, sociālajos tīklos twitter, facebook, draugiem.lv vai zvanot pa bezmaksas tālruni 80001919.

A Sports

Vēl nebijis auto klasikas rallijs!



Krievu VAZ pazīst katrs auto entuziasts, žiguli vai „Lada” vēl joprojām ripo pa mūsu ceļiem, bet „Lada VFTS” zina katrs rallija fans. Lētākais Eiropas „B” grupas rallija auto, pagājušā gadsimta 80. gadu rallija leģenda, izturīgākais krievu rallija automobilis ir palicis aizmugurē

piedalīsies un balvas pasniegs rallija leģenda Stasis Brunza. Ar „300 Lakes rally” jaunumiem, informāciju un aktualitātēm varat iepazīties www.300lakesrally.lt un „Facebook” kopas „300 Lakes rally” vai „LADA VFTS RALLY CUP”.

Eiropas autokross — XX gadsimts

➤ Turpinājums no 2. lpp

apelācijas. Galu galā jau pēc sezonas beigām par oficiālo čempionu tika atzīts Steka, bet Folands uzskatīja, ka tituls pienākas viņam, un čempiona trofeju itālietīm tā arī neatdeva. 1992. gadā B grupas mašīnu cīņas beidzot klātienē vēroja arī Latvijas autokrosa fani — Bauskas posmā par uzvaru cīnījās divi B

Andris Dambis („Ford Escort”), Haralds Šagbazjans („Audi Quattro”) un Arnis Šķesteris („Lancia Delta Integrale”). Līdz galam izturēja tikai Šķesteris, gūstot lielāko panākumu savā karjerā — 4. vietu. Toties 1996. gadā Čehijā, Novopakas trasē, latvieši sensacionāli svinēja dubultuzvaru: Andris Dambis — pirmais, Aldis Zēbergs — otrs,

finišēja trešais un kāpa uz goda pjedestāla, bet čempionāta kopvērtējumā viņš ieguva augsto piekto vietu. 1998. gadā otro reizi vēsturē „Mūsā” triumfēja latvietis — šoreiz tas bija Andris Dambis, kurš visu sezonu cīnījās par čempiona titulu un tikai pēdējā posmā Madžiorā piekāpās titulētajam vācietim Helmutam Vildam, pirmo reizi kļūstot



Pēteris Neikšāns



Jānis Kļaviņš

grupas auto — itālietis Džankarlo Steka ar „Lancia Delta S4” pret francūzi Fabrisu Morīzu ar „Peugeot 205 Turbo16”. Temperamentīgais itālietis savu monsturu nespēja novaldīt Mūsas trases tālā gala līkumos, franču auto finišēja pirmais, bet vēlāk tika diskvalificēts, jo Rofls Folands atkal iesniedza protestu — šoreiz par „Peugeot” aizmugurējā loga stikla neatbilstību... Sezonas kopvērtējumā francūzis Fabris Morīzs ar „Peugeot 205 Turbo16” tika kronēts par Eiropas čempionu. No 1993. gada B grupas mašīnas „Touring Autocross” klasē startēt vairs nedrīkstēja, taču atjautīgie itālieši saprata, ka šis aizliegums neattiecas uz „Super Buggy” klasi. Atsevišķās sacensībās uz starta izgāja Džanbatista Rosella ar izmēros milzīgu „bagiju”, kas patiesībā bija „Lancia Delta S4” ar noņemtiem virsbūves paneļiem un dažiem citiem nebūtiskiem uzlabojumiem.

Gints Bujāns pirmais no latviešiem ieguva Eiropā konkurētspējīgu tehniku — A grupas „Lancia Delta Integrale”. 1992. gadā viņš izcīnīja 3. vietu Austrijā, 4. vietu Holandē un 7. vietu kopvērtējumā. 1993. gadā Gints kā pirmais latvietis vinnēja Eiropas čempionāta posmu Mūsā, bet sezonas kopvērtējumā palika 9. vietā. Vācietis Rofls Folands ar „Audi Quattro S2” guva divus titulus pēc kārtas 1993.—1994. gadā un ar 22 uzvarām noslēdza savu karjeru autokrosā kā trīskārtējs Eiropas čempions, pārceloties uz rallikrosu. 1995. gadā „Mūsā” latviešu autosporta līdzjutēji no saviem sportistiem gaidīja tikai uzvaru, jo līdzās pēdējo gadu līderim Gintam Bujānam ar konkurētspējīgu tehniku uz starta izgāja uzreiz četri potenciālie Eiropas iekarotāji — Aldis Zēbergs („Toyota Celica”),

bet ceturtais — Šahs! Tomēr „Mūsā” latviešu „varenais četrinieks” — Bujāns, Dambis, Zēbergs un Šahs — atkal neattaisnoja līdzjutēju cerības. Labākais no latviešiem bija jaunais talants Jānis Kļaviņš, kurš, braucot ar Neikšāna veco „Moskvič-Aleko”, spēcīgajā Eiropas konkurencē spēja finišēt ceturtais. Sezonas noslēgumā Latvija tomēr varēja līksmot — guvis punktus visos 8 posmos, Andris Dambis pirmo reizi vēsturē Latvijai izcīnīja bronzas medaļu Eiropas čempionāta kopvērtējumā! „Touring Autocross” klasē bija sākusies „baltiešu ēra”.

No latviešu „varenā četrinieka” — Bujāns, Dambis, Zēbergs un Šahs — līdzjutēju cerības pilnā mērā gan attaisnoja tikai Dambis. Pārējie trīs ne katru gadu brauca uz visiem Eiropas posmiem, bieži vien pat likās, ka viņiem par Eiropas iekarošanu svarīgāk ir būt pirmajiem „savā ciemā” — Latvijas čempionātā, kur savstarpējas cīņas tika aizvadītas ar nepieredzētu azartu. Sezonas galvenajos startos — Eiropas posmā Mūsā — latvieši bija žilbinoši ātri kvalifikācijā, nereti uzvarēja arī savos priekšbraucienos, taču finālbraucienā līdz uzvarai vai vietai uz pjedestāla allaž kaut kā pietrūka, visbiežāk — tehnikas izturības, dažreiz — arī vēsa prāta un aprēķina. Un tā nu gadu no gada savā trasē finālbraucienos cīnījās par pjedestālu nācās piekāpties ne tikai Eiropas čempioniem Rolfam Šaireram un Helmutam Vildam, bet arī dažiem citiem neapšaubāmi lēnākiem, taču gudrākiem un viltīgākiem pilotiem — itālietim Romanisio, čeham Brožekam un krievam Kotello.

1997. gadā Aldis Zēbergs „Mūsā” beidzot



Haralds Šagbazjans



par Eiropas vicečempionu. 1999. gada sezonā lietuvietis Aurēlijs Simaška kļuva par Eiropas čempionu, bet jaunie latvieši Uģis Traubergs un Jānis Kļaviņš čempionāta kopvērtējumā abi ierindojās labāko sešniekā — ieguva trešo

un sesto vietu.

Par Latvijas autokrosam triumfālo 2000. gada sezonu, kad jau vasaras pirmajā pusē bija skaidrs, ka par čempionu kļūs kāds no latviešu braucējiem, un nežēlīgā cīņā brāļi Trauberģi kopīgiem spēkiem pieveica Andri

Dambi, par Ginta Bujāna un Alda Zēberga Eiropas vicečempiona tituliem 2001. un 2004. gadā, kā arī par Jāņa Bogdanoviča 2007. gadā Francijā izcīnīto līdz šim pēdējo Latvijas uzvaru Eiropā — par to visu „AutoInfo” jau rakstīja pagājušā gada jūnijā numurā.

POLAR

Teicamas kvalitātes
auto virsbūves
un dzinēja
kopšanas
līdzekļi



POLAR oficiālais izplatītājs Latvijā **DANS G** ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANS.G.LV

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



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

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

CX-80

Multifunkcionāls eļļošanas līdzeklis



Ātri iespiežas un ieelļo
korodējušus un iekļējušos
savienojumus,
atvieglējot to izjaukšanu.

Izšķīdina līmju atliekas un
atvieglo uzlīmju, līmleņu un
līmplevju atdalīšanu.

Aizsargā metāla virsmas pret
koroziju un mitruma veidošanos.
Smērvielu sastāvdaļas ātri izplatās
un ieelļo kustīgās detaļas:
riteņus, slēdzenes, ķēdes.

Atvieglo demontāžu, atbrīvo
ierūsējušas skrūves, uzgriežņus u.c.

Izspiež mitrumu.
Nožāvē elektrosistēmas un
novērš mitruma radītu
īssavienojumu rašanos.

Nesatur silikonu un freonu.
Var izsmidzināt gan normāli,
gan apvērstu otrādi

autoDuals

www.autoduals.lv

A Satiksmes drošība

Seniori pie stūres – tā ir drošība un atbildība!

Autoklubs LAMB

Katram autovadītājam ir personiskais viedoklis par savu braukšanas prasmī, kas vienmēr ir subjektīvs un ne vienmēr sakrīt ar pārējo satiksmes dalībnieku vērtējumu. Dažs uzskata sevi par varenu autoceļu karali, cits nepamatoti zemu vērtē savas prasmes. Tomēr vislabāk objektīvi novērtēt un dot svarīgus ieteikumus spēj neitrāls braukšanas eksperts, piemēram, drošas braukšanas instruktors. Padomi un konsultācijas noder visa vecuma un braukšanas stāža šoferiem, tomēr šobrīd Latvijas Automoto biedrība (LAMB) sadarbībā ar Starptautisko Automobilu federāciju (FIA) ir uzsākusi satiksmes drošības projektu, kura mērķa auditorija ir autovadītāji - seniori vecumā virs 60 gadiem. Satiksmes drošības projekts „Seniori pie stūres – tā ir drošība un atbildība” tiks īstenots līdz 31. maijam, un tā ietvaros notiks braukšanas nodarbības, kuru dalībniekiem būs iespēja pārliecināties par savām prasmēm, kā arī no kompetentiem drošas braukšanas instruktoriem saņemt individuālus ieteikumus. Plānota arī redzes pārbaude, savukārt pabeidzot projektu, tā dalībnieki iegūs sertifikātu un uzlīmi, kas apliecina viņu braukšanas iemaņas.

„Seniori rūpīgi ievēro satiksmes noteikumus, reti pārkāpj ātruma ierobežojumus, kas apliecina augstu atbildības sajūtu un izpratni par satiksmes drošības nozīmi. To apstiprina arī satiksmes negadījumu statistika gan Latvijā, gan kopumā Eiropas Savienībā. Tajā pašā laikā, katrs autovadītājs, uzlabojot savu braukšanas prasmī, dod ieguldījumu satiksmes drošībā mūsu valstī”, uzskata Autokluba LAMB prezidents Juris Zvirbulis.



Eiropā veiktie pētījumi un demogrāfiskās attīstības prognozes liecina, ka salīdzinot ar 2010. gadu, kad iedzīvotāji vecumā virs 65 gadiem veidoja 26% no kopējā iedzīvotāju skaita, 2060. gadā seniori veidos jau 52% no eiropiešu kopskaita. Savukārt FIA pētījumi liecina, ka līdzīgi pieaugs autovadītāju-senioru daļa kopējo braucēju spektrā. Tādēļ svarīgi gatavoties šim demogrāfiskajam izmaiņam jau savlaicīgi.

„Mēs strādājam, lai nodrošinātu patiesu mobilitāti un tās saglabāšanos demogrāfiski mainīgajā Eiropā katram sabiedrības pārstāvim. Visiem transporta līdzekļiem ir jābūt efektīvi savienotiem, lai nodrošinātu mobilitāti (door-to-door mobility) un vecāka gadu gājuma cilvēki spētu turpināt aktīvu sociālo dzīvi,” izskata FIA 1. Reģiona ģenerāldirektors Jakobs Bangsgars (Jacob

Bangsgaard). Arī Autokluba LAMB projekts dod ieguldījumu gan senioru mobilitātes saglabāšanā, gan kopējā satiksmes drošībā. Līdzīgi projekti tiek īstenoti arī citās ES dalībvalstīs, piemēram, autoklubs ADAC īsteno senioru drošas braukšanas projektu Vācijā.

Projektā aicināti piedalīties autovadītāji-seniori, kuriem ir derīga autovadītāja apliecība, savukārt automašīna nav obligāta, jo ir iespējams piedalīties gan ar savu, gan autoskolas mašīnu. Pietikšanās pa telefonu 1888, vai rakstot uz e-pastu lamb@lamb.lv, pirmajiem 200 dalība bez maksas. Plašāka informācija www.lamb.lv.

Projektu atbalsta FIA, OCTA, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD), Latvijas Automobilu federācija (LAF) un Drošas braukšanas skola.

A Auto ziņas

Jaunais «Mercedes Citan» izgāžas drošības testos

Jaunākajos EuroNCAP drošības testos sāpīgu neveiksmi piedzīvojis „Mercedes-Benz” jaunākais piedāvājums komerctransporta jomā – uz „Renault Kangoo” bāzes radītais furgoniņš „Citan”, kas no piecām iespējamām zvaigznēm spēja iegūt vien trīs.

Triecientestī uzrādīja izteiktas nepilnības frontālā un sānu trieciena pārbaudēs. „Citan” tika kritizēts par priekšējā paneļa konstrukciju, kas varēja radīt augstu traumu risku vadītājam un priekšējam pasažierim krūšu rajonā, par cieto un neelastīgo motora pārsega priekšējo daļu, kas avārijas gadījumā var nodarīt smagas traumas gājējam. Balles tika atņemtas par spraugu starp virsbūves centrālo balstu un bīdāmajām sānu durvīm, kas radās sānu trieciena rezultātā, kā arī par to, ka šajā gadījumā galvas drošības spilveni un sānu aizkari nespēja pat minimāli aizsargāt pasažierus. Eksperti norādīja uz virkni trūkumu „Citan” aprīkojumā, piemēram, indikatoru, kas brīdina

par ātruma pārsniegšanu netiek dublēts ar skaņas signālu, dažu firmu izstrādātos bērnu sēdekļiņus nav iespējams pietiekami droši piestiprināt pie „Citan” sēdekļiem u.t.t. „Citan” tehniskais donors – „Renault Kangoo” EuroNCAP testus kārtoja vēl pēc vecajiem mazāk stingrajiem normatīviem 2008.gadā un saņēma četras zvaigznes no piecām iespējamām. „Mercedes-Benz Citan” tika prezentēts 2012. gada aprīlī. Furgoniņa motoru klāstā ir trīs dīzeļa dzinēji (75-110 ZS) un viens benzīna agregāts ar 115 ZS jaudu. Cenu ziņā pieejamākā versija Vācijā maksā nepilnus 15 000 eiro.



**AUTOMĀTISKO
PĀRNESUMU KĀRBU
REMONTA RŪPNĪCA**

RECRO

QUALITY THROUGH TECHNOLOGY

www.recro.eu



CĒSIS

T.: 2920 7606

Valmiera ir pilsēta, kur vienlaikus savijas pagātne un nākotne, senais un mūsdienīgais, vecais un jaunais



VOLKSWAGEN CENTRS VALMIERA

SIA «Mūsa Auto Valmiera»
Rīgas iela 86A, Valmiera
www.vw-valmiera.lv

Automašīnu tirdzniecība
Darba dienās: 10:00 - 18:00
Sestdienās: 10:00 - 15:00
Svētdienās: Slēgts

Serviss un rezerves daļu tirdzniecība
Darba dienās: 8:00 - 18:00
Sestdienās: 9:00 - 15:00
Svētdienās: Slēgts

Tālrunis: +371 6422 0777
Servisa vadītājs - mob.: +371 2660 3777
Auto pārdošana - mob.: +371 2204 0771
e-pasts: info-valmiera@mmg.lv

Honda Līzings

Honda Līzings finansē motociklus, kuru cena ir sākot no 3356 LVL

VT750 Black Spirit

CBR500R ABS

NC700S

Integra

A2 kategorija – motocikls, kura motora jauda nepārsniedz 35 kilovatus

A2 kategorijas vadītāja apliecību var iegūt no 18 gadu vecuma. Neierobežoto A kategoriju iespējams iegūt sasniegto 24 gadu vecumu vai arī sasniegto divu gadu stažu ar A2 kategoriju.

HONDA LĪZINGS 1,9% MAINĪGĀ PROCENTU LIKME

Mainīgās procentu likmes pamatā ir trīs mēnešu „Euribor”, kas tiek fiksēts tekošā kalendārā gada 30. martā, 30. jūnijā, 30. septembrī un 30. decembrī. Honda Līzings noteikumi: pirmā iemaksa 20 %, procentu likme 1,9 %, līzings periods 60 mēneši, atlikums 0 %. Tiek pievienota līguma atlīdzība. Honda Līzings aicina aizņemties atbildīgi un izvērtēt iespējas atmaksāt kredītu. Iepazīstieties ar līzings nosacījumiem vai konsultējies ar speciālistu!

 **SIA H 33: Dārziema ielā 121, Rīgā, tālr. + 371 6711 4191**
Apskatiet visus jaunākos modeļus un piedāvājumus www.honda.lv

HONDA
The Power of Dreams

MAZĀK KILOVATU, VAIRĀK GRIEZES MOMENTA!

HONDA PIEDĀVĀ PLAŠĀKO A2 KATEGORIJAS MOTOCIKLU IZVĒLI.

Supersport motocikli	jauda / griezes moments	izmaksa LVL iekļ. PVN 21%
CBR500R ABS	35 kW / 43 Nm	4 323
CBR250R	19,42 kW / 22,9 Nm	2 877
CBR250R C-ABS	19,42 kW / 22,9 Nm	3 161
Touring motocikli		
NC700S C-ABS	35 kW / 60 Nm	4 457
NC700S DCT C-ABS	35 kW / 60 Nm	5 095
CB500F ABS	35 kW / 43 Nm	3 898
Custom motocikli		
SHADOW SPIRIT C-ABS	33,5 kW / 65 Nm	6 289
BLACK SPIRIT	33,5 kW / 64 Nm	5 804
SHADOW CLASSIC C-ABS	33,5 kW / 64 Nm	6 229
VT750S SHADOW RS	32,2 kW / 62 Nm	4 954
Adventure motocikli		
NC700X C-ABS	35 kW / 60 Nm	4 819
NC700X DCT C-ABS	35 kW / 60 Nm	5 457
CRF250L	17 kW / 22 Nm	3 182
Motorollerī		
Integra C-ABS	35 kW / 60 Nm	6 183

Ādams, Meivriks un citi motocikli

➤ Turpinājums no 1. lpp

Amerikā, kad par sakarīgāko prezidenta amata kandidātu vēlēti uzskatīja to, kam aģitācijas braucienā līdzī bija spēcīgāks orķestris. Tikai žēl, ka zīmola „Honda” hallē bija hronisks konkurentu trūkums, kas parādītu, ka arī citi prot piesaistīt apmeklētājus un nodarbojas ar ko vairāk nekā tikai ar līzingu (vai pilingu, vai šeipingu — vajadzīgo pasvītrot...).

Idejiskā ziņā „Honda” konstruktoru vidū valda krīze, un jaunie 2013. gada modeļi neko radikāli jaunu neatnes. Pat jāsāk domāt, vai dizaineru birojs nav devis pelnītā atpūtu uz kādu brālīgās Ķīnas kūrortu. Protams, neoretro stilā veidotais ielas motocikls „Honda CB 1100A” izskatās fantastiski un lieliski atgādina, kāda izpratne par superbaikiem valdīja laikā, kad Ričijs Blekmors bija jauns un nedziedāja tautiskas menestreļu balādes kopā ar smuko un panaivo dzīvesbiedri Kendisu. Reāls metāls! Stilu sakrītību apstiprināja arī autentiskā 70. gadu vidus „Honda CB 550F Super Sport”, kas gozējās blakus. „CB1100” jau pāris gadu bija pieejama Japānā un Austrālijā, bet pēc Milānas motosalone pagājušā gada rudenī



tika visžēlīgi atvēlēta arī klasikas apoloģētiem Vecajā kontinentā.

Par pilnīgu jaunumu uzskatāma „Honda” ceļa motociklu saime ar divcilindru 500 cm3 motoru. Pagaidām tajā ietilpst kailais ikdienas braucamais „CB 500F” (vācieši tādus dēvē par sviestaizmes motocikliem) un plastmasas plūsmvirzi ietērptais „CBR 500R”. Regulāriem braucieniem uz darbu un Siguldu rudenī — vairāk motocikls nav nepieciešams, taču žēl, ka lielais motogigants sāk taupīt „uz sērkokiem”, grasoties rīkot salūtu. Skatoties uz šiem „piecimsimtniekiem”, nepamet sajūta, ka kalendārs rāda 1985. gadu, dusošā princese ir izvilktā no torņa, ietērpta jaunā kleitā un maķenīt safrizēta, taču aizmirsts pamodināt. Vai tiešām 25 gadu tehnikas evolūcija neko nav devusi?

Melna, fiziskā ziņā varena un apjomīga kā kubiešu lodes grūdeja ir „Honda Gold Wing” izģērbtā versija ar nosaukumu „GL 1800 F6B”. Būtībā tā ir tā pati „Golda”, tikai topless izpildījumā, bez augstā vējstikla un augšējā bagāžas kofera. Jociģi, ka, atsakoties no augšpusē dekora (apģērba), mocis iegūst citas proporcijas, ko vēl akcentē pazeminātais sēdekļis. Kāds varētu būt šādas „topless Golda” mērķa pircēja portrets, grūti iedomāties.

Vēl jāizceļ jaunais „Honda CRF 450R”

krosa modelis, kas lepojas ar pneimatisko priekšējo dakšu „Kayaba PSF” (Pneumatic Spring Fork). Šāds gaisa teleskops, ar kādu 70. gadu beigās sāka eksperimentēt rūpnīcas komandas pasaules čempionātā, pirmo reizi uzstādīts sērijveida krosa motociklam — vismaz tā apgalvo ražotājs.

Radi un draugi

Otra stabila vērtība mūsu valsts motoizstādēs ir „KTM”. Kā ierasts, tika prezentēta visa šāgada četrtaktu krosa motociklu gamma „SX-F” ar 250, 350 un 450 cm3 motoru. Tomēr viens no svarīgākajiem izstādes debitantiem bija jaunās paaudzes tūrisma enduro motocikls „KTM 1190 Adventure” plus vēl skarbākam apvidum un lauku ceļotājiem paredzētā modifikācija „Adventure R” ar lielākiem riteņiem un garāka gājiena piekarēm. Šim piedzīvojumu meklētājam no jauna tapis gan rāmis, gan V2 cilindru 1195 cm3 motors ar respektējamo 150 ZS jaudu, gan smalkā elektronika. Dizainā gan „Kiske” studija, kas zīmē „KTM” veidolu, turpina atrāzīt jau atrastās līnijas. Drīz lielos „KTM” būs tikpat grūti atšķirt citu no cita kā „Aston Martin” supermašīnas...

Ciešos rados ar „KTM” atrodas reiz neatkarīgais zviedru sporta motociklu ražotājs

„Husaberg”. Tagad tā produkcija no „KTM” norobežojas vien ar citu dizainu un aprīkojuma līmeni, piemēram, „White Power 4CS” slēgto kārtiņu tipa priekšējo dakšu. Blakus jaunajiem četrtaktu enduro „Husaberg FE 450” un „501” bija apskatāms arī „TE 250”, kas pārstāv pamazām izmirstošo divtaktu sporta dinozauru ēru.

Traģikomiski, taču arī „Husqvarna” pamazām sāk radoties ar „KTM” impēriju, lai gan vēl nesēn centās veģētēt „BMW” paspārnē. Šobrīd „Husqvarna” motofirma nonākusi „KTM” bosa Štefana Pīrera īpašumā, un ļoti iespējams, ka nākotnē to sagaida līdzīgs liktenis kā „Husaberg” — kalpot par izmēģinājumu poligonu un nebūt oranžiem.

350 cm3 „KTM”, un mēģina apvienot vienā korpusā 250 cm3 moča vadāmību un grāciju ar 450 cm3 „traktora” jaudu un griezes momentu.

Ziedonis un visums

Par izstādes nekomerciālo daļu sirdij un dvēselei parūpējās domubiedru apvienība „Retromoto”, kas savu labā stāvoklī esošo padomju 50.—70. gadu motociklu ekspozīciju veltīja dzejnieka Imanta Ziedoņa piemiņai. Kā zināms, Ziedonis bija lielākais baikeris starp dzejniekiem un lielākais poēts starp motobraucējiem. Lai atdotu godu vēsturiskajai patiesībai, „Retromoto” stendā dižojās spožs „Ž-56”, ar kādu Imants Ziedonis varētu būt braucis savos Latvijas un esības



Turklāt „BMW” pēc 2014. gada diezin vai gribēs turpināt piegādāt savus motorus. Tas nozīmē, ka pēdējais brīdis apdomāt „Husqvarna Nuda 900” iegādi.

„Nuda 900” (itālieši „nuda” tik tiešām nozīmē kailā) bija viens no pievilcīgākajiem močiem Ķīpasalas izstādē, tikai žēl, ka melnā krāsā. Melns, kā zināms, lieliski apriņ visas formas, tāpēc, piemēram, melnus viendabīgus sieviešu peldkostīmus vienkārši vajadzētu aizliegt ražot! Tāpat „Husqvarna Nuda” daudz labāk izskatās sarkans ar baltu — vismaz redzam, ka dizainers Peters Edelins centies.

Ar rāmi un divcilindru dzinēju „Nuda” vajadzībām padalījies „BMW F800”. Motoru huskvarnieši gan pārstrādāja, palielinot kubatūru līdz 898 cm3, jaudu — līdz 105 ZS un smukumam uzlika sarkanās cilindru galvas kā „Ferrari Testarossa”. Toties rāmim ķirurģiskā ceļā piešķirta cita ģeometrija, augstāks sēdekļis, bet ritošā daļa sakomplektēta no stilīgiem „Sachs”, „Ohlins” un „Brembo” komponentiem.

Tāpat vērts izcelt apvidus sporta motociklus ar 310 cm3 motoru — kantrikrosa braucamo „TXC 310” un enduro sacīkšu „TE 310”. Abi pārstāv to pašu tendenci, ko iezīmē

paunām un krāmiem (vismaz izstādes pirmajā dienā) un veco javu apšaubāmais stāvoklis. Ar acij tikamu vēsturisku autentiskumu varēja lepoties labi ja pāris kādreiz tik glīto čehiešu. Stāvokli daļēji glāba moderno „Jawa” firmas produktu ekspozīcija. Protams, jaunās paaudzes motocikls „Jawa 660 Sportard” atgādina monsturu, taču kādam varbūt patīk tāda eklektika dizainā. Uz šā fona pat „Lady Gaga” izskatītos pēc īstas skaistules, tāpēc nav jābrīnās, ka „Jawa 250 Travel” šķita pietiekami harmonisks klasikas paraugs. Izrādās, ka 20. gadsimta 80. gadu pusaudžu sapnis „Jawa 638” var kalpot par formas ietvaru arī 2013. gada motociklam, tikai vietā, kur gaidījām ieraudzīt tik zināmo divtaktu divcilindru dzinēju, tagad vid varbūt pat spožāks četrtaktu viencilindrinieks no Ķīnas. Katrs var salīdzināt, vai kvalitatīvāks roku darbs ir šābrīža čehu vai ķīniešu strādniekiem.

Četrriteņi starp divriteņiem

Viena no Rīgas motoizstādes nozīmīgākajām (un vārda tiešā nozīmē lielākajām) debijām bija „Can-Am Maverick X 1000RS”. Kāpēc tas ir motocikls, nezina neviens, jo tas nemaz nav motocikls. „Meivriks” neiekļaujas nevienā no zināmajām transporta līdzekļu klasifikācijām, jo varētu būt radies kvadracikla un bagija grēcīgā sakarā, kļāt stāvēt arī kādam labam onkulim traktora personā. Pati ražotājkompanija „BRP”, kas vairāk pazīstama kā „Bombardier” koncerna sastāvdaļa, to klasificē kā „side-by-side vehicle” (transporta līdzeklis, kur braucēji sēž viens otram blakus). Tas izklausās mulīgi un neizsaka neko, taču „Can-Am Maverick” ir iespaidīgs braucamais.

Tam ir jaudīgākais motors starp sev līdzīgajiem (V2 cilindri, 976 cm3, 101 ZS), tas ir gandrīz 600 kg smags, tam nav nedz durvju, nedz vējstikla (Sveiki, dubļi!), bet to visu var izvēlēties no apjomīga opciju saraksta. Eiropas tirgum nezin kāpēc motors „kastrēts” līdz 20 ZS, toties pie mums nopērkams tikai smalkākais „Maverick” izpildījuma variants „RS” ar labākiem „Fox RC2,5” amortizatoriem un 12 collu alumīnija riteņiem ar smukiem dzelteniem bedlokiem. Un vēl — tam nav itin nekāda praktiska pielietojuma. Ja nu nezina, kā iztērt kārtējos 22 000 eiro, šis ir ļoti labs variants. Neviens neliels, lai pavizina, bet pats varēsīt izlēties līdz nemanāi, iztēlojoties, ka esat Jaroslavs Hošeks un Izraēlas triecienvienības kaujas bagija pilots vienā personā.

Pavisam negaidīti Ķīpasalas otras halles tumšākajā un drūmākajā nostūrī, kur pulcējās ļaudis, kas padarījuši nogalināšanu par savu hobiju (mednieki un makšķernieki), mazā pleķītī bija patvērušies jaunieši no „Opel”. Nē, „Opel” pie motociklu ražošanas pagaidām atgriezies negrasās, tikai autotirgotāji nespēja sagaidīt pēc dažām nedēļām gaidāmo autoizstādi! Par kompaktā krossovera „Mokka” dizainu labāk paklusēt („Esmu maziņš, bet gribu būt liels melns džips, tāpēc piepūšos,



apcelojumos. Tāpēc jau dzelzu vīri smīknā, ka teātra izrādē Kaspara Znotiņa varonis sēž uz javiņas, lai gan arī sarkanie čehu moči Ziedoņa daiļradē pieminēti.

„Jawa” Latvijas kluba ekspozīcija varēja būt otrs retro akcents, jo pretenzijas pirms izstādes bija lielas, ažiotaža arī, bet solījumi preses relizē lika gaidīt sazin ko. To iegāza stenda paviršais noformējums ar visādām

cik vien varu...”), taču glamūrigais pilsētas mazauto „Opel Adam” ir ļoti interesants variants tiem radoši noskaņotajiem ļaudīm, kas nevar izvēlēties starp „Fiat 500” un „Audi A1”. Būs žēl, ja šai mašīnītei neatgriezeniski pieļips dikdienīgu cacu riteņotas rokas-somiņas birka, jo „Adam” ir pelnījis ko vairāk, kaut vai kļūt par rallija auto. Taču tam ar motocikliem vairs nav nekāda sakara.

«FARKOPI»
ar E-20 sertifikātu

IZPŪTĒJI, AUTO AKSESUĀRI
vairumā un mazumā, uzstādīšana un serviss

LIETIE DISKI, RIEPAS

DBV EĻĻAS. AUTOKOSMĒTIKA

Maskavas iela 446c
tālrunis: 66116670, 28618021

Liepājas iela 23
tālrunis: 67617250, 28618151

WWW.FARKOP.LV

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS



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

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

Solīdā kompaktklase

«Toyota Auris», «Opel Astra» degustācija

► Turpinājums no 5. lpp.

galā. Izliektie aizmugurējie statņi iestiepjas ļoti tālu uz mugurpusi, īpaši elegantā veidā vizuāli padarot bagāžnieka izmērus mazākus. Viduslīnija, kas stiepjas caur durvju rokturiem, kļūst izteiktāka, tuvojoties aizmugurei, tā radot muskulotu „plecu” efektu zem aizmugurējo statņu un bagāžnieka līmeņa. Aizmugures visraksturīgākā iezīme ir stāvais logs, integrētais spoileris un platais skulpturālā bufera izliekums. Aizmugures lukturu dizains atkārtο jau citos „Astra” modeļos redzēto, bet nelielā, tos savienojošā ielocē dara vizuālo iespaidu platāku un neļauj lukturiem izskatīties pārāk masīviem. Lampas ir veidotas spārnu formā, kas nu jau ir izveidojusies par „Opel” zīmola raksturīgu iezīmi. Buferim ir raksturīga skulpturāla forma, bet numurzīmes padziļinājums atbilst bagāžnieka vāka formai. Šo elementu kombinācija rada īpaši harmonisku iespaidu. Auto nav garlaicīgs un izstaro tādu kā pašapmierinātas kvalitātes auru. „Astra” sedans ir viens no retajiem, kuru tiešām varētu nosaukt par „Sport Sedan”, tas izceļas ar drosmīgu plūdlīniju un pat elegantām proporcijām. Jaunajam „Astra” sedanam (garums/platums/augstums: 4658/1814/1476 mm) ir plašs salons un riteņu bāze — 2685 mm. „Opel” ar hromētu logu maliņu izskatās nosvērts un elegants. Auto patīk meitenēm ar labu gaumi un izskatās prestižāks par dažu labu vidējās klases sedanu. Es varu subjektīvi apgalvot, ka jaunais četrdurvju „Astra” ir stilīgākais sedans, kāds jebkad redzēts kompaktklasē!

Ar konstruktora aizrautību saliktais, spīdīgām detaļām manīkērtais „Astra” salons daudziem centneru smagiem latviešiem parastajiem varbūt šķitis šaurāks un neērtāks par perfekti organizēto, kategoriski atturīgo „VW Jetta” interjeru. Jo „Astra” salonā priekšējos sēdekļos braucēji ir sportiski iekapsulēti, atdalīti ar augsto viduskonsoli, tāpēc rodas iespaids, ka vietas te ir mazāk nekā citos kompaktniekos. Bet man ir patīkami, pirmoreiz iesēžoties šā sedana pilota vietā, justies tik mājīgi un labi, it kā būtu ar to braucis jau vakar un vēl vairākas iepriekšējās dienas. Ergonomiskie, ar Vācijas



muguras veselības speciālistu organizācijas sertifikātu apveltītie sēdekļi ir pieejami gan vadītājam, gan blakussēdētājam. Vadītāja vietas ergonomika ir lieliska — sporta tipa sēdekļis der, kā uzliets, ir viegli pieregulējams, ar lielisku sānu noturību, vadības pultī viss ir perfekti sakārtots, sviras un slēdži izvietoti tieši tur, kur tos tradicionāli pierasts meklēt. Plašais instrumentu panelis ar apaļajām skalām un infocentra lodziņu vidū jau kļuvis par tādu kā savdabīgu „Astra” vizītkarti. „Astra” salonam bieži pārmet, ka viduskonsole esot pārblīvota ar pogām. Taču man tā šķiet dizainiski perfekta un pie podziņu novietojuma var pierast visai ātri, galu galā katrai no šīm podziņām vīrsū ir apzīmējums. Tas, ka bagāžnieka atvēršanas poga atrodas turpat blakus pie navigācijas regulēšanas un „Eco” režīma pogām, nepavisam neattaisno kāda kolēģa žurnālista neapmierību, kurš sakās to meklējis veselās trīs dienas. Bagāžnieka vāks nav atverams no ārpuses (mūsdienu

kriminogēnajā situācijā tas sniedz papildu drošības garantiju bagāžas saglabāšanai), bet tikai ar pulti vai minēto pogu paneli. Atverot vāku, atklājas neticami augsta bagāžnieka mala un iespaidīgs tilpums 460 litri — par 90 litriem vairāk nekā hečbekam. Lai automašīnā varētu pārvadāt pagarinātus priekšmetus, aizmugurējā sēdekļa atzveltnē ir nolokāma pa daļām attiecībā 60:40, tādā veidā bagāžnieka tilpumu iespējams palielināt līdz 1010 litriem, bet atzveltnes vidū atrodas tas, par ko citos automobiļos bieži vien aizmirst vispār, — slēpju lūka. Mūsu degustētajai „Astrai” ir lieliska opcija — klasiska jumta lūka, ko var plaši atvērt, baudot pirmās istās pavasara dienas sauli.

„Astra” sedana pircēji var izvēlēties modeli ar kādu no septiņiem motoriem: vienu no četriem benzīna agregātiem (no 100 ZS līdz 180 ZS) — trīs no kuriem var tikt kombinēti ar sešpakāpju automātisko transmisiju, kā arī kādu no trim dīzeļdzinējiem (no

95 ZS līdz 130 ZS), kuri diemžēl pieejami tikai ar manuālajām pārnesumkārbām. Divās īpaši ekonomiskās „Astra Sedan 1.7 CDTI ecoFLEX” versijās ar „Start/Stop” sistēmu un citām dzinēja efektivitāti paaugstinošām tehnoloģijām apvienota 110 ZS līdz 130 ZS

šis motors, kurš auto salonā ir pastāvīgi dzirdams jebkurā pārnesumā, mūsaprāt, nedaudz disharmonē ar sedana eleganto virsbūvi, toties tas ir adekvāti ekonomisks. Pa šoseju „Astra Sedan 1.7 CDTI” brauc ar iepriecinošu patēriņu — 4,8 litriem uz 100 km, pilsētā aprobežojoties ar sešiem litriem. Kopumā jāteic, ka tieši skaņas izolācija ir vienīgā joma, pie kuras „Astra” sedana veidotājiem vēl vajadzētu piestrādāt. Pieļauju, ka daļu fona uz mūsu nacionālās kvalitātes asfalta seguma rada arī no Ungārijas nākušās demomašīnas visai platās zemprofila riepas.

Pateicoties balstiekārtas regulējumam, auto ir reāls kompromiss starp sportiskumu un komfortu, tas ir viegli braucams, un katrs nākamais plūstoši un droši izbrauktais līkums šoferītim liek dziedāt slavas dziesmas stūres pastiprinātajam un vadāmībai kopumā. Braukšanas īpašību ziņā atšķirība starp „Opel Astra” un „VW Golf” ir visai minimāla, un pieļauju, ka būs ne mazums ļaužu, kam „Astra” mikstais komforts patīks labāk par „Golf” stingro noteiktību. Stūres mehānisms astrai gan darbojas diezgan attālināti, un te neko daudz nelīdz arī maināmie „FlexRide” režīmi. Adaptīvā „FlexRide” šasija automātiski pielāgo amortizatorus braukšanas apstākļiem un ļauj vadītājam izvēlēties kādu no trim dažādiem režīmiem — „Standard”, uz komfortu orientēto „Tour” un „Sport” režīmu. Taču nevienā režīmā šis auto nav orientēts uz dauzīšanos jeb agresīvu braukšanu, kas patiesībā jau nepiestāv nevienam elegantam



jauda un ļoti zemi degvielas patēriņa rādītāji — 3,7 litri uz 100 kilometriem un atbilstoši 99 g/km CO2 emisijas. Nākamā gada sākumā „Astra” sedana motoru paletē tiks iekļauti arī jaunie „SIDI ECOTEC” četrcilindru benzīna dzinēji ar 1,6 litru darba tilpumu, turbo-kompresoru un tiešo degvielas iesmidzināšanu. Degustētais sedans aprīkots ar 1,7 litru „ECOTEC” dīzeli ar 130 ZS jaudu un manuālo sešpakāpju pārnesumkārbu. 1,7 litru dīzelītis neizceļas ar izsmalcinātām manierēm, tas ir paraupijs, paskaļš, taču ekonomisks. Lai gan

sedanam. Ja vispār ir kaut viena „Astra”, kas cienīga saukties par mazo „Insignia”, tad tas ir sedans. Galu galā auto garums ir gandrīz 4,7 metri, un izšķērdīgā komplektācija liek sedanam izskatīties dārgākam, nekā tas ir. Taču „Insignia” ir lielāks, smagāks un nosvērtāks, kā jau auto citai vecuma kategorijai. Pat ja „Astra” sedans vizuāli maz atšķiras no „Insignia”, der atcerēties, ka „Astra” būs vairāk paredzēta tiem, kam patīk braukt, bet „Insignia” savukārt tiem, kuriem patīk ērtības un klusums.

Degustācijas secinājumi

„Toyota Auris” plusi: moderns aprīkojums, komfortabla gaita, patīkama vadāmība, ekonomiskums; mīnusi: nevienā no rādītājiem nepaplašina kompaktklases standartus, cena varēja būt draudzīgāka.

Kamēr Latvijas automediji dzied slavas dziesmas jaunajam septītajam golfam, es riskēšu apgalvot, ka „Toyota Auris” ir samazinājis atstarpi līdz klases etalonam kā vēl nekad! Tagad „Auris” ir izteismīgāks, dinamiskāks, labāk aprīkots un ekonomiskāks kā jebkad agrāk. To raksturo pārliecinošāks dizains, kvalitatīvāka salona apdare, uzlabota braukšanas dinamika un pilnveidota dzinēju efektivitāte, ieskaitot pasaulē labākā pilnā hibrīda dzinēja tehnoloģijas. Moderns aprīkojums, plašums priekšējos sēdekļos, respektējama vieta aizmugurē un plūdena gaita padara „Auris” par ļoti patīkamu auto.

Šobrīd japāņi savus automobiļus pozicionē kā tiešus pretiniekus prestižākajām Eiropas automarkām. „Toyota Auris” maksā, sākot no 10 950 latiem. Versijā ar dīzeļdzinēju tā cena

ir no 13 270 latiem, bet hibrīdam — no 16 210 latiem. Septītais golfs, protams, ir ievērojami dārgāks, taču, salīdzinot ar „korejiešiem”, kas patlaban agresīvi ienāk Latvijas tirgū, „Toyota Auris” nebūs tas lētākais variants — cenu starpība ar līdzīgi aprīkotu „Kia Ceed” var sasniegt pat Ls 2 000.

„Opel Astra” sedana plusi: vizuāla elegance gan eksterjerā gan salonā — šis ir glītākais sedans klasē, ekonomisks dīzelis; mīnusi: dīzeļdzinējam pietrūkst izsmalcinātības, dinamiskais dizains sola vairāk sportiskuma, nekā auto spēj sniegt, „Octavia” tomēr ir lētāka.

Ar sportisko un eleganto dizainu un harmoniskajām proporcijām jaunais „Opel Astra” sedans ienes svaigas vēsmas kompakto četrdurvju auto segmentā. Dizaina un sajūtu līmeni šis ir glītākais sedans savā klasē. Vēl vairāk — „Astra” ir gana eleganta un prestiža, lai tēmētu augstāk — uz vidējo klasi. Apveltīts ar modernām tehnoloģijām, tas var

kļūt par pieejamāku alternatīvu to pircēju acīs, kas līdz šim lūkojušies pēc sedaniem vidējās klases segmentā. Ja jūs apmierina „Astra” gabarīti, taču gribas kaut ko no „Insignia” elegances, tad „Astra” sedans ir tieši tas, kas jums vajadzīgs. Galvenie „Astra” sedana konkurenti? „VW Jetta” ir pazīstams, uzticams un tāpēc iecienīts auto, taču tā ir dārga un dizainā tik garlaicīga, ka nav jābrīnās, ka uz ielas to var redzēt vienīgi dažādu toņu pelēkā krāsā. Nopietnāks „Astra” sedana konkurents ir jaunā „Škoda Octavia”, kas tāpat vēlas pretendēt uz vidējo klasi.

„Opel Astra” sedana sākumcena ir Ls 10 982, bet versijai ar 1.7 dīzeļdzinēju tā sākas no Ls 13 094. Diemžēl, izvēloties labāko aprīkojumu, ko piedāvā „Astra” cenu lapas, šā modeļa cena diezgan strauji pieaug. Vai ir vērts maksāt 500 latu vairāk par „Astru”, kam ir garāks bagāžnieks un četras durvis? Izskata dēļ — noteikti, jo sedans ir elegantāks, prestižāks un slaidāks par hečbeku.

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

STAG auto gāzes iekārtas



ekonomija un ekoloģija

TRANSBALTIJAS TIRDZniecības KOPORACIJA

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

autogāze
GĀZES IEKĀRTU
 UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

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

Uzpildām un remontējam KONDIACIONIERUS.

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

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

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

Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaiņu, 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 izbūvējumā 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

BRIDGESTONE laiž klajā BATTLAX SPORT TOURING T30 motociklu riepas

... un padara ceļojumu vēl patīkamāku



SPORT TOURING T30
PRIEKŠĒJĀ RIEPA

Bridgestone ir paziņojuši par BATTLAX SPORT TOURING T30 motocikla riepu izlaišanu visā pasaulē 2012. gada 15. decembrī, laižot tās klajā Eiropā 2013. gada 1. martā. SPORT TOURING T30 ir jaunākās riepas, kas pievienosies BATTLAX riepu klāstam, kas balstītas uz Bridgestone izstrādāto MotoGP™ sacīkšu riepu tehnoloģiju.

Jauno T30 riepu attīstības koncepcija ir sniegt braucējiem patiesu braukšanas baudu ar uzlabotu vadāmību un saķeri uz sausas ceļa virsmas salīdzinājumā ar iepriekšējām BT023 riepām. Lai to sasniegtu, Bridgestone ir izstrādājuši jaunu savienojumu, konstrukciju un protektora zīmējumu, kas optimizē noturību un nodrošina lielāku gumijas laukuma saskari ar ceļa segumu.

T30 ir pirmās Battlax riepas tūrisma segmentā ar nosaukumu „T”. Pašreiz Bridgestone izmanto burtu „T”, lai apzīmētu tūrisma tipa riepas, „S”, lai apzīmētu sporta un „R”, lai apzīmētu sacīkšu tipa riepas.

Vinsents van Hūts (Vincent Van Houtte), vecākais Bridgestone Europe motociklu riepu nodaļas vadītājs norāda, ka „jaunās BATTLAX T30 riepas palīdz braucējiem gūt patiesu ceļošanas baudu. Tās nodrošina ātru reakciju, vieglu vadāmību un ļauj

vienmēr būt situācijas noteicējam”.

Bridgestone izstrādāja jauno T30 savienojumu, par pamatu ņemot MotoGP™ sacīkšu riepu tehnoloģiju: izmērot optimālo riepas darbības temperatūras diapazonu un pēc tam izstrādājot optimālu savienojumu, kas atbilst darbības diapazonam.

Tas noveda pie RC polimēru (izmantots MC riepām), savienojuma, kas pilnībā balstīts uz uzņēmuma ekskluzīvo „NanoPro-Tech” tehnoloģiju, izstrādes. Šī revolucionārā tehnoloģija sniedz lielāku saķeres virsmu ar ceļu un labāku veikspēju, izmantojot tās faktiskajā temperatūrā.

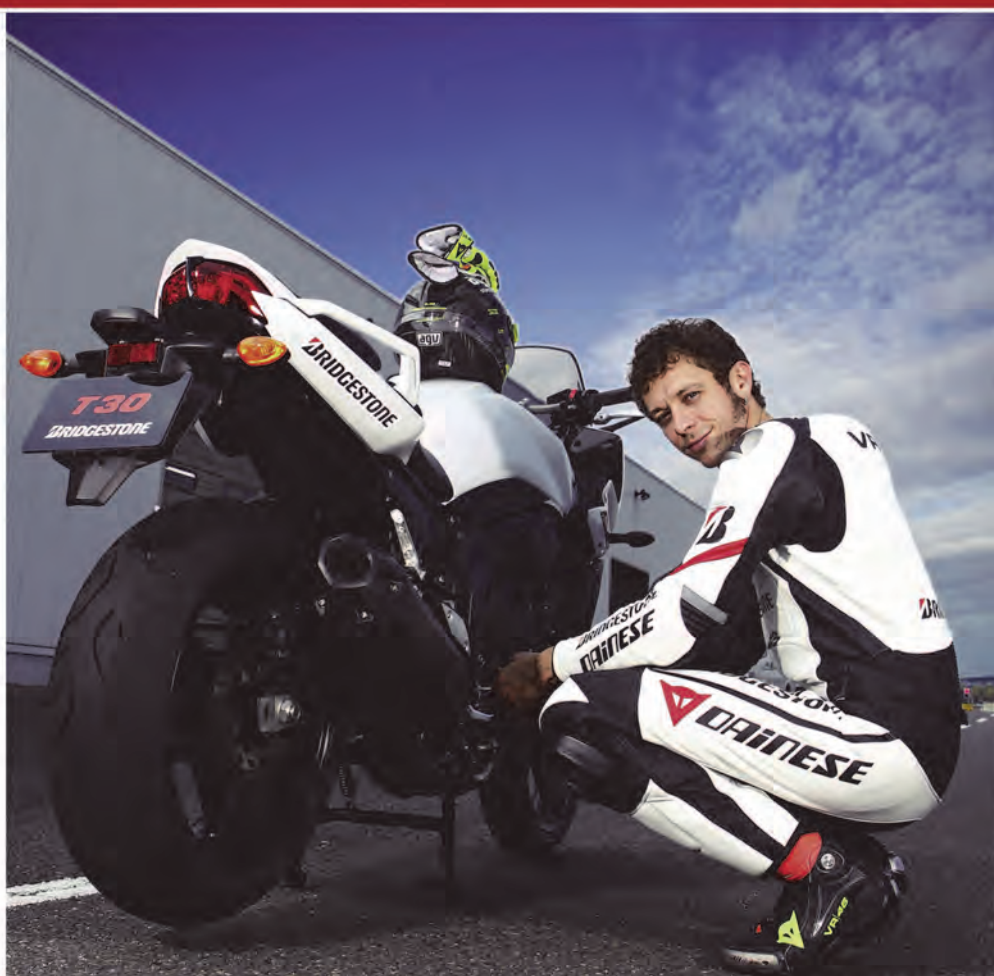
Protektora zīmējuma modelim Bridgestone ir izstrādājuši priekšējām riepām rievu „T krusta” formā – centrā ar taisnu krustu, kas plecu zonā kļūst ieslīps – nodrošinot ātru un precīzu vadāmību. Aizmugurējās riepas modelis apvieno seklāku plecu zonu ar „izliektas formas” rievām, nodrošinot labāku saķeri līkumos.

Veicot iekšējo testēšanu salīdzinājumā ar iepriekšējām BATTLAX BT023 riepām, T30 uzrādīja labāku manevrējamību un vieglāku vadāmību, sniedzot braucējiem patiesu ceļošanas prieku. Gan vadāmība uz sausa ceļa, gan saķere un braukšana pagriezienos uzrādīja uzlabojumus, nepasliktinot veikspēju uz slapja ceļa.

BATTLAX sērija ir Bridgestone „premium” klases zīmols ceļa motociklu riepām. BATTLAX sacīkšu riepu virsotnē minama FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) MotoGP, Starptautiskā motociklisma federācijas pasaules čempionāta sacīkšu sērija, kur Bridgestone ir oficiālais riepu piegādātājs.

Bridgestone piedāvā plašu BATTLAX riepu klāstu: sākot no tūrisma līdz sacīkšu riepām un gan maziem, gan lieliem motocikliem. Ar visaptverošo motociklu riepu piedāvājumu, ieskaitot BATTLAX sēriju, Bridgestone centīsies turpināt atbalstīt komfortablu un patīkamu braukšanu motociklu entuziastiem visa gada garumā.

BRIDGESTONE
Motorsport



PRIEKŠĒJĀ

1. „T krusta” formas rievu

optimizē stabilitāti.

Uztur optimālu ceļa saķeri ļoti

slīpos lēņķos izcilai vadāmībai.



AIZMUGURĒJĀ

3. Mazāks rievu apjoms

malās uzlabotai stabilitātei.

Uzlabota saķere ļoti

slīpos lēņķos.

2. „Izliekta” rievu

optimizē stabilitāti.

Uztur optimālu saskarsmes

apgabalu ar ceļu slīpos

lēņķos optimālai saķerei.

Detalizētu informāciju var iegūt www.bridgestone.lv

FREDA RIEPAS
R-13;14;15;16
protektori 7-9mm
**mazlietotās
Vasaras
RIEPAS**
Brīvības gatve 450, T. 28326308
Dreilīni, T. 28683690
Bīķernieku 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

LIGUMSS
PIEKABES
Z/S «Kīršlejas»
**vairāk kā 30 veidu
PIEKABES**
Tirdzniecības laukumi
Rīgā, Smiltēnē, Valkā
Tālr: 2020 2333, 2020 5333
www.ligumss.lv

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

AUTO RITMS
AUTOEVAKUĀTORS
24H
T. 2255 5543

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