



6. lpp



5. lpp



5. lpp

**Ļem
BEZMAKSAS
droši!**

**AUTO
info**

www.autonews.lv

JŪNIJS NR. 6 / 2013 (189)

A Sports

Dubļu «pirmajā formulā»

divi mūsējie finālā!



Agnis Krauja

Maija pēdējā nedēļas nogalē FIA Eiropas autokrosa čempionāta pirmais posms Mūsas trasē noslēdzās ar divu Latvijas sportistu startu Eiropā prestižākās „Super Buggy” klases A finālā, kur sīvā konkurencē augstāko

rezultātu — uzreiz aiz goda pjedestāla — 4. vietu izcīnīja Jānis Boks. Toties Latvijā vispopulārākajā — salonautomašīnu „Touring Autocross” — klasē Latvijas posmā jau otro reizi vēsturē uz starta neizgāja neviens Latvijas braucējs. Ar šīm sacensībām no autosporta atvadījās leģendārais Jānis

Bogdanovičs — līdz šim pēdējais latvietis, kurš svinējis uzvaru kādā no Eiropas autokrosa čempionāta posmiem.

„Super Buggy” klasē Latvijas posmā savu kārtējo uzvaru izcīnīja Eiropas čempions vācietis Bernds Štūbe, „Buggy 1600” klasē

Turpinājums 2. lpp

KROWN - efektīvs līdzeklis cīņā ar rūsu

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

Kas īsti ir KROWN produkti, un ar ko tie atšķiras no citiem pretkorozijas apstrādes līdzekļiem? Kādreiz viens no izplatītākajiem veidiem cīņā ar koroziju bija (un arī pašlaik ir) dažādas bitumena bāzes mastikas. Tie, kas

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

Kāds īsti ir KROWN pretkorozijas līdzeklis, un kā tas darbojas? Tā ir speciāla viela, kas veidota uz ekoloģiskas eļļas bāzes. Ar to var pārklāt ne tikai metāla, bet arī gumijas detaļas. Pēc uzklāšanas produkts burtiski



kādreiz ir saskārušies ar šo pretkorozijas līdzekli, zina, ka bieži vien cīņa pret koroziju var izvērsties cīņā par to. No ārpusē agresīvās vides iedarbība tika apturēta, bet zem pārklājuma ūdenim nebija, kur palikt, un rūsa turpināja savu darbu ar dubultu sparū.

iesūcas metālā un izspiež no tā porām ūdeni, tā apturot korozijas turpmāko izplatīšanos. Ļoti līdzīgi apgērbā darbojas „Gore-Tex” audums — laiž ūdeni ārā, ļauj „elpot”, tajā pašā laikā nepieļaujot ūdens iekļūšanu iekšpusē. Pēc apstrādes ar šo līdzekli tiek paildzināts mūžs

Turpinājums 2. lpp

Kamēr lido- tavu auto salabos Basse Motors

vairāk info 8.lpp

Basse Motors
Apuzes iela 12, Rīga
Tālr. 67808530
M.t. 29604606
info@basse.lv
www.basse.lv

KROWN

AUTO PRETRŪSAS APSTRĀDE

**Meklē mūs jaunajās telpās!
Rīgā, Hanzas ielā 7.**

Ilgāks mūžs Tavam auto!

Krown aptur esošo un neļauj veidoties jaunai rūsai

Krown aizsargā arī gumijas detaļas un sensorus

Apstrādāta tiek auto apakša, ritošā daļā un virsbūve

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

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

Piesakies pa bezmaksas tālruni: 80 201 001

Vairāk informācijas www.krown.lv

**Lētākās
JAPĀŅU
AUTO DAĻAS**

www.japanautodaļas.lv

Rīga, Matīsa 86A,
T. 2923 4804, 6729 5437

skype: gulbisa

**SAMARIEŠU
LATVIJAS
INVENĒRĀ**

**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)

40% ATLAIDE

REZERVES DAĻĀM

**4+ RENAULT UN DACIA AUTOMOBILĒM
VECĀKIEM PAR 4 GADIEM**

20% ATLAIDE UZSTĀDĪŠANAS DARBIEM

PIEDĀVĀJUMS SPĒKĀ LĪDZ 31.12.2013.

www.renaultlatvija.lv

**RENAULT
SERVISS**

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



KROWN - efektīvs līdzeklis cīņā ar rūsu

► Turpinājums no 1. lpp.

gumijas detaļām, krietni ierobežojot to izkaļšanu. Turklāt šī viela nav toksiska un patikami smaržo. KROWN auto pretrūsas apstrādes centrā to veic meistari ar speciālu KROWN izstrādāto tehnoloģiju.

KROWN pretkorozijas materiālu dzimtenē — Kanādā —, kur situācija ar ceļiem ir ļoti līdzīga Latvijai — ziemā ceļi tieši tāpat tiek apstrādāti ar reaģentiem (sāls, sāls un smilšu

no ierindas, sagādājot ne mazumu galvassāpju un finansiālu problēmu šo automašīnu īpašniekiem.

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

Rekomendējama apstrādes biežums ar KROWN pretkorozijas līdzekli ir viena reize gadā. Pilna vieglā auto apstrādes cena ir no



maisījums u. c.) —, ar šo produktu ir apstrādāti 78 procenti automašīnu.

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

78 līdz 98 latiem (atkarībā no auto pašmasas).

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

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



iemesties rūsa. Aprūšējušās detaļas pēc apstrādes tiek savā veidā iekonservētas, apturot rūsas tālāku iedarbību. Arī dzinēja telpa tiek pakļauta apstrādei, lai pasargātu vadus un savienojumus no mitruma iedarbības. Īpaši šis produkts tiek ieteikts jaunajām automašīnām, kurām parasti ir raksturīga sarežģīta dažādu vadu, savienojumu un elektronisku devēju sistēma, kas, braucot pa Latvijas ceļiem, ļoti bieži iziet

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

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

A Degustācija

Dzimis brīvībai un plašumam

«Peugeot Partner lepee Outdoor» degustācija

Agnis Krauja

Maksimums funkcionalitātes, minimums harismas — pēdējos 15 gadus tāda varētu būt bijusi vieglā komerctransporta konstruktoru devīze. Tāpēc „bulku vāgus” neviens neuzskata par iekārojamiem un, izvēloties pirkumu šajā auto segmentā, nemēdz pat ieminēties par tādiem jēdzieniem kā stils, imidžs un elegance. Liels plašums par mazu naudu — tas ir tas, ko vēlas klienti! Vienkāršība, izturība un neticami ietilpīgs salons joprojām ir un paliek pasažieru komerctransporta lielākie trumpji. Pēdējos gados tiem klāt nācis ģimenes auto cienīgs aprīkojums un tā sauktie dzīvesstila aksesuāri. Taču pat ar sportiskiem bamperiem, hroma akcentiem, LED dienasgaitas gaismām un lietajiem diskiem šāds vāģis nevar noslēpt savu „bulcinieka” siluetu un izcelsmi. Taču šodien ir jau 2013. gads, un labākajiem mazā komerctransporta paraugiem kravas auto braukšanas manieres nu jau pieder pagātnei.

Viena no franču PSA koncerna lielākajām komerciālajām veiksmēm ir tieši vienkāršais furgons „Peugeot Partner”, ko jau izsenis raksturo devīze: profesionāla efektivitāte līdz pēdējai detaļai. „Peugeot Partner” tika laists klajā 1996. gadā un kopš tā laika ir guvis lielus panākumus pārdošanas apjomu ziņā visā pasaulē. 2008. gada otrajā pusē „Peugeot” laida ražošanā jaunu otrās paaudzes „Partner” modeli: tagad nosaukums „Partner” apzīmēja komerctransportu, bet pasažieru versijas nosaukums bija „Partner Tepee”. Jaunais „Partner” bija krietni izaudzis dimensijās (ar 4380 mm garumu tas par 170 mm pārsniedza savu galveno konkurentu „Renault Kangoo”) un kļuvis par apsveršanas vērtu alternatīvu tiem ģimenes auto lietotājiem, kam nepietika ar parasta ģimenes universāla salona tilpumu.

Degustācijai nodotais „Partner Tepee” pārstāv nākamo 1996. gadā izgudrotā komercauto paaudzi. Jauno „Peugeot Partner Tepee” pirmo reizi izrādīja 2012. gada martā Ženēvas autoizstādē. Tas ir daudzfunkcionāls auto, ļoti praktisks, ar modernu un oriģinālu dizainu gan eksterjerā, gan interjerā. Pasažieru versija („Tepee”) ir pieejama ar 5—7 sēdvietām, furgona versija — ar 2—5 sēdvietām. Pasažieru auto versijā bagāžniekā zem plauktiņa var novietot 675 litru apjoma kravu, bet, ņemot vērā transformējamo aizmugurējo sēdekli, izveidojas 3000 litru liela kravas tilpne, kurā, pateicoties zemajai bampera malai, var viegli ievietot pat diezgan smagus un garus priekšmetus. Degustētais „Partner Tepee” versijā „Outdoor” tiek piedāvāts kā aicinājums uz atpūtu brīvā dabā un jaunu vietu atklāšanu. Piedzīvojuma meklētāji būs patiesi priecīgi par jaunā „Partner Tepee Outdoor” vadāmību un caurgājāmību dažādos ceļa apstākļos.

„Peugeot Partner” ir piedzīvojis stila maiņu atbilstoši zīmola jaunajam dizaina virzienam. Virsbūves profilā ļauj atpazīt iepriekšējā modeļa dizainu, taču jaunajam „Partner” ir izteikti riteņu arku valcējumi, slīpa A statne, kas ierāmē pamatīga izmēra vējstiklu, kā arī atšķirīga bidāmo durvju un aizmugurējo logu forma. Interesanta jaunākos

„Peugeot” modeļus vienojoša iezīme redzama arī „Partner” priekšgalā — smaili galvenie trīsstūrveida starpeši, milzīga izmēra lauvas emblēma un agresīvs, hokejista žokļu sargam līdzīgs veidojums priekšējā bamperā, kā arī turpat bamperā izveidots plats trapeceveida ventilācijas kanāls un apaļi miglas lukturi. Priekšpusei raksturīgu piešķir jaunās LED dienasgaismas, uzsverot „Partner Tepee” dinamisko un moderno stilu. Furgona aizmugure, pateicoties tā galvenajam izmantošanas mērķim, ir plakana ar C statnēs iestrādātiem vertikāliem jauna dizaina lukturiem. Virsbūves forma demonstrē šā modeļa īpašo ietilpību un



sola vienkāršu iekāpšanu pasažieriem un ērtu bagāžas novietojumu. Satiksmes plūsmā „Partner Tepee” uzreiz ir ļoti pamanāms ar savu paaugstināto jumta līniju un stūrainajām formām, taču, novietots līdzās šāgada aprīli mūsu komandas degustētajam konkurentam „Fiat Doblo”, lauvēns izskatās krietni proporcionālāks un pat nedaudz elegants. Kā jau mūsu degustācijās pieņemts, veicām abu auto parametru salīdzināšanu. „Peugeot Partner Tepee” ar saviem izmēriem (garums 4380, platums 1810, augstums 1862 mm) izrādījās par 10 mm īsāks, 22 mm šaurāks bet par 17 mm augstāks nekā Itālija ražotais konkurents. „Partner” versija „Tepee Outdoor” neslēpj savu piedzīvojumu meklētāja garu. Priekšējā bampera apakšējā daļa, sudraba krāsas LED dienasgaismas, hromēti miglas lukturi un sāni jau pirmajā mirklī uzkrītoši atšķiras no pārējiem.

Vietas automobilī „Partner Tepee” ir daudz. Tikai atrodoties iekšpusē, kļūst pašsaprotama šāda — ārēji stūrainā un neveikla — auto jēga un sūtība. Karalisks 675 litru bagāžnieka tilpums ļauj aizvest divreiz vairāk bagāžas, nekā to spētu vairākums parasto ģimenes automobiļu. Dodoties brīvdienās, vairs nav jāizvēlas, kurus no saviem hobijs priekšmetiem ņemt līdzi un kurus — atstāt mājās. Šeit ir piecas ērtas sēdvietas un plašs bagāžnieks, kurā bez bažām atradīsies vieta ne vien instrumentu kastei un cirvim, bet arī teltij, makšķerei, grīlam, piepūšamajai laivai un daudz kam citam. Jaunajā „Partner” modelī ierīkots neticami daudz vietu darījumu papīru un sīklietu novietojumam, sākot ar galveno paneli un beidzot ar nodalījumiem grīdā zem otrās rindas pasažieru kājām. Un šeit ir reāls

plašums salonā! Ne reizi vien redzēts, kā krustojumā stāvošajos „Partner” viri izstiepās un cilā virs galvas izstieptas rokas. Augstumā/dzīlumā pieregulējama stūre un regulējams augstums vadītāja sēdeklim ar roku balstu, uz instrumentu paneļa esošā īsā, parocīgā pārnēsuma svira sniedz vadītājam pilnīgu ergonomiku. Sēdpozicija te ir relatīvi augsta, taču nenoliedzami komfortabla. „Partner Tepee” vadītājam ir plaša pārredzāmība un arī pasažieriem ir iespēja baudīt garām slīdošo ainavu. Ir gādāts arī par lielisku skaņas izolāciju, tādēļ gari braucieni ir mazāk nogurdinoši. Lai gan „Peugeot Partner” saviem braucējiem nespēj piedāvāt tādu milzu plašumus kāju, galvas un plecu līmeni kā konkurents „Fiat Doblo”, tomēr kopumā „Partner” salons dizainiski ir jaukāka vieta, kur pavadīt dienu. Viena no „Partner” patīkamajām atšķirībām — liels stiklotais salons nodrošina labu pārredzāmību kā no vadītāja, tā arī aizmugurējo pasažieru vietām (kas sevišķi patīk bērniem) un dienasgaismas pārpilnību, taču pēc saules īpaši kārie var par 750 eiro

iegādāties oriģinālo „Zenith” jumtu, kas ļauj pasažieriem redzēt debesis caur četriem lieliem jumta logiem un piepilda visu salonu ar gaismu. Transportlīdzeklis ir aprīkots ar mūsdienīgām ierīcēm, kas palielina gan vadītāja, gan pasažieru drošību.

Daudzveidīgais un funkcionālais „Partner Tepee” ir piemērots gan ikdienai un ceļošanai, gan arī brīvā laika pavadīšanai, tas pielāgosies pasažieru skaitam un pārvadājamam priekšmetu daudzumam. Ērtu iekāpšanu „Partner Tepee” plašajā un gaišajā salonā nodrošina platās bidāmās sānu durvis, bet plašā aizmugures lūka ar atveramu logu, saliekams un pa daļām izņemams aizmugurējais sēdekļs un liels bagāžas nodalījums ļauj ģimenei paņemt līdzi visu, kas ceļojumā nepieciešams. „Partner Tepee Outdoor” aprīkojumā ietilpst trīs atsevišķi aizmugures sēdekļi, kas piedāvā īpašu elastību, jo tos var salocīt vai izcelt atsevišķi, atbrīvojot vietu kravas tilpumam līdz pat 3000 litriem. Septiņvietīgajā „Active” versijā „Partner” ir pieci atsevišķi aizmugures sēdekļi. Lielās, atveramās aizmugures durvis nodrošina piekļuvi ietilpīgajam bagāžas nodalījumam, kurā vari ērti izvietot visu līdzīgu nemamo bagāžu. Bagāžas nodalījuma tilpums piecīvietīgajā versijā ir 675 litri zem bagāžas plaukta un 1350 litri, piekraudot bagāžnieku līdz griestiem. Salīdzinot ar konkurentu „Doblo”, bagāžnieka ietilpības ziņā „Partner” piekāpjas par veseliem 115 litriem, taču lauvēnam bagāžnieka vāks ir vieglāks un parocīgāks atverams. Turklāt „Partner Tepee” aizmugures durvīm var būt arī atverams logs, kas nodrošina ērtu piekļuvi bagāžas nodalījumam bez aizmugures durvju atvēršanas.

Turpinājums 8. lpp. ►

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



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

9-19
10-15

**JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS**



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

skype: japanautoparts.lv
e-pasts: dok1@navigator.lv
www.japanautoparts.lv

«FARKOPI»
ar E-20 sertifikātu

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

LIETIE DISKI, RIEPAS
DBV. EĻĻAS.
AUTOKOŠMĒTIKA

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

CSDD kampaņa mopēdistiem «Mopēds – mazs un neaizsargāts»

Līdz ar mopēdu skaita dubultošanos pēdējos piecos gados palielinājies ne vien pārkāpumu, bet arī ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros iesaistīti mopēdu vadītāji. Pārgalvība, bravūra, neuzmanība un savu spēju pārvērtēšana – tie ir tikai daži no iemesliem, kas pagājušajā gadā bijuši par pamatu 131 mopēdu ceļu satiksmes negadījumam, kuros cietuši 150, bet gājuši bojā trīs mopēdisti.

Lai mazinātu šo traģēdiju skaitu, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) sadarbībā ar Satiksmes ministriju un Valsts policiju uzsāk kampaņu mopēdistu drošībai – „Mopēds – mazs un neaizsargāts.Šobrīd Latvijā reģistrēti vairāk nekā 23 tūkstoši mopēdu, kas ir par 25% vairāk nekā motociklu, liecina CSDD apkopotā informācija. Vienlaikus mopēdu vadītājiem par pārkāpumiem ceļu satiksmē pērn sastādīts divas reizes vairāk protokolu nekā motociklu vadītājiem.

Bieži vien pārgalvība un neadekvātā rīcība uz ceļa tiešā veidā raksturo mopēdistu attieksmi pret ceļu satiksmi, drošu braukšanu un likuma normām. „Gandrīz puse jeb 47% no visiem pērn avārijās cietušajiem ir gados jauni mopēdisti vecumā no 14 līdz 20 gadiem. Līdz ar to kopējie zaudējumi tautsaimniecībai, salīdzinot ar citām vecuma grupām, ir lielāki” norāda CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš, piebilstot, ka „liela daļa mopēdu vadītāju neapzinās savu spēju robežas, neaizsargātību un iespējamās draudus ceļu satiksmē – to, ka mopēdistam stabs ir cietāks, ātrums – bīstamāks un krietni – sāpīgāks. Tieši tāpēc kampaņā „Mopēds – mazs un neaizsargāts” vēlamies vērst ne tikai mopēdistu, bet arī ikviena ceļu satiksmes dalībnieka uzmanību uz to, ka – jo mazāk domāsim par drošību, jo lielāki kļūs draudi uz ceļa”.

Risku un savu patieso spēju neapzināšanās bieži vien rezultējas negadījumos ar smagām un pat traģiskām sekām. „Latvijā mopēdistam risks iet bojā ceļu satiksmes negadījumos ir 24 reizes lielāks nekā autovadītājam. Eiropā vidēji šis skaitlis ir pusotras reizes mazāks – 18,” skaidro

satiksmes ministrs Anrijs Matīss.

Pēdējo gadu „mopēdu balance” ir samērā skarba – ja 2009.gadā notikuši 104 ceļu satiksmes negadījumi, kuros iesaistīts mopēds, tad pērn – 131 negadījums ar cietušajiem un bojā gājušiem, no kuriem viens bijis septiņus gadus vecs zēns. Mopēdu un motorolleru vadītāji ar katru gadu ieņem arvien stabilāku pozīciju ceļu satiksmes dalībnieku vidū – daži no tiem ir pieredzējuši vadītāji, taču lielai daļai šis ir pirmais patstāvīgi vadītais motorizētais transportlīdzeklis, tādēļ ļoti būtisks ir jautājums gan par personīgo drošību, gan arī par ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu. Kā liecina policijas prakse, tad negadījumi, kuros iesaistīti tieši šo transportlīdzekļu vadītāji, notiek arvien biežāk un iemesli lielākoties ir pārgalvība un savu spēku, iemaņu pārvērtēšana. Kampaņas laikā policija pastiprināti pievērsīs uzmanību mopēdu un motorolleru vadītājiem - vai ir vadītāja apliecība, vai tiek ievērots atļautais braukšanas ātrums, vai tiek lietota aizsargķivere, kā arī vai tiek ievēroti citi ceļu satiksmes noteikumi” mopēdistu rīcību ceļu satiksmē komentē Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieks Artis Velšs.

„Sabiedrībā valda priekšstats, ka mopēds, kura motora tilpums nav lielāks par 50 kubikcentimetriem un tā konstrukcijā paredzētais maksimālais ātrums nepārsniedz 45 km/h, ir puiku braucamais. Tādēļ uz to ceļu satiksmē tika vairāk attiecināti velosipēdistu noteikumi. Šobrīd veicot mopēdu nelegālu pārbūvi – demontējot ātruma ierobežotājus, jaunieši ceļu satiksmē traucas ar ātrumu līdz pat 70 km/h. Tāpēc situācijas uzlabošanai plānojam rosināt virkni iniciatīvu, prasot lielāku atbildību no mopēdu vadītājiem. Pirmkārt, tiek plānots, ka no nākamā gada topošajiem mopēdu vadītājiem būs jākāro ne tikai teorētiskais, bet arī braukšanas eksāmens. Otrkārt, minimālo vecuma mopēda vadītāja apliecības iegūšanai rekomendējam palielināt no 14 uz 16 gadiem. Turklāt tiek plānots palielināt arī soda sankcijas par mopēdistu veiktajiem pārkāpumiem – īpašu uzmanību pievērsot



mopēdu pārbūvei un braukšanas ātruma pārsniegšanai,” par plānotajiem rīcības soļiem stāsta Andris Lukstiņš.

CSDD ilggadējā partnera, apdrošināšanas sabiedrības ERGO dati apliecina, ka ik gadu moto transporta līdzekļu izmantošana ceļu satiksmē palielinās, un diemžēl līdz ar to pieaug arī negadījumu biežums. „Analizējot pēdējo gadu statistiku, novērojams, ka motobraucēji visbiežāk negadījumos ir iesaistīti jūlija un septembra mēnešos. Negadījumu skaita pieaugums vasarā skaidrojams ar faktu, ka moto sezonas vidū braucēji kļūst pārgalvīgāki. Turpretī rudenī, par spīti sliktajai redzamībai, braucēji pārvērtē savas iemaņas braukt apgrūtināšos laikapstākļos, un līdz ar to pret savu drošību izturas nevērīgāk,” komentē ERGO valdes locekle Ingrida Ķirše.

Pēc apdrošināšanas sabiedrības datiem vidējā atbildība cietušajiem negadījumā, kurā iesaistīts moto transports, ir 1200 LVL, taču pēdējo divu gadu lielākā izmaksātā kompensācija sasniedza 5000 LVL.

Katrs otrais ceļu satiksmes negadījumos cietušais mopēdistis ir padsmītgadīgs jauniešis. Tipiskā Latvijas mopēdistista portrets

Apkopojot un analizējot CSDD, kā arī Valsts policijas statistikas datus par aizturētajiem un sodītajiem mopēdu vadītājiem, pilgti iezīmējas tipiskā Latvijas mopēdistista portrets.

Tas ir jauniešis 16-17 gadu vecumā, kurš dzīvo Rīgā, brauc ar Ķīnā vai Taiwānā ražotu mopēdu, ir izdarījis 1-2 pārkāpumus, sadursmē ar auto guvis vismaz vienu traumu, viņam gadās braukt bez ķiveres un patik vizināt meitenes. Pērn reģistrēts 131 mopēdu ceļu satiksmes negadījums (CSNg), kuros cietuši 150, bet gājuši bojā trīs mopēdisti. Kopumā par mopēdistu izdarītajiem pārkāpumiem policijas darbinieki sastādījuši 1980 administratīvā pārkāpuma protokolus un izteikuši 930 brīdinājumus, liecina kampaņas „Mopēds – mazs un neaizsargāts” ietvaros apkopotā CSDD un Valsts policijas informācija.

Mopēdistu lielākā „riskā grupa” – jaunieši vecumā līdz 20 gadiem

Kā liecina policijas prakse, tad negadījumi, kuros iesaistīti mopēdu vadītāji, notiek arvien biežāk un iemesli lielākoties ir pārgalvība un savu prasmju pārvērtēšana. Katrs otrais jeb 50% no visiem pērn avārijās cietušajiem ir gados jauni mopēdu vadītāji vecumā līdz 20 gadiem, tādējādi tā uzskatāma par lielāko mopēdistu „riskā grupu”.

Mopēdistu pārkāpums Nr.1 – aizsargķiveres nelietošana

Pērn visvairāk mopēdistu sodīti par aizsargķiveres nelietošanu un transportlīdzekļu vadīšana bez atbilstošās kategorijas vadītāja apliecības un transportlīdzekļa reģistrācijas dokumentiem. Savukārt

policija pagājušajā gadā reģistrējusi 423 pārkāpumus par transportlīdzekļa vadīšanu reibuma stāvoklī. Mopēdistu izplatītāko pārkāpumu sarakstā ietilpst arī noteiktā braukšanas ātruma neievērošana, brauktuves šķērsošana pie aizliegtošā luksofora signāla, strauja manevrēšana, braukšanas joslu neievērošana un citi pārkāpumi.

Visbiežāk mopēdisti cieš sadursmē ar vieglo automašīnu

Pagājušajā gadā lielākā daļa ceļu satiksmes negadījumu, kuros iesaistīti mopēdu vadītāji, bijušas sadursmes ar kādu citu spēkratu (118 gadījumi), mopēdu apgāšanās (48 gadījumi) un uzbraukšana stāvošam transportlīdzeklim (21 gadījums). Visbiežāk mopēdisti cieš sadursmēs ar vieglo automašīnu, taču tāpat reģistrētas arī mopēdu sadursmes ar citu mopēdu vai motorolleru, kravas automašīnu, autobusu un velosipēdu, piekabi un traktortehniku un motociklu vai kvadraciklu.

Visvairāk mopēdu CSNg un cietušie reģistrēti Rīgā un Pierīgā

Visaktīvākā mopēdu dalība ceļu satiksmē vērojama tieši pilsētās. Vislielākais CSNg ar mopēdiem un cietušo mopēdistu skaits reģistrēts Rīgā un Pierīgā – kopumā pērn notikuši 56 CSNg, bojā gājis viens, savukārt cietuši 66 mopēdisti. Salīdzinot nedaudz labāka situācija ir citos Latvijas reģionos – Zemgalē pērn notikuši 20 CSNg un cietuši 25 mopēdisti, Vidzemē – 20 CSNg un 24 cietušie, savukārt Kurzemē – 15 CSNg un 17 cietušie. Turpretim Latgalē pagājušajā gadā reģistrēti 20 CSNg, kuros cietuši 20, bet bojā gājuši 2 mopēdu vadītāji.

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

R
Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00

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

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

TA 3.5t<
Maskavas iela 448
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67132107

TA 3.5t<
Sēpils iela 6a
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67471571

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

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

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

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

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

BALVI,
R TA Robežziela 1
Nodalgas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

LIMBAŽI,
R TA Mehānizācijas iela 8
Nodalgas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 64022886

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

MADONA,
R TA Saules iela 60
Nodalgas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00

CĒSIS,
R TA J. Poruka iela 22
Nodalgas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5t< TA otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
IP TA 64161859

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

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

PREIĻI,
R TA Brīvības iela 76
Nodalgas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

DOBELE,
R TA Liepājas šoseja 29
Nodalgas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

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

GULBENE,
R TA K Parka iela 2
Nodalgas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 64473857

TA Ludzā, Rūpniecības iela 2e
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VALMIERA,
R K Lāčera 3
Nodalgas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 64220786

KULDĪGA,
R TA Planīcas iela 69
Nodalgas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 63341185

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

R TA K IP 3.5t<
Transportlīdzekļu reģistrācija
Tehniskās apskates stacija
Vadītāju kvalifikācija
Iepriekšējais pieraksts
Tehniskās apskate automobiļiem
ar pilno masu virs 3,5 t

VENTSPILS,
R TA Ganību iela 154a
Nodalgas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427
otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
3.5t< Robežu iela 7
trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

Rīga, Zolitūde, Ģirāzdas 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

Dubļu «pirmajā formulā» divi mūsējie finālā!

► Turpinājums no 1. lpp

Mūsas trasē labākais bija ungārs Kristians Šabo, „Touring Autocross” klasē pārliecinoši uzvara tika viņa tautietim Tamašam Karai, bet „Junior Buggy” klasē uzvarēja jaunais čehu sportists Vāclavs Triška.

Vai latvieši vēl var ?

Eiropas čempionāta posms Mūsā Latvijas sportistiem vienmēr ir bijis sezonas svarīgākais notikums — sacikste, kurā latviešu piloti varēja atrādīties saviem līdzjutējiem, saņemot nepieciešamo enerģijas lādiņu un izmantot savas trases priekšrocības cīņā ar Eiropas krosa līderiem. No 90 pjedestāla pozīcijām, ko Eiropas autokrosa čempionāta vēsturē izcīnījuši Latvijas sportisti, 21 reizi panākumi gūti tieši Mūsā. Savu skatītāju klātbūtnē latvieši svinējuši sešas uzvaras (visas — salonauto jeb „Touring” klasē): pirmo no tām — Gints Buijāns 1993. gadā, pēdējo — Aldis Zēbergs nu jau tālajā 2004. gadā. Šogad Mūsā uz starta starp vairāk nekā 80 sportistiem stājās astoņi Latvijas autokrosa braucēji. Pirms starta kopā ar „autocross.lv” ekspertiem novērtējām viņu izredzes.

„SuperBuggy” klasē (neoficiāli tiek dēvēta par autokrosa „pirmo formulu”) — pilnpiedziņas bagiji ar motora darba tilpumu līdz 4000 kub. cm — uz starta trīs latvieši:

Jānis Boks (Nr. 10, Rīga, „Alfa Racing Ford”) pēdējos gadus ir Latvijas galvenā cerība bagijos, lai kurā klasē viņš arī startētu. 2010. gadā Boks no „Buggy 1600” klases pārcēlās uz Eiropas čempionāta lielāko bagiju — „SuperBuggy” klasi un savā trešajā sacīkstē izcīnīja otro vietu Francijas posmā, kas ir viņa līdzšinējais lielākais panākums. Boks labi noslēdza arī pērnā sezonu, Eiropā bija regulārs A finālu dalībnieks sacīkstēs ar vairāku desmitu sportistu lielu sastāvu. Šogad, turpinot cīņu „SuperBuggy” klasē, Jānim ir izredzes atkal nokļūt uz pjedestāla.

Juris Kulikovskis (Nr. 21, Baloži, „Ford”) ar tepat Latvijā būvētu tehniku uzsāks savu trešo sezonu „SuperBuggy” klasē. Pērn uzlabojās tehnikas izturība, un vecākais no brāļiem Kulikovskiem Eiropā izcīnīja pirmos „SuperBuggy” klases kopvērtējuma punktus. Ja tehnikas progress turpināsies, var cīnīties par B fināla vadošajām pozīcijām.

Ervins Grencis (Nr. 44, Valmiera, „Mitsubishi”) deviņdesmito gadu nogalē Latvijas krosa trasēs izcēlās ar īpaši agresīvu braukšanu salonauto klasē. Pēc vairāk nekā 10 gadu ilga pārtraukuma 2011. gadā viņš bez īpašiem panākumiem debitēja Eiropā „Buggy 1600” klasē. Šogad krosa veterāns Grencis jau meties cīņās augstākajā līgā „SuperBuggy” klasē. Nodomi ir nopietni, jo



Ervina bagiju sacensībām gatavo čeha Romana Kalvodas komanda.

„Buggy 1600” klasē — pilnpiedziņas bagiji ar motora darba tilpumu līdz 1600 kub. cm — uz starta četri latvieši:

Andris Kulikovskis (Nr. 115., Baloži, „Opel”) pērn Mūsā iekļuva A finālā, kā arī sezonas noslēgumā 50 dalībnieku konkurencē izcīnīja septīto vietu Itālijas posmā. Ja veiksmē stāvēs klāt, atkal iekļūs labāko desmitniekā.

Māris Līcis (Nr. 145, Jēkabpils, „Fast&Speed Honda”) iepriekšējās sezonās bija Latvijas komandas galvenais favorīts „Buggy 1600” klasē un šo statusu arī apliecināja ar rezultātiem. 2011. gadā Eiropas čempionāta kopvērtējumā ieguva 40 punktus un 12. vietu. Taču pērnajā sezonā motori bruka cits pēc cita, un, aizvadījis lielāko daļu Eiropas posmu, Māris guva tikai vienu punktu un 45. vietu. Melnajai joslai taču vienreiz ir jābeidzas!

Jānis Ščerbickis (Nr. 151, Jēkabpils, „Suzuki”) pēdējo gadu regulārākais Baltijas „Buggy 1600” klases dalībnieks, kam šī sezona sākusies ar jaunā bagija „bērnu slimībām”. Bet, ja tās tiks pārvarētas, vajadzētu cīnīties B finālā.

Ronalds Baldiņš (Nr. 181, Valmiera, „Kawasaki”) ir viens no diviem Latvijas debitantiem Eiropas čempionātā. Pieredze bagijos minimāla — pērn rudenī Baldiņš debitēja Baltijas kausā, gūstot otro vietu savā vienīgajā sacīkstē Mūsā. Šoreiz gūtā pieredze būs vērtīgāka par rezultātu.

„TouringAutocross” — pilnpiedziņas salonautomašīnas ar motora darba tilpumu



līdz 3500 kub.cm — pieteikts startam tikai viens latvietis:

Agris Brediks (Nr. 228, Mārupe, „Mitsubishi Lancer Evo VIII”) — otrs debītants Latvijas komandā, arī ar minimālu krosa pieredzi. Bredikam šī būs tikai trešā sacikste autokrosā. Lai gan auto sagatavots bijušā



krosa un rallija čempiona Aivja Egles „ProSpeed” darbnīcā, cerības uz brīnumu Eiropā ir mazas.

Pirmā sacensību diena

Sacensību pirmajā dienā slapjā un slidenā trasē labus rezultātus parādīja Latvijas sportisti. Abu laika kontroles braucienu kopsummā „SuperBuggy” klasē piekto rezultātu uzrādīja Jānis Boks, astoto — Grencis, bet Jurim Kulikovskim 18. vieta.

„Buggy 1600” klasē sestais — Andris Kulikovskis, 16. vietā — Līcis, 21. vietā — Baldiņš, 24. vietā — Ščerbickis. „TouringAutocross” klasē vienīgais Latvijas pārstāvis Agris Brediks jau brīvajos treniņos piedzīvoja motora defektu, kas varētu būt Lietuvas kūleņa sekas. Komanda bija apņēmības pilna pa nakti automašīnu sagatavot svētdienas cīņām.

Pirmajā kvalifikācijā „Buggy 1600” klasē

Turpinājums 7. lpp ►

PEUGEOT Partner FT L2 ĪPAŠI IZDEVĪGS PARTNERIS UZŅĒMUMIEM!

N1 kategorija
Nav jāmaksā dienesta auto nodoklis

Ikmēneša maksa no **130 LVL**
Cena no **11 360 LVL**



- 1.6Hdi, 68 kW/92 Zs, 5MT
- salokāmi aizmugurējie sēdekļi, 5 sēdvietas
- kravas telpa 3,3 m³

Garantija 3 gadi vai līdz 100 000 km nobraukumam.
Vidējais degvielas patēriņš 5,7l/100 km, CO₂ - 150g/100 km



Amserv Krasta
Krasta iela 66, Rīga
Tālr. 6 707 8000
krasta@amserv.lv

Amserv Ventpils
Zvaigžņu iela 15, Ventpils
Tālr. 6 360 7755
ventpils@amserv.lv

www.amserv.lv

Autoserviss
AUTO GĀZES IEKĀRTAS
APKOPE, REMONTS
«Ātrums serviss» SIA
Lubānas iela 82, Rīga
+371 2044 9994
www.atrumsgaze.lv
info@atrumsgaze.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
no Ls 499 **28 39 4444**

Schuberth
HEAD PROTECTION TECHNOLOGY
Schuberth ķiveres, maksimālai drošībai un komfortam

ICON
Ādas un tekstila motoapgērbi, ķiveres, apavi un aksesuāri

daytona
Motoapavi
Ražoti Vācijā

Helly brillēs
motobraucējiem

Helly

Veikals "Motoland" Rīgā, Dzirnau ielā 121
Tel.: 29255587, e-pasts: info@motoland.lv, www.motoland.lv

Uzvaras svētki

Ronalds Cimoška

Kad vieni pulcējās pie obeliska Pārdaugavā, lai svinētu Padomju Savienības uzvaru Otrā pasaules karā (nekad neesmu sapratis, ko tur dara un, ko svin cilvēki, kas jaunāki par 72 gadiem), citā Pārdaugavas nostūrī notika pavisam atšķirīga rakstura uzvaras svētki — „Harley Davidson” jauno modeļu prezentācija interesentiem. Jā, jā — tieši uzvaras svētki. Veselā saprāta uzvaras svētki. Kādēļ tā? Līdz pat šim brīdim Latvijas motociklu tirgotāji, izņemot vienu, neizrādīja pilnīgi nekādu interesi par pircēju „ievilināšanu savos tīklos”, bet pircējiem nebija nekādu iespēju pārliecināties par iegādājamās preces atbilstību viņu vēlmēm. Veikalā motocikls ir, bet izbraukt ar to, lai noskaidrotu, vai tas ir piemērots, nevar. Bieži vien cilvēki pirka motociklus, nemaz nesaprazdami, ko viņi pērk, tāpēc ļoti liela bija iespēja „iegrābties” un nopirkt ne to, ko patiešām esi vēlējis.

Šogad ledus sakustējās un Latvijā iebrauca lielā „Harley Davidson” Eiropas tūre, kas tiek organizēta ar mērķi iepazīstināt visus intere-sentus ar vienu no vecākā pasaules motociklu

tirgus dalībnieka jauno modeļu klāstu.

Ņemot vērā, ka piedāvāto motociklu izvēle bija patiesi iespaidīga — 23!, pa „fikso” dienas laikā izdevās izbraukt tikai ar 7 motocikliem, bet pat tik īss mirklis jau sniedz zināmus iespaidus, ar kuriem mēģināsim padalīties. Turklāt, ņemot vērā, ka HD tēma, par spīti ilgajai čoperista karjerai, man bija gluži sveša, vēl jo vairāk bija vērts ieklausīties pirmajās izjūtās.

1. **„Harley Davidson FXDWG Wide Glide”** klasiskais siluets īstiem stila cienītājiem noteikti neļaus vienaldzīgi paiet garām. Kājas uz priekšu, rokas platāk par pleciem, aizdedze uz starta, un laižam saulrieta virzienā. Dzinēja pulsācija iet caur ķermeni, vējš purina braucēja drēbes, komfortablais ātrums uz šosejas — aptuveni 80. Motocikls tiem, kas „zina drēbi”.

2. **„Harley Davidson XL1200V Seventy-Two”**. Šis ir viens no tiem modeļiem, kas uz pārējo motociklu fona pašpārliecināti demonstrēja, ka skaistumam nav jānāk no iekšām. Ārkārtīgi spilgts, stilīgs

un izaicinošs, tas laistījās saulē ar ļoti interesantā tehnikā nokrāsoto bāku un spārniem. Hroma pārbagātība, riepas ar balto apmali — šis bija viens no skaistākajiem un izaicinošākajiem motocikliem šajā pasākumā. Ja jūs vēlaties piesaistīt uzmanību ar nesteidzīgu brauciena baudīšanu pa kūrortu piejūras ieliņām, šis noteikti būs īstais. Necentieties šajā motociklā atrast kādas tehniskās priekšrocības vai gaitas īpašības, tas „Seventy-Two” nav galvenais. Vienkārši skaists un stilīgs motocikls. Tas arī viss.

3. **„Harley Davidson FLSTFB Fatboy Special”**. Terminatora mīļākā motocikla pievēršana tumšajiem spēkiem. Kā gan tomēr filmas var sabojāt priekšstatu par motociklu! Pretēji gaidītajam — motocikls atstāja smagnēja, svina pielietu, tūlīgu, bet ar zināmu komforta līmeni aprīkots braucamā iespaidu — motocikls tiem, kas nekur un nekad nesteidzas. Kā Terminators ar šo modeli lēca no vairāku metru augstuma, lai paliek uz kinorežisoru sirdsapziņas.

4. **„Harley Davidson FLSTC Heritage Softail”**. Nemainīga klasika ilgus gadus. Viena no dogmām HD modeļu gammā, ja ir „Harley”, tad noteikti vienmēr blakus būs „Heritage”.

5. **„Harley Davidson FLHTK Ultra limited”**. Lielais tūris ir jeb čemodāns ceļojumiem. Komforts, liels podziņu daudzums, mūzikas sistēma, viss, lai tālajos pārbraucienos nebūtu garlaicīgi. Ņemot vērā, ka brauciena diena bija visai silta, šo motociklu potenciālajiem īpašniekiem būtu nopietni jāapsver doma par motocikla izmantošanas sezonālītāti. Kad zem jums ir milzīga nokaitēta panna, bet visaptverošā priekšējās daļas uzbūve jūs rūpīgi sargā no vēja, ir par ko padomāt. Agrā, aukstā pavasarī un vēlā drēgnā rudenī, tas, ko dakteris izrakstīja, bet vasaras vidū...



6. **„Harley Davidson FXSB Softail Breakout”**. HD jaunums, uz kura iegādi, pēc nostāstiem, pircēji jau laikus ir iestājušies rindā, patikami pārsteidza. Pārsteidza ar savu absolūto adekvātumu darbībā. Atšķirība no pārējās „bandas” bija diezgan jūtama. Patikami pārsteidza dzinēja darbību, precīza un plānojama atsaukšanās uz gāzes rokturi, dzinējs nespļaudās un neraustās pie zemiem apgriezieniem, kad atverat gāzi pie augstākiem pārnēsumiem. Likās, ka zem manis atrodas „Suzuki VS1400” dzinējs. Lai gan aizmugurējais ritenis ir plats, motocikls ir diezgan paklausīgs gaitā un ļauj braukt samērā dinamiski.

7. **„Harley Davidson VRSCF Muscle”**. Nudien iespaidīgi. Gan dizaina, gan tehniskā ziņā. Ja dzinēju iegriež līdz kārtīgiem darba apgriezieniem, paātrinājums ir vērā ņemams — garlaicīgi noteikti nebūs. Motocikls šauj ārā diezgan labi. Vienīgi aktīvi nākas strādāt ar

ātrumkārbu. Diemžēl priekšēji ātri beidzas, tahometra bultiņai pārāk ātri sasniedzot sarkano sektoru. Harlejiskā sēdpozicija, manuprāt, ne visai piestāv šim PORSCHE inženieru darinājumam, bet tas jau ir gaumes un konkrētā braucēja nepieciešamību jautājums. Pirms tam biju dzirdējis ļoti daudz braucēju sūdzības par VROD sliktu pagriežamību, to, ka motocikls visu laiku braucot tikai taisni un esot grūtības to novirzīt no trajektorijas. Varu apgalvot pilnīgi noteikti — tās visas ir pilnīgas muļķības. Braucot ar šo modeli, uzreiz ir jūtams, ka motocikla šasiju ir projektējuši cilvēki, kas no motocikliem kaut ko tomēr saprot. Motocikls vadībā ir ļoti precīzs, un pat sarežģītais „lielās čūskas tests” (līdzīgi, kā izbraucot „čūskipiņu”, kārtējot braukšanas eksāmenu CSDD, tikai ar ātrumu no 100 km/h) tā šasijai nesagādāja ne mazāko problēmu. Ja jums kāds mēģinās iestāstīt, ka šis motocikls ir grūti vadāms, pajautāji, kur šis cilvēks ir mācījies vadīt motociklus.

Jauns motokrodzinš

Atvars Balts

Latvijas motobraucēju saime ir ieguvusi jaunu satikšanās vietu Rīgas centrā — Dzīrnavu ielā 121 (Dzīrnavu un Satekles ielas krustojums).

Populārākais motociklistu forums „MotoPower.lv”, kurā virtuāli tiekas tie, kuriem sirdij tuvi ir motocikli un viss, kas saistīts ar moto tematiku, atvēris krodziņu „MotoPower”.

Tagad vīri ādas jakās var kārtīgi paēst sārtīgas pusdienas, kuras gatavo latviešu moto saimei pazīstamais pavārs Ints Bekers, kurš ir arī kaislīgs motobraucējs, bet viesus apkalpo smaidīgas un viesmīlīgas krodziņa oficiantes. Īpaši ievēribas cienīgs ir dienas piedāvājums, kura pagatavošanai izmanto tikai pašus labākos produktus. Krodziņš ir



mazs, bet tajā valda draudzīga gaisotne, kuru papildina ļoti gardi ēdieni. Motobraucēji ar dienas piedāvājumu var iepazīties arī interneta portālā www.motopower.lv — sadajā „Motopower krogs”, kurā pavārs Ints ik dienu informē par to, kādus gardumus gatavos un cik kas maksās.

Krodziņa atvēršana ir moto lietu veikala „Motoland” attīstības projekts. Tagad motobraucēji var vienuviet tikties, uzlaikot moto ekipējumu, pasūtīt rezerves un tūnīga daļas, kā arī servisā saremontēt motociklu. Neformālā gaisotnē pie Tērvetes alus kausa apspriesties par ceļojumiem, salidojumiem un tehniskām lietām. Latviešu motobraucēji ir izpalīdzīgi, un tiem, kuriem personiskais kontakts ir vērtīgāks par virtuālo, iesaku apmeklēt motokrodziņu Rīgas centrā.

Halvarssons
LINDSTRANDS
JOFAMA

MAXMOTO
MOTO VEIKALS – SALONS

SERVISS, APĢĒRBI UN AKSESUĀRI

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

Dubļu «pirmajā formulā» divi mūsējie finālā!

► Turpinājums no 4. lpp.

Andris Kuļikovskis savu braucienu uzvarēja sīvā cīņā ar vācieti Tomasu Prokopoviču. Šajā klasē Kuļikovskis pirmās braucienu sērijas summā bija trešais, 12. vietā Jānis Ščerbickis, Mārim Līcim 16. vieta, bet Ronalds Baldiņš savā debijas sacīkstē motora defekta dēļ izstājās jau laika kontroles braucienā. „SuperBuggy” klasē Jānis Boks un Ervins Grencis startēja vienā kvalifikācijas grupā, tomēr, par spīti prognozēm, abi latvieši izvairījās no savstarpējas cīņas. Boks no starta aizbrauca kā līderis un finišā izcīnīja otro vietu, piekāpjoties vienīgi Eiropas čempionam Berndam Štūbem. Trešajā vietā finišēja Grencis. Juris Kuļikovskis pēdējā brīdī nevarēja iziet uz starta tehnikas problēmu dēļ. Pirmā kvalifikācijas brauciena summā Jānis Boks bija ceturtais, Ervins Grencis — astotais. Diemžēl Agris Brediks svētdien tā arī uz starta netika — motora defekta novēršanai nakts bijusi par īsu.



prasmīgi nosedza visus uzbrukumus un trešo vietu latvietim neatdeva. Uzvarēja Bernds Štūbe (Vācija), aiz viņa otrais finišu sasniedza Ladislavs Hanāks (Čehija). Pēc finiša Jānis Boks par 4. vietu bija tik sarūgtināts, ka aizmeta pa gaisu cimdus un ķiveri. Izcīnot

sameta arī Fejfars. Pāris sekundes abas mašīnas nekustīgi stāvēja, tad ungārs ieslēdza atpakaļgaitu, pagrieza vajadzīgajā virzienā un aizbrauca, bet čehs nevarēja vairs iedarbināt savu auto, kas palika šķērsām trasei. Un tikai tad šo nelaimīgo likumu sasniedza sekotāju grupa, trasei šķērsām stāvošā Fejfara mašīna izraisīja pilnīgu haosu, neskaitāmas sadursmes un neiedomājamas pozīciju maiņas. Kad čehu braucēji Otakars Vibornijs un Mirosļavs Noimans sasniedza finišu, viņi gribēja uzreiz doties uz slēgto



Andris Kuļikovskis

parku, nevis goda pjedestālu, jo nemaz nezināja, ka ir ieguvuši otro un trešo vietu! Nelaimīgais Vāclavs Fejfars tika klasificēts 8. vietā, jo divi finālisti jau bija izstājušies pirms viņa. Zem Krievijas karoga startējušais Tatarstānas braucējs Ašots Evardjans, kurš pēdējā apla haosā bija zaudējis visvairāk pozīciju, pēc finiša 6. vietā, izrāpies no sava auto, visiem dzirdot „mātes vārdu” leksikā nikni paziņoja, ka konkurenti esot netikumīgi nolieši, un solīja viņus visus nošaut! Piekajā pozīcijā finišējušais lietuvietis Pauļus Pleskovs uz to reaģēja ar platu smaidu, bet pārējie droši vien nesaprata...

Nacionālā klasē Latvijas autokrosa čempionāta „B600” klasē uzvaru izcīnīja Kaspars Bumbiers, aiz sevis atstājot Jāni Baumani, kurš izcīnīja otro pozīciju, pēdējā aplī apdzēnot Dmitriju Kabanovu. Desmit braucēju konkurencē starp puišiem braši cīnījās arī divas meitenes — Beate Klipa, kas kvalifikācijā sasniedza ceturto rezultātu un fināla pirmajā aplī pēc lieliska starta uz brīdi pat izrāvās otrajā pozīcijā, un Liene Sproģe, kas kvalifikācijā uzrādīja sesto labāko rezultātu.

Leģenda atvadās

Ar šīm sacensībām no autosporta atvadījās leģendārais Jānis Bogdanovičs. Viņš bija pirmais latvietis, kurš uzvarējis Ziemeļeiropas rallijkrosa čempionātā (2004. g.) un ir pēdējais latvietis, kurš līdz šim svinējis uzvaru Eiropas čempionātā autokrosā (2007. gadā Francijā). Latvijas, Baltijas, Ziemeļeiropas un Eiropas čempionātu sacensībās Jānis Bogdanovičs kopā izcīnījis 32 uzvaras — vairāk, nekā spējis jebkurš cits Latvijas autosportists. Visiem līdzjutējiem vēl spilgtā atmiņā ir Jāņa sensacionālā Eiropas debija 2005. gadā. Toreiz Mūsā, savā pirmajā startā ar pilnpiedziņas „Ford Focus WRC”,



Jānis uzreiz pirmajā braucienā tiešā cīņā pārspēja gan trīskārtējo Eiropas čempionu Helmutu Vildu, gan aktuālo čempionu Airatu Šaimijevu, bet otrajā braucienā... apmeta divus kūleņus. Smaga avārija 2009. gada Eiropas čempionāta sacensībās Bauskā apturēja Jāņa tālāko dalību Eiropas čempionātā.

Divus pēdējos gadus Jānis tomēr Mūsā izgāja uz starta, ar īrētu bagiju sacenšoties Nacionālajā „B600” klasē. Tieši šajā sev tik neierastajā klasē — bagiju — lielmeistars svētdien autokrosā Mūsā aizvadīja pēdējās sacīkstes savā karjerā. Kā allaž, Jānis bija izvīzījis sev mērķi — tikai uzvarēt, viņš sasniedza labāko rezultātu trīs kvalifikācijas braucienu summā un startēja no „pole position”. Taču fināls bija pārāk emocionāls... Jānis no starta izrāvās priekšā visiem, tomēr pirmajā līkumā izslīdēja par tālu un ne tikai zaudēja divas pozīcijas, bet otrā līkuma sadursmē tika izsista arī mazā bagija riteņu ģeometrija, tas kļuva gandrīz nevadāms. Par spīti šim defektam, Jānis pēc pirmā apla vēl bija trešais, taču auto kļuva arvien grūtāk vadīt un katrā aplī nācās atdot pa pozīcijai...



Vērojot „B600” klases finālam sekojošo finālbraucienu „Touring Autocross” klasē, ne viens vien pieredzējušāks līdzjutējs tribīnēs izteica pieņēmumu, ka šābrīža konkurencē trešo vietu Eiropā mūsu vecmeistari Jānis

Bogdanovičs un Aldis Zēbergs varētu mierīgi izcīnīt pat ar 20 gadus vecu tehniku...

Latvijas autosportam tomēr ir nākotne!

Jau kuro gadu latvieši savās mājās sacīkstēs Mūsā paliek bez goda pjedestāla. Protams, varam tagad nostalgiski gremdēties atmiņās par pagājušā gadsimta pēdējo piecgadi, kad salonautomašīnu klasē Mūsā Eiropas finālā pusi no starta vietām aizņēma latvieši, un brīžiem pat likās, ka Latvijas čempionātā „Divīzijā-1” konkurence ir nopietnāka nekā Eiropā. Taču vai toreiz kāds varēja iedomāties, ka autokrosa „pirmajā formulā” — „Super Buggy” klasē — reiz latviešiem Mūsā būs divi Eiropas finālisti?! Un kurš gan pirms 10 gadiem spēja nosapņot, ka latvietis reiz uzvarēs kādā Eiropas rallijkrosa čempionāta posmā? — Bet tagad tas ir noticis! Svētdien Mūsas tribīnēs lielākās gaviles atskanēja brīdī, kad informators paziņoja, ka 17 gadus vecais Latvijas braucējs

Otrā diena

Svētdien jau salīdzinoši sausā trasē tika aizvadīta otrā kvalifikācijas braucienu sērija, kas noslēdzās ar cienījamiem Latvijas sportistu rezultātiem. „Buggy 1600” klasē Andrim Kuļikovskim otrajā braucienā starts nebija veiksmīgs un viņš atkrita uz pēdējām vietām, taču brauciena gaitā aizcīnījās līdz trešajai pozīcijai finišā. „Buggy 1600” klasē arī Līcis un Ščerbickis sasniedza finišu. „SuperBuggy” klasē otrajā braucienā neveiksmīgs starts Bokam, taču viņš no ceturrtās vietas aizcīnījās līdz otrajai pozīcijai. Grencis pēc starta bija trešais un šo pozīciju saglabāja līdz finišam. Juris Kuļikovskis izstājās — nepareizas skaņas radīja aizdomas par motora defektu. Trešā braucienu sērija noslēdzās vairs ne tik spoži, kā gribētos Latvijas līdzjutējiem. Jānis Boks gan izcīnīja vēl vienu otro vietu savā braucienā, taču Ervinu Grenci pārsteidza ātrumkārbas defekts. „Buggy 1600” klasē Andris Kuļikovskis šoreiz piedzīvoja tehnikas problēmas un izstājās, Ščerbickis un Līcis sasniedza finišu savos braucienos un kā kvalifikācijas braucienu kopvērtējuma 11. un 18. vietas ieguvēji guva iespēju turpināt cīņu B finālā. Pēc visu triju kvalifikācijas braucienu rezultātiem divi latvieši uzreiz iekļuva A finālā! — „Buggy 1600” klasē kvalifikāciju kā septītais noslēdza Andris Kuļikovskis, bet „SuperBuggy” klasē piektais labākais bija Jānis Boks. Ar devīto labāko rezultātu Ervins Grencis ieguva tiesības startēt B finālā pirmajā starta vietā.

Eiropas fināli

„SuperBuggy” finālā pirmajā rindā startēja kvalifikācijas uzvarētājs vācietis Bernds Štūbe, francūzis Olivjē Difūrs un čehs Petrš Tureks. Jānis Boks startēja otrajā rindā no piektās vietas un arī pēc starta burzmas un viltīgā pirmā līkuma saglabāja šo pozīciju. Nākamajos apļos Jānis iesaistījās sīvā cīņā par augstāku vietu un to izcīnīja, kad kļūdījās Olivjē Difūrs. Līdz pēdējā apla pēdējai taisnei Boks turpināja cīņu ar čehu Petru Tureku par goda pjedestālu, taču Eiropas vicečempions

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 apvirošanu.
- Dzīnēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Elļu 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



Vēriens un pēriens

Arta Eglīša teksts un foto

Autoizstādi Rīgā šogad solīja rīkot ar lielu vērienu — tā būšot iespaidīgākā pēdējo gadu laikā, lielākā visā Baltijā un sazin kas vēl ne. Tuvojoties atklāšanas dienai, paziņojumu skaļums piekļusa, taču jau tīri neapzināti solīto vērienu un debesmannu gaidījām gan.

Kā jau tas daždien notiek, čiks vien no tā visa iznāca. Atcerēsīsimies tautas pasaku — par čika izkalšanu kungs beigās dabūja pērienu. Par izstādi „Auto 2013” mazāku pērienu pelnījuši kungi, kas piedalījās tās darbībā, lielāku — tie, kuri nepiedalījās vai arī piedalīšanos imitēja. Lai pamatotu pēriena lietderīgumu, pacentišos izklāstīt savus iespaidus, kas noglabāti atmiņā jau krietnu laiku pēc izstādes beigām.

Izstāde istabā uz paklāja

Autoizstāžu rīkošana Latvijā notiek jau teju 20 gadus, un visā šajā laikā mēs tā arī neesam iemācījušies, ka stendu iekārtojuma un noformējumam ir milzu nozīme. Izstādei nepietiek ar to, ka jaunas automašīnas vienkārši sarindo uz grīdas. Tā varbūt savu improvizēto autošovu var rīkot bērneli ar spēļu mašīnītēm uz dzīvojamās istabas tepīka, bet ne lielu onkuļu uzņēmumi, kas pelna naudu, lai glīti pārdotu savas mašīnas citiem.

Mums joprojām šo 20 gadu laikā šķiet, ka izstādes dalībnieku galvenais uzdevums ir iegādāties iespējami nelielu halles laukumu un tajā salikt maksimāli daudz pārdošanai vietējā tirgū svarīgu modeļu. Ar taupību mēs cenšamies nomaskēt ideju un radošuma trūkumu!

Beigās iznāk, ka citi svarīgi eksponāti paliek kādu ēnā, bet dažus publika tā arī vispār neatrod. Pārsteigums apmeklētājiem un, iespējams, arī pašiem kompānijas pārstāvjiem bija „Renault Clio Grandtour” ar vagona tipa virsbūvi — viens no pašiem jaunākajiem automobiļiem izstādē. Tam daudzi gāja garām, jo kompānija aktīvāk izcēla krossoveru „Renault Captur”, kas izskatās interesantāk. Savukārt progresīvais trīsvietīgais elektromobilis „Mia Electric” ar bīdāmām durvīm un vadītāja vietu pa vidu palika absolūtā tumsā, jo līdz servisa aprikojuma stendiem lielākā publikas daļa nekad neaizklīst.

Protams, vietēja mēroga novitāšu un Latvijas tirgus debiju Rīgas autosalonā bija gana daudz, taču lielākā daļa no tām pretendē

uz vidusmēra masu produkcijas statusu — lētāki vai dārgāki kompaktie automobiļi un dažādu lielumu un cenu krossoveri. Iznāk kaut kas pa vidu starp hamburgeriem un ēdnīcas kotletēm ar vārtiem kartupeļiem, kas tiek lepnī reklamēti kā „mājas virtuve”. Nu labi, palielinātas ietilpības „Fiat 500L” nav kotlete, bet dubultporcija spageti ar Boloņas mērci. No „premium” debijām izceļams tikai „Mercedes Benz CLA” sportiskais sedans, ko paši ražotāji joprojām pozicionē kā četrdrvu kupeju uz A klases bāzes. Taču „Mercedes” stenda iekārtojums gan dizainiski, gan vēstījuma ziņā bija totāla katastrofa ar aplami veidotu ekspozīciju, ko nespēja glābt pat dejojošas meitenes uz kravas auto platformas. Meiteņu bija žēl, jo viņas savus skatītājus tā arī nespēja piesaistīt. Cik ilgi dejosi pati sev?

Jauno auto hallē par normāli noformētu stendu var uzskatīt tikai „Peugeot” platību ar balto grīdu un sienu, taču tur gan vizuāli, gan praktiski traucēja priekšplānā sarindotie bērnu velosipēdiņi. Lielākā jaunumu koncentrācija uz vienu grīdas kvadrātmetru bija „Renault”, taču tur jaunumu birumu iegāza bezcerīga pasniegšana. Tas arī viss — pārējie spiedās gar sienām un cits gar citu kā tiņi kaimiņu mikrorajona diskotēkā.

Pastāsti man par saviem sapņiem!

Izstādē nebija sapņa, tikai tirgošanās, tāpēc šur tur izskanējušais merkantilais vārds „gadatirgus” Ķīpsalas pasākumam šķita daudz piemērotāks nekā „autosalons”. Varbūt ar lielām pūlēm pie sapņu mašīnām varam pieskaitīt oficiāli tūningoto „Nissan Juke Nismo” (vienīgo no jaunajiem vieglajiem auto, kas tika izvilks no pūļa un maķenīt pacelts virs zemes) vai sporta tipa kupeju „Subaru BRZ”, bet kādam sapnis varētu būt nerestaurēts 50. gadu „Cadillac 60 Special” vai 40. gadu „Jaguar Mk 4”, taču tie jau bāzējās t. s. eksotikas hallē, kas bija vēl tumšāka un haotiskāka par jaunajām automašīnām paredzēto.

Zināmā mērā pārsteigums bija „Chrysler” minivena „Voyager” parādīšanās mūsu platuma grādos ar „Lancia” emblēmu. Protams, tā ir slavenās markas degradācija, taču — ko iesākt, jo citā veidā pircējiem „Lancia” iebarot nevar, un pēdējas paaudzes „Lancia Delta” tiek uzskatīta par neglābjami romantisku optimistu braucamo?

Otra pēdējo gadu izstāžu nelaime —

hronisks „show-stopper” (eksponātu, kas kalpo par publikas piesaistītājiem) trūkums. Tur izcēlās tikai smago automašīnu un autobusu pārstāvji, lai gan liegts nav nevienam un iemeslu auditorijas piesaistīšanai



būtu ne mazums. Labākais un retākais izstādes „show-stopper” — šāgada Dakaras rallija „MAZ 5309RR” sacikšu mašīna, kādas vispār uzbūvētas tikai divas. Desmittonīgais monstrs ar 800 ZS jaudu, kas tuksnēsī var attīstīt 170 km/h, tagad ieguvis jaunus, platākus „Sisu” tiltus labākai stabilitātei. Tāpat pie show-stopper varam pieskaitīt amerikāņu „Freightliner Coronado” vilcēju, kas Eiropai ir totāli nepraktisks greznums un vispār reklamēja rezerves daļu tirgotāju.

Par uzmanības piesaistītāju var kalpot arī kāda interesanta darbība, kas notiek stendā. Varēt jau var, bet pie mums tā laikam nenotiek... Uz kaut kādu šova statusu pretendēja ļoti maz dalībnieku. „National Geographic” saimniecībā pārsteidza vietējais ģitāras virtuozs Andrejs Melņikovs. Nav gan skaidra šī stenda saistība ar autosalonu, bet Vivaldi un Satriani darbi skanēja lieliski. Savukārt „Kia” stendā bērneli varēja zīmēt simpātiska Mikimauša uzraudzībā. Tas, šķiet, arī viss. Šova vietā mums bija gramatikas kļūdām pilni uzraksti gan pie eksponātiem, gan uz jaunu mašīnu sāniem (piemēram, šajā ziņā izcēlās „Seat”) — atkal pēriens.

Lielo formu burvība

Toties liels sapnis vārda tiešā (gandrīz 13 metru garumā) un pārnēstā (neviens no mūsu autobusu parkiem tādu nepirks) bija tūrisma autobuss „Viseon C13 HD” ar fantastiski ērtu salona plānojumu un avangarda dizainu kā 90. gadu sākuma filmās par kosmosu. Matemātikas uzdevums: ja zināms, ka autobusa garums ir 12,7 metri un salonā ir tikai 33 sēdvietas, kas izkārtotas trīsriindu plānojumā, izrēķiniet, cik vietas atvēlēts katra pasažiera kājām! Turklāt jāņem vērā, ka autobusa salonam ir vairāk nekā divus metrus augsti griesti.

Smagsvara tehnikas cienītājiem noteikti svarīgākās debijas skatījās jaunās paaudzes „Volvo FH” kravas mašīnu saimes ienākšana mūsu tirgū vai 500. sērijas komforta klases autobusa „Setra S 516 HD/3” atrāšanās mūspusē. Ar „Volvo” ir jociņi: tā dizains ir tik strīdīgs, ka speciālisti tam piešķir balvas, bet iepriekšējo paaudžu zviedru kravinieku ortodoksālie piekritēji rauc degunu. Toties, ja



tālo reisu autobuss var lepoties ar gaisa pretestības koeficientu 0,33 (pirms dažiem gadiem tāds koeficients bija raksturīgs vieglajām mašīnām), bet 476 ZS motors atbilst vēl tikai nākamā gada janvārī gaidāmajām „Euro 6” ekoloģiskajām normām, tas liecina par pamatīgu „Setra” inženieru sasniegumu!

Apvidus kravas mašīna „Mercedes Benz Zetros 2733A” ar „Pallift” konteinersistēmu arī būtu pelnījusi lielāku ievēribu, taču, kā jau varēja gaidīt, kravas auto āra sekcijā visu uzmanību nozaga „MAZ” sacikšnieks un tehniskā palīdzība.

Gada auto diversija

Varbūt solītais vēriens varēja parādīties izstādes dalībnieku kvantitatē un kvalitātē. Pirmajā brīdī arī šķita, ka ar jaunajiem modeļiem viss ir kārtībā, jo vieta tika aizpildīta. Taču, ja izņemam no jauno automobiļu halles platību, ko aizņēma konkursa „Gada auto” rīkotāji (par stendu šo neregulāro placi bez koncepcijas un iekārtojuma, toties ar cieši kopā saliktām mašīnām neņemam saukt), iegūstam pustukšu zāli un uz pirkstiem saskaitāmas pārstāvētas automarkas.

Šāda „Gada auto” dalība autosalonā (būtība — izstāde izstādē) uzskatāma par neētisku, jo tirgotāji var eksponēt savas automašīnas bez sava stenda un bez normālas piedalīšanās. Negribas domāt, ka „Gada auto” rīkotāji nekad nav bijuši nevienā ārzemju autosalonā un nezinātu, ka tā nav smuki. Tātad jāsāk bažīties, vai tas tā arī nebija tišām iecerēts. Līdz ar to nevar uzskatīt, ka „Volkswagen”, „Škoda”, „Ford”, „Mazda”, „Toyota”, „Honda” būtu piedalījušās Rīgas autosalonā. Arī „Fiat Panda 4x4” debija nav saucama par oficiālu, jo interesantais apvidus mazauto „Fiat” uzņēmuma stendā neatradās. Vai izstāde saucama par izdevušos, ja tā nespēj atainot Latvijas autotirgu notiekošo?

Eksotikas krahs

Gadatirgus valdīja ne tikai jaunu auto hallē, bet arī diskotēkas zālē (tā sauktās eksotikas pusē), kur it kā nevajadzēja būt nekādām merkantilām pirkšanas–pārdošanas

tiesmēm, bet gan kārtīgai bohēmai. Protams, ja pie bohēmas pieskaitām pašu stendu dalībnieku iestiprināšanos no plastmasas glāzēm vai līdzpaņemtiem termosiem vai eksponēto spēkratu motoru rūcināšanu (kurš skaļāk?), tad viss bija kārtībā. Taču saprast, ko vēlējas par sevi pateikt tas vai cits dalībnieks, tā arī nevarēja.

Pie istas eksotikas bez iepriekš minētajiem retroauto „Cadillac” un „Jaguar” var pieskaitīt gan tikai „BMW Isetta” burbuļmašīnu, aprūsējušu „Oldsmobile Toronado” un varbūt arī superkārū „Nissan GT-R”. Taču „Modena Motors” mēģinājumi izpārdot lietotos „Ferrari”, „Maserati” vai „Maybach” izstādes laikā, pa vidu lepnajiem auto iemaisot arī kurpes no kastēm vai ugunsdzēsamos aparātus, izskatījās žēli un neiederīgi. Šīs automarkas būtu pelnījušas labāku prezentēšanu.

Pasākums „Autoexotica” sevi ir izsmēlis — vai nu jāveic nopietna šā zīmola korekcija, vai kā šķira jālikvidē izstāde ar šādu nosaukumu! Tas vietā varam piedāvāt nosaukumu „Latvian Tuning & Custom Party” vai kādu tā latviskojumu („Latvijas tūninga un lietotāju sabojātu spēkratu burziņš”), jo šovs tas savā līdzšinējā izskatā nav. Vai atceraties laikus, kad „Exotica” izstādē varēja apbrīnot „Spyker”, „Lamborghini”, „Koenigsegg”, „Mega Track”, „Hamann”? Jā, diemžēl es arī atceros...

Vienīgais stends „Exotica” pusē, kur bija domāts par iekārtojumu — „Just” bāra motoru sporta klubs ar Gvido Elksņa un Kristenas drīfta mašīnām. Pati simpātiskā driftere Kristena pie sevis pulcināja gan bāra dejotājas (profesionālītātes ziņā labākās šajā ambrāžā) un ugunssplāvējus, gan jaunos mūziķus. Cerētā uzmanība tika panākta, publika ap „Just” spītoja bariem, un varbūt kāds no viņiem vēlāk ies ne tikai uz bāru, bet arī uz driftu.

Kaut ko centās darīt „Bixenon”, kam stendā uz halles vorsalīna plānā kārtā bija sabērtas smiltis, ar grābeklīti centīgi nogrābtas „skujīnā” kā lauku kapu svētkos, bet stūros salikti dažī fiksi podos. To, ka bija domāts izveidot oāzi, bez paskaidrojumiem noprast nu nekādi nevarēja. Situāciju mēģināja glābt austrumnieciska stila dejotājas, taču — lai dejotu vēderdejas, nepieciešama tāda opcija kā vēders un meitenes nedrīkst izskatīties pēc rotavīrusa nomocīta izkāmejuša pusaudža.

Pārējiem dalībniekiem bija labi tāpat arī bez publikas uzmanības: mēs izstādē bijām, varam pielikt ķeksīti pasākumu plānā, kaut kādas mašīnas arī parādījām, ja nu kāds ļoti gribēja, varēja tās arī aplūkot. Šai ziņā jāpaslavē zviedru tūninga mākslinieks Lūkass Koss par uzrakstu stendā „Please, take a poster!” (Lūdzu, paņemiet plakātu! — angļu val.). Par citiem radās iespaids, ka galvenais atribūts stendā ir televizors ar spēļu konsoli vai pat savs „iPad”, bet mājās mamma spēlēties tik ilgi neļauj.

Trakākais ir tas, ka publikai „Auto 2013” pasākums patika: nedēļas nogalē skatītāju plūsma uz Ķīpsalu bija itin branga. Tātad mūsu automiļiem vajag tādus dream-car kā „Peugeot 301”, „Dacia Logan” vai zelta plēvē ieviests „BMW X6”. Saņemiet, ko pelnījuši!



STAG auto gāzes iekārtas
ekonomija un ekoloģija
TRANSBALTIJAS TIRDZNIECĪBAS KORPORĀCIJA
Rīga, Maskavas iela 449
Tel.: 67266327, 29240101
www.transbaltija.lv

autGāze
GĀZES IEKĀRTU
UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.
Uzstādot iekārtas pie mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS
ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.
AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem, elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas, magnetolas, parkošanās senesorus.
Uzpildām un remontējam KONDIČIONIERUS.
A. Deglava 60, Rīga, tālr. 67802480
mob. 29400989, www.autogaze.lv

AUTOMĀTISKO PĀRNESUMU KĀRBŪ REMONTA RŪPNĪCA
RECRO
QUALITY THROUGH TECHNOLOGY
www.recro.eu
CĒSIS
T.: 2920 7606

Dzimis brīvībai un plašumam

«Peugeot Partner lepee Outdoor» degustācija

► Turpinājums no 2. lpp

„Partner Tepee” bagātīgajā dzinēju klāstā ir divi benzīna dzinēji un trīs HDi dīzeļa dzinēji. Dzinēju piedāvājums vēlreiz demonstrē izturību un ilgmūžību, uz kā balstās „Partner” labā slava. Šie dzinēji arī pierāda „Peugeot” vēlmi radīt un ražot automobiļus, kas ir iespējami draudzīgāki videi. Komerbusiņa gadījumā reti kurš izdarīs izvēli par labu benzīndzinējam. „Partner” piedāvājumā gan ir 1,6 VTi 95 ZS un 1,6L VTi 120 ZS, taču ārzemju autoeksperti visi kā viens iesaka izvēlēties „Partner” ar dīzeļdzinēju. Pateicoties atjauninātajiem dzinējiem e-HDi Euro 5 dzinējiem ar jaunās paaudzes „Stop&Start” sistēmu, ir samazinājies CO2 izmešu daudzums. Partner ir arī sava segmenta līderis ar vismazākajām CO2 emisijām — „Partner” furgonam no 125 g/km un „Partner Tepee” no 123 g/km. „Peugeot Partner” ar 1,6L HDi dzinēju ir pieejams trijās jaudas versijās — ar 75 ZS, 92 ZS vai jaudīgāko 115 ZS. Jebkurš šis ļoti ekonomiskais tiešās iesmidzināšanas dīzeļa dzinējs piedāvā lielisku veiktspēju, labu pārātrinājumu ar vidējiem un zemiem apgrie-

zieniem un baudāmu vadīšanas pieredzi un vienlaikus arī zemu degvielas patēriņu, nepārsniedzot vidēji 5 litrus uz 100 km. Lai gan mūsu degustētais 1,6 litru HDi dīzels ar saviem dinamiskajiem raksturlielumiem uz papīra neizceļas (0—100 km/h sasniedz 14 sekundēs), dzīvē viss ir savādāk. Zemā apgriezienu diapazonā (starp 1500 un 2500) tas jūtas patiesi laimīgs un nodrošina dinamisku un patīkamu vadāmību gan pilsētas ielās, gan uz šosejas. Tas sniedz pieklājīgu dinamiku komplektā ar pārsteidzošu ekonomiju, turklāt viss šķiet pat pārāk viegli un klusi.

Jaunajam „Partner Tepee” ir būtiski uzlabota balstiekārta. No „Peugeot 308” aizgūtā piekares platforma nozīmē „McPherson” statnes priekšā un pusatkarīgo piekari aizmugurē, nevis atspēru lāgas un viengabala tiltu, kā tas bija „Partner” modeļa pirmsākumos. Tagad „Partner” labāk tiek galā ar Latvijas ceļa tipiskiem asfalta nelīdzenumiem un pat grumbām uz zemes ceļa. Komerbusiņš nekad nebrauks kā vieglais auto, taču uz normāla asfalta seguma atklājas, ka „Partner Tepee” busiņš ir vieglā auto braukšanas baudas standartiem ticis tuvāk, nekā jebkad

agrāk. Pārsteidz arī skaņas izolācija. Nedz vēja šalkoņa uz šosejas, nedz dzinēja skaņa, nedz ceļa trokšņi ne brīdi nekļūst nomācoši. Salīdzinot ar „Doblo”, „Partner” šķiet stabilāks, vadāmībā precīzāks un izceļas ar vairāk vieglajam auto pietuvinātām manierēm. Pat uz grantenika iebraucot straujā līkumā, tas vadītājam sniedz lielāku pārlicību, vadāmība ir precīzāka, virsbūves sānsveres mazākas. Vienīgi bremžu pedālis šķiet nedaudz par mīkstu, taču kopumā braukšana ar „Partner” ir necerēti patīkama. Brīžiem pat liekas, ka franči šim lauvēnam tomēr ir iemācījuši ja nu ne gluži vieglā auto, tad vismaz krosvera manieres. Ar ko gan „Partner Tepee Outdoor” kā ģimenes auto ir sliktāks par „Peugeot 3008” priekšspiedziņas krosveru? Ja nu vienīgi ar to, ka tam nav kupejas stila instrumentu paneļa un vadītāja sēdpozicijas, toties vietas salonā ir daudz vairāk.

„Partner” versija „Tepee Outdoor” nav tikai acu apmāns par pilniedziņas tēmu, kas tāpat kā „VW CrossGolf” gadījumā ar dekoratīvām plastmasas detaļām radītu tikai šķietamību par bezceļu spējam. Šim lauvēnam ir par 10 mm paaugstinātais klīrens, rūpnīcā uzstādītā kartera aizsargpanna, lielāka izmēra riepas, pretskrāpējumu moldings un bamperiem piešķirta „džiperīgāka” forma.

Degustācijas secinājumi

Praktisks komercauto vēl nekad iepriekš nav piedāvājis tik pilnīgu ģimenes automobilim nepieciešamo īpašību komplektu, kādu šodien piedāvā „Partner Tepee”, turklāt neieilaidoties kompromisos nedz ar braukšanas dinamiku, nedz ar salona kvalitāti. Ja vien spējat pieņemt šā ģimenes auto „bulcinieka” izcelsmi un robusto siluetu, tas apmierinās jūsu vajadzības ikvienā aspektā — neticami praktisks, ekonomisks, komfortabls, lētāks par jebkuru kompakto minivenu un, arī braucot ar to, vairs nejutīsities kā pie kravas auto stūres.

Plusi: praktiskums, ietilpība, komforts salonā, ekonomisks dīzels un gandrīz vieglā auto braukšanas manieres; **minusi:** robusts



Taču pats galvenais — ar apvidus automobiļa dizaina elementiem apveltītajam „Partner Tepee Outdoor” rīcības brīvību paplašina „Grip Control” sistēma, kas uzlabo šā auto vilces spēku uz dažāda ceļa seguma — sniegā, dubļos vai smiltīs. Uz instrumentu paneļa esošais apaļais pārslēdzējs gluži kā apvidniekam ļauj izvēlēties atbilstošu režīmu un nodrošina bezrūpīgu braucienu. Jā, iesākumā arī mēs pret to izturējamies visai skeptiski, taču pie Mūsas autokrosa trases pielīdusī plāvā izvie-

totā autostāvvietā „Tepee Outdoor” spējas pārbaudīja praksē. Lai izbrauktu no šīs stāvvietas, parastus vieglos auto cilvēkiem nācās stumt pat pa līdzenu virsmu, bet mēs ar savu „Outdoor” „dubļu režīmā” bez problēmām pa slapju zāli spējam uzbraukt pat uzkalniņā, jo bijām savu auto novietojuši zemāk par ceļa līmeni. Secinājam, ka ar šādu auto makšķernieks varēs nobraukt līdz pašai upei un neraizēties par to, kā tikt atpakaļ uz ceļa.

dizains, nabadzīgs standartaprikojums, pietrūkst vieglā auto elegances.

Ne velti „Peugeot” pozicionē modeli „Partner Tepee” kā „minivenu, kas ļaus jums izbaudīt brīvību”. Šis lauvēns piedāvā sensacionālu fleksibilitāti, kas kopā ar solidām braukšanas manierēm, pieņemamu dinamiku un kvalitatīvu salona aprikojumu to padara par nopietni apsveramu izvēli jebkuram ģimenes auto tīkotājam. Par ja neesat pārtikas veikala vai puķu kioska īpašnieks, nav grūti uzburt argumentus, kas „Partner Tepee” liktu izvēlēties kā alternatīvu parastam minivenam. „Tepee” versijā tas ir neticami liels un ietilpīgs pasažieru auto ar gaišu, saules pielietu interjeru, ļoti dinamisku dīzeli un precīzāku

nekā iepriekš manuālo pārnēsūmkārbi. Tagad šim modelim ir pat „Zenith” jumts ar stikla ielaidumiem, kas ļauj gaismai vēl vairāk ieplūst salonā. Daudzveidīgais un praktiskais universālais „Peugeot Partner Tepee” ir viegli vadāms un noderēs katram kā ikdienas braucienos, tā arī garākiem ceļojumiem. Protams, nekur nav pazudusi „Partner” robustās piekares imunitāte pret visām Latvijas ceļu riebeklībām, bet „Tepee Outdoor” turklāt par lielu prieku īpašniekam spēj pielāgoties vēl smagākiem ceļa apstākļiem.

„Partner Tepee” ar 1.6 HDi dzinēju sākcena ir 12 505 EUR, bet „Tepee Outdoor” versijā pilnā aprikojumā maksās 19 255 EUR.



4motors SIA
15 gadu pieredze auto remonta jomā



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

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

GEMIK
ALARM SYSTEMS

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

- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

FREDA RIEPAS
R-13;14;15;16 protektori 7-9mm
mazlietotas Vasaras RIEPAS



Brīvības gatve 450, T. 28326308
Dreiliņi, 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 PIEKARES 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 (pretī Čiekurkalna tirgum)
tālr. 67551284, mob. 29463403
www.twinauto.lv e-mail: veikals@twinauto.lv

LIGUMSS PIEKABES
vairāk kā 30 veidu PIEKABES



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, ALUMĪNIJA METINĀŠANA



RADIATORU SERVIS
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.

Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%



Mūkusalas 45/47, Rīga
Tālrūnis: 29-296-613
www.ecogas.lv