



6. lpp



2. lpp



8. lpp

Nem
BEZMAKSAS
droši!AUTO
info

www.autonews.lv

JŪLIJS - AUGUSTS
NR. 7 / 2013 (190)

A Degustācija

Jo mazāks, jo stilīgāks!

«Opel Adam» un «Fiat 500» degustācija



Agnis Krauja

„Opel Adam” un „Fiat 500” degustācija

Apsveicot „Opel” ar dzīvespriecīgā mazauto „Adam” izlaišanu, secinājām, ka sacenšies par pircēju ievērbu tam nāksies galvenokārt ar itāliešu superzvaigzni „Fiat 500”, jo pārējie „mazuļi” tomēr atraktivitātē šim duetam līdzīgi netiks, bet angļu „Mini” ir novietots pavisam citā cenu plauktā. Bet tā nemaz nav slikta ziņa, jo pat Latvijā „Fiat 500” pērk vairākus desmitus eksemplāru gadā. Par spīti tam, 2012. gada statistika rāda, ka Latvijā mazauto (A un B segmenti) tirgus daļa ir tikai 7,6 procenti no kopējā pārdoto jaunu vieglo automobiļu skaita. Degustējamie spēkrati „Fiat 500” un „Opel Adam” turklāt ir A segmenta auto, bet tādu starp Latvijā pārdotajiem pērn bija vien 1,4 procenti. Par spīti degvielas cenu augšanai, permanentajai ekonomikas krīzei un pat nelielai nodokļu politikas koreģēšanai, turīgās Rietumeiropas sen atzītos un pieņemtos mazauto latvietis parastais joprojām neatzīst un nesaprot. Toties Eiropā kopš 2000. gada A segmenta modeļu pārdošana pieaugusi par 30 procentiem. Īpaši tādās valstīs kā Itālija,

Vācija, Lielbritānija, Francija un Nīderlande. Latvijas apstākļos autobraucēji priekšroku dod lielākiem spēkratiem, vēlams — vācu izcelsmes. Taču tas tikai palielina iespēju kādam (vai kādai) ar spilgtu supermini izcelties uz vispārējā pelēcīgās masas fona.

«Opel Adam»

„Adam” ir pirmais tā sauktās dzīvesstila („Life Style”) nišas modelis „Opel” saimē un ne velti izpelnījies godu nest „Opel” kompānijas dibinātāja vārdu. Tas ir stilīgs un atraktīvs lielpilsētas braucamais ar labu aprīkojumu un plašām individualizācijas iespējām. Šādam automobilim vajadzētu iepatīties Eiropas lielpilsētu iedzīvotājiem, kuri augstu vērtē mūsdienu tehnoloģijas. Automobilis ir 3,70 metrus garš un 1,72 metrus plats, kas mazo trīsdurvju hečbeku padara īpaši piemērotu urbanizētai videi. Mazie izmēri potenciālo pircēju acīs ir nevis pieticības apliecinājums, bet gan ērtības pilsētas burzmā. Tipiskākie šā tirgus segmenta pārstāvji ir „Fiat 500” un „Mini”, kas, tāpat kā izmēros nedaudz lielākais „VW

Beetle”, veidoti ar nostalgisku atskatu uz vēsturiskajiem šāda nosaukuma automobiļiem. „Adam” gan šādu radurakstu nav, tas radīts pilnīgi no jauna. „Adam” galvenajās dizaina līnijās ir iznācis nedaudz līdzīgs tiešajam konkurentam „Fiat 500” — tāds mīlīgs, simpātisks bumbulis, pretēji „VW Up!” uzsvērtajai vēsajai funkcionalitātei. Ādamaņam ir savi svaigi un oriģināli vaibsti, kas to atšķir no citu jaunāko „Opel” modeļu saimes. Priekšpusē uzmanību uzreiz piesaista viena liela dzinēja ventilācijas atvere, kas ir līdzīga kā elpu aizraujošajam „Opel GT” rodsteram, kurš jau noņemts no ražošanas, arī ūdens lāses atgādinājoši priekšējie galvenie starmeši bez jebkādiem straujiem lauzumiem nav citu šobrīd aktuālo „Opel” modeļu stils. Kičīga aizmugure ar asstūrainu optiku un lecīgi uzrautu spoilerīti jumta malā. Riselheimas māketologi „Adam” sauc par individualizācijas čempionu. Un tiešām izvēles iespējas jumta un virsbūves krāsu toņiem, riteņu diskām, salona krāsām un arī apdarei nūdien ir plašas. „Opel” apgalvo, ka iespējamo kombināciju skaits mērāms desmitos tūkstošos. Personalizācijas

Turpinājums 5. lpp ➤



A Moto tests

Ne pārāk liels aristokrāts — «KTM Duke 125»

Ronalds Cimoška

Nemot vērā aizvien pieaugošo pieprasījumu astotdaļlitru klasē, pasaules vadošie motociklu ražotāji arvien vairāk sāk novirzīt savas ražošanas jaudas tieši šajā virzienā.

Galu galā, ja ir pieprasījums, piedāvājums sevi ilgi neliks gaidīt. Iecienītās kubatūras popularitāte ir vienkārša un saprotama — lielākā daļā valstu ar 125 cm³ darba tilpuma motocikliem atļauts pārvietoties, ja ir B kategorijas transporta līdzekļu vadītāja tiesības. Izpaliek ilga ceļš kāpās iegūt motocikla vadītāja apliecību, eksāmeni un citi apgrūtinājumi. Neizpaliek tikai braukšanas prasme, bet par to citreiz. Šīs kubatūras motocikli nepārtraukti atrodas pārdošanas reitingu virsotnēs.

Ražotāji parasti pārāk necenšas „nopakot” mazās un vidējās kubatūras motociklus, sak’, tāpat jau jaudas tiem nav pārāk daudz, ko tur vēl pūlēties. Galu galā pelnīt taču arī uz kaut kā rēķina vajag. Tā rezultātā šīs klases braucamie iegūst pavisam vienkāršas un vājas piekares, rāmjus, bremžu sistēmas u. c. Tomēr, kā rāda vēsture, katram likumam ir savi izņēmumi, un KTM, kā redzams, šo vispārināmo lietu ir ņēmis

nopietni. Ja jau izcelties, tad izcelties.

Uzļūkojot „Duke 125”, jau pašā sakumā top skaidrs, ka motocikla komponējums krietni pārspēj dzinēja iespējas. Ne katru 125 cm³ močiem var redzēt apgriezta tipa priekšējo dakšu (tradicionāli WP) agrāk šīs kompānijas pilnais nosaukums bija „White Power”, kas dažās slimīgi dīvainu uzskatu valstīs, tika uzskatīts par aizskarošu un rasistisku nosaukumu, kā rezultātā palika tikai saīsinājums WP) ar 43 mm cauruļu diametru. Kaut arī tā nav regulējama, tās monumentālisms to ar uzviju kompensē. Jaudīgs aizmugurējais centrālais amortizators, pastiprināta aizmugurējā dakša — šī šasija mierīgi varētu tikt galā ar kādu 500 kubu dzinēju. Pilnvērtīgs elektroniskais displejs ar dažādām funkcijām, visādā ziņā, „Duke 125” īpašniekiem noteikti nenāksies sarkt par savu mīluli arī daudz jaudīgāku braucamrīku ielukumā.

Kaut arī priekšējo riteni rotā viens bremžu disks, tas ir ne tikai visai iespaidīga lieluma — 280 mm, bet arī aprīkots ar 4 virzuļu radiālajām bremzēm, kas motociklam ar 124 kg neuzpildīto svaru, ir daudz vairāk, nekā būtu nepieciešams. Nedaudz vairāk uzspiežot uz

Turpinājums 7. lpp ➤

Kondicionieru diagnostika, remonts, uzpilde

Rīgā, Valmieras ielā 5 www.gvidis.lv Bez maksas info linija 8 000 33 22

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

autovadītājiem
ierocū nēsāšanai
pirmstermiņa komisija

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

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

SPRAUSLA
INRM TĪRĪŠANAS

SPRAUSLA
PĒC TĪRĪŠANAS

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

Mākoņu sacīkstes leģendas



Agnis Krauja

Neapšaubāmi, šis bija viens no drosmīgākajiem izaicinājumiem Latvijas autosporta vēsturē! Leģendām apvītājās „Pikes Peak International Hill Climb” sacīkstēs pirmo reizi vēsturē šogad 30. maijā startēja Latvijas komanda — Jānis Horeliks ar inženieru Andra Dambja un Kristapa Dambja konstruēto un „Ogres Servisa centrā” būvēto sacīkšu elektromobili „eO PP01”. Atšķirībā no Dakaras projekta, kur galvenais bija tikt līdz finišam, šeit mūsējie bija gatavojušies „iet uz visu banku” — cīnīties par uzvaru un jaunu trases rekordu! Un šim mērķim bija mobilizēti visi pieejamie resursi. Lai arī latviešu ugunskrīstības šoreiz beidzās ar efektīgu avāriju, trases vidusdaļā neprognozējami mainīgajos laika apstākļos mašīnai kādā virāžā

izslīdot no trases, jau pēc pāris stundām Kristaps Dambis savā „twitter” kontā paziņoja: „Rīt sākam gatavoties PPIHC 2014”! Un tas ir vislabākais iemesls, lai iepazīstinātu „AutoInfo” lasītājus ar dažām spožākajām lappusēm Paikspīkas sacīkšu 91 gadu ilgajā vēsturē.

Aizmirstiet par F-1, aizmirstiet par WRC, jo autosacīkstes savā pirmatnējākajā un patiesākajā formā risinās Paikspīkas mākoņos! Un tās nepakļaujas nekādiem FIA noteiktiem standartiem un tehniskiem ierobežojumiem. Šeit ir tikai viens noteikums — kurš visātrāk pa 19,99 km garo trasi uzbrauc virsotnē 4300 m augstumā virs jūras līmeņa, veicot 165 pagriezienus, tas ir uzvarētājs! Nekādu ierobežojumu — „Unlimited” klasē var braukt ar jebko, kam vien ir riteņi! Tikai un vienīgi „mākoņu

sacīkstē” vienā un tajā pašā dienā var redzēt un salīdzināt vienā trasē formulu, sportskāru, rallija un šosejas sacīkšu automobiļu un pat smago kravas automašīnu braucienus. Vienā mirklī jums garām 180 km/h ātrumā gar pašu kraujas malu panesas 900 zirgspēku jaudīgs sporta prototips, bet jau pēc minūtes, sacelot putekļu mākoņus, rēkdams nāk četrarpus



tonnu smags un 1600 zirgspēku jaudīgs „Freightliner” kravinieks. Skatoties vēsturiskos kadrus no pagājušā gadsimta astoņdesmitajiem gadiem, kad cīņā par ātrāko laiku ceļā uz Paikspīkas virsotni grants seguma putekļos gar bezdibēnu malu sānslīdēs traucās rallija leģendas Ari Vatanens un Valters Rērls, vadot neprātīgi jaudīgās B grupas mašīnas, šodien daudziem no mums šķiet, ka toreiz Paikspīkā sacīkšu spēkrati bijuši baismīgi neizvērti, bet to piloti — īsti dievi!

Paikspīkas kalns atrodas ASV, Kolorādo štata austrumos, 16 kilometrus uz rietumiem no Kolorādospringsas pilsētiņas. Šo 4302 metrus augsto kalnu 1806. gadā atklāja leitnants Zebulons Paiks, kuru prezidents Tomass Džefersons bija sūtījis ekspedīcijā izpētīt vēl neapgūtos lielos līdzenumus štata dienvidu daļā. Leģenda vēsta, ka, nonācis līdz

kalna pakājei, Paiks esot paziņojis, ka iekarot šo kalnu nekad nebūšot cilvēka spēkos. „Pikes Peak International Hill Climb” kalnā braukšanas sacensības ir otrais vecākais autosporta sarīkojums ASV, piekļopoties tikai slavenajam „Indy 500”, kas norisinās kopš 1911. gada. Paikspīkas kalnā braukšanas sacensības izveidoja vietējais biznesmenis Spensers Penrouzs, kurš 1915. gadā, ieguldot tiem laikiem astronomisku naudas summu — pusmiljonu dolāru (tolaik par šo naudu varēja nopirkt 2000 automobiļus „Ford T”) —, bija pabeidzis izbūvēt „Pikes Peak Highway” lielceļu un saņēmis no vietējās varas piešķirtās tiesības pēc saviem ieskatiem lietot šo ceļu turpmākos 20 gadus. Penrouza kungs par sava lielceļa izmantošanu iekasēja divus dolārus no katras automašīnas, viņš vēlējās piesaistīt šai skaistajai vietai pēc iespējas vairāk tūristu. Tādēļ nolēma, ka šeit jānotiek

autosacīkstēm, kas tolaik vēl nebija pārāk populārs pasākums. Pirmās sacīkstes uz Paikspīkas virsotni tika noorganizētas jau 1916. gadā. To pievilcību vairoja visai neliela dalības maksa (no 25 līdz 50 dolāriem) un iespaidīgais balvu fonds — par uzvaru dažādās mašīnu klasēs varēja saņemt no 500 līdz pat 2000 dolāriem —, kā arī milzīgs ceļojošais kauss no zelta un sudraba, ko katru gadu pasniedza uzvarētājam.

Pirmajās sacīkstēs vēlējās piedalīties ne vien autobraucēji, bet arī daudzas smalko aprindu slavenības, un uz starta stājās „Delage”, „Duesenberg”, „Cadillac”, „Hudson”, „Stutz” un citu tolaik ievērojamu automarku spēkrati. Visātrāk — 20 minūtēs un 55,6 sekundēs — distanci veica 22 gadus vecais Ri Lencs no Vašingtonas. Viņš brauca ar automobili „Romano Demon Special”, kas bija aprīkots ar 125 zirgspēku jaudīgu „Curtis” aviācijas dzinēju. Interesanti, ka uzvarētāja auto bija mazākais no visiem, bet pats pilots — visjaunākais šo sacensību dalībnieks. Pēc šīs vēsturiskās uzvaras autosporta pasaulē par Ri Lencu diemžēl neviens neko vairāk nav dzirdējis, bet par Paikspīkas sacīkšu pirmo lielāko zvaigzni kļuva Glens Šulcs, kurš laikā no 1923. līdz 1933. gadam uzvarēja septiņas reizes. Šo rekordu pārspēja Lui Anseris, no 1934. līdz 1951. gadam triumfējot deviņas reizes. 1968. gadā Bobijam Anseram pirmo reizi vēsturē izdevās Paikspīkas trasi veikt ātrāk nekā 12 minūtēs — ar „Rislon Special” automobili viņš uzrādīja rezultātu 11 minūtes, 54,9 sekundes. Šis rekords palika nepārspēts līdz pat 1979. gadam.

Turpinājums 4. 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 reklamai 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

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



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

9-19
10-15

**JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS**



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

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

PIEKABES ĀKI
ar E-20 sertifikātu

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

LIETIE DISKI, RIEPAS
DBV. EĻĻAS,
AUTOKOSMĒTIKA

Maskavas iela 446c
tālr. 66116670, 28618021
WWW.FARKOP.LV

CSDD kampaņa pret braukšanu reibumā „Ja dzer, tad nebrauc!”

Jūnija otrajā pusē, kā ik gadu, CSDD sadarbībā ar partneriem rīkoja sociālo kampaņu pret braukšanu reibumā „Ja dzer, tad nebrauc!”. Šī Jāņu kampaņa, pēc skaita 13, tika atklāta ar simbolisku dzērājšoferu zārka aiznaglošanu, lai samazinātu dzērājšoferu skaitu, lai pieminētu 25 pērn ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušos dzērājšoferus, kā arī – lai tas nebūtu vajadzīgs ne Līgo svētkos, ne pēc tam.

Kampaņas ietvaros ikviens tika aicināts aizdomāties par atbildību pret savu un apkārtni dzīvību, atgādinot, ka, braucot reibumā, tiek riskēts ar savu un apkārtni dzīvību. Lai brīdinātu par sekām, kas var rasties no braukšanas reibumā, kampaņas ietvaros tika demonstrēti video un audio klipī, radīts īpašs Līgo plānu ģenerators, bija iespēja nosūtīt dzērājšoferiem īsziņu no nākotnes.

Tāpat tika apkopota īpaša statistika par autovadītājiem – Līgām un Jāņiem. Pa Latvijas ceļiem pārvietoja 32177 Jāņi un 4974 Līgas, viņu iecienītākais transportlīdzeklis ir vieglais auto. Pozitīvi, ka ar katru gadu Līgas un Jāņi kļūst arvien prātīgāki, ievērojami samazinot savu pārkāpumu skaitu. Kopš 2012.gada Līgo svētkiem Jāņi ceļu satiksmes noteikumus pamanījušies pārkāpt 4544

reizes, savukārt Līgām fiksēts krietni vien mazāks rādītājs – 218 pārkāpumi. Jāpiebilst, ka pēdējo trīs gadu laikā Jāņu un Līgu vidū ievērojami samazinājies reģistrēto pārkāpumu skaits. Salīdzinājumam – laikā no 2009.gada līdz 2010.gada Līgo svētkiem Jāņi bija paspējuši izdarīt 5444, savukārt Līgas 312 pārkāpumus. Pērnajos Saulgriežos par dažādiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem aizturēti 40 Jāņi un 3 Līgas.

Statistikas dati liecina, ka pēdējo divu gadu laikā uz Latvijas ceļiem aizturēti vairāk nekā 9000 transportlīdzekļu vadītāju, kuri pie stūres sēdušies reibumā. Turklāt 14% no pērn izraisītiem ceļu satiksmes negadījumiem ar letālām sekām iemesls ir bijis transportlīdzekļa vadītāja alkohola un citu apreibinošo vielu ietekmē. Šajos negadījumos dzīvību zaudējuši 25 cilvēki. Dzērājšoferu un viņu izraisīto negadījumu skaits mūsu valstī ir nepiedodami augsts – šogad piecos mēnešos notikušas 204 avārijas, kurās vismaz viens vadītājs ir bijis alkohola reibumā un tas ir par 8% vairāk nekā pērn. Tas pierāda, ka Latvijas sabiedrībā vēl aizvien mājā uzskats, ka dzeršana un braukšana ir apvienojami jēdzieni.

Jāņu brīvdienų statistika kopumā liecina, ka šā gada kampaņa ir bijusi sekmīga. Proti, ja salīdzinām 2000.gada „asiņainos Jāņus”, pēc

kuriem atbildīgās institūcijas Latvijā uzsāka īstenot regulāras satiksmes drošības kampaņas, situācija ir uzlabojusies. Proti, 2000.gadā svētku dienās – 23.jūnijā, 24.jūnijā un 25.jūnijā – bojā gāja 26 personas. Taču jau trešo gadu pēc kārtas Jāņu dienā – 24.jūnijā – ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits ir nulle. Tiesa, divi bojā gājušie šogad bija pirms t.s. oficiālajām svētku dienām – 22.jūnijā, protams, nav iepriecinoši.

CSDD pieredze un citu valstu prakse liecina, ka dažādu kompleksu pasākumu vienlaicīga īstenošana – informatīvas kampaņas, sodu politikas pilnveide, infrastruktūras uzlabošana – ceļu satiksmes drošības uzlabošanai savus rezultātus sāk dot pēc aptuveni desmit gadiem, kopš šo pasākumu uzsākšanas un regulāras īstenošanas.

Viennozīmīgi un neapstrīdami uzsāktais darbs ir jāturpina gan CSDD, gan pārējiem iesaistītajiem. Tāpat kā iepriekšējos gadus, pēc svētkiem un Jāņu kampaņas noslēguma tiks analizēti dati, izvērtēti kampaņas rezultāti, tostarp, lai rastu priekšlikumus un konkrētas idejas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai. Viens no iespējamajiem risinājumiem un priekšlikumiem varētu būt saistīts ar likumdošanas pastiprināšanu vadītāja apliecības atgūšanai „dzērājšoferiem”.

Tehniskās apskates nakts – 2013

Ņemot vērā sabiedrības lielo interesi un atsaucību 2012.gadā, arī šogad CSDD plāno rīkot Tehniskās apskates nakti.

Paredzēts, ka tā notiks Antenas ielas tehniskās apskates stacijā, Rīgā, augusta beigās. Aicinām sekot līdzi informācijai

CSDD mājas lapā – www.csdd.lv un CSDD kontiem sociālajos tīklos!

CSDD kampaņa „Mopēds – mazs un neaizsargāts”

CSDD piedāvā konkrētus risinājumus mopēdistu drošības uzlabošanai: braukšanas eksāmens, vecuma palielināšana un stingrāki sodi

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, CSDD sadarbībā ar partneriem maija un jūnija mīļā īstenoja kampaņu mopēdistu drošībai – „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. 2012.gada „mopēdu bilance” ir samērā skarba – 150 negadījumi ar cietušajiem un trīs bojā gājušie, no kuriem viens bijis septiņus gadus vecs zēns. Turklāt gandrīz puse jeb 47% no visiem avārijās cietušajiem ir gados jauni mopēdisti vecumā no 14 līdz 20 gadiem. Tāpat pēdējo gadu laikā ievērojami pieaudzis reģistrēto mopēdu skaits – līdz 2013.gada sākumam Latvijā reģistrēti vairāk nekā 23 tūkstoši mopēdu, kas ir par 25% vairāk nekā motociklu.

Šogad piecos mēnešos Latvijā reģistrēti 52 ceļu satiksmes negadījumi, kuros ievainojumus guvuši 34 mopēdu un motorolleru vadītāji un pasažieri, savukārt bojā gājis viens mopēda vadītājs. Salīdzinot ar attiecīgo laika periodu pērn, mopēdu negadījumu skaits samazinājies par 16% un negadījumos ievainoto skaits – par 3%.

Viens no skaidrojumiem, kāpēc situācija ir nedaudz uzlabojusies, ir šī gada maijā un jūnijā CSDD un partneru īstenotā mopēdistu drošības kampaņa „Mopēds – mazs un neaizsargāts”. Šī kampaņa guvuši plašu atpazīstamību sabiedrībā, to pamanījuši 72% Latvijas iedzīvotāju – secināts sabiedriskās domas pētījumu centra SKDS veiktajā

aptaujā. Salīdzinoši augstāki kampaņas atpazīstamības rādītāji ir dažādu transporta līdzekļu vadītāju un/vai pasažieru grupās, tai skaitā kampaņu pamanījuši 82% aptaujāto mopēdu vai motorolleru vadītāju.

Kampaņas novērtējuma rezultāti liecina, ka tā ir sasniegusi savu mērķi – likt mopēdu vadītājiem apzināties riskus un ievērot drošas braukšanas principus, kā arī pievērst pārejo ceļu satiksmes dalībnieku uzmanību mopēdiem un palīdzēt viņiem labāk izprast šos braucamos. Pārliecinošs vairākums jeb 95% iedzīvotāju sapratuši šīs kampaņas galvenos vēstījumus – mopēds ceļu satiksmē, salīdzinot ar automobiļiem, ir neaizsargātāks un tam ir lielāki draudi uz ceļa, kā arī to, ka trieciens, ko autovadītājs pat nejūt, mopēda vadītājam var būt nāvējošs.

Drošas braukšanas principus un potenciālo negadījumu riskus attiecībā uz braukšanu ar mopēdu vai motorolleru labi vai ļoti labi pārzina vairāk nekā 60% aptaujāto respondentu. Savukārt 39% iedzīvotāju savas zināšanas vērtē samērā kritiski – kā viduvējas vai sliktas, secināts SKDS veiktajā aptaujā.

Piesakot mopēdu vadītāju drošas braukšanas kampaņu, CSDD kopā ar partneriem rosināja arī virkni iniciatīvu situācijas uzlabošanai, prasot lielāku atbildību no mopēdu vadītājiem. Piemēram, no 2014. gada ieviest vadīšanas eksāmenu (līdztekus jau esošajam teorētiskajam eksāmenam), kas veicinās teorētisko zināšanu pielietošanu praksē gan sagatavojoties eksāmenam, gan pārbaudījuma laikā un turpmākajā dalībā ceļu satiksmē, kā arī palielināt minimālo vecumu mopēda vadītāja apliecības iegūšanai no pašreizējiem 14 gadiem uz 16 gadiem.

„Pat nebijām gaidījuši, ka stingrākas likuma normas tik atzinīgi novērtēs sabiedrība. Mūsu iniciatīvai par izmaiņām likumdošanā savu atbalstu pauduši ne vien drošas braukšanas eksperti, bet arī jauno mopēdistu vecāki un pat paši jaunieši,”

norāda CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš.

Viens no izplatītākajiem jauno mopēdistu pārkāpumiem ir atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana, kas vairumā gadījumu iespējama, „pateicoties” mopēdu pārbūvei un ātruma ierobežotāju demontāžai. Turklāt būtiski, ka pusi no visiem šogad notikušajiem mopēdu ceļu satiksmes negadījumiem izraisījuši un tajās dažādas traumas guvuši tieši jaunieši vecumā līdz 25 gadiem.

Tāpat mopēdu vadītāju vidū joprojām aktuāla ir transportlīdzekļu vadītāja alkohola reibumā – šogad par braukšanu reibumā sodīti 164 mopēdu vadītāji, pērn – par vienu mopēdu vadītāju reibumā var izraisīt traģiskas sekas, tāpēc viens no policijas uzdevumiem šajā jomā ir mazināt reibumā braucošo skaitu un tādējādi arī potenciālo negadījumu riskus,” stāsta Valsts policijas Prevencijas pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis. „Sākoties siltajam laikam un palielinoties mopēdistu skaitam uz ceļiem, policija aktīvi pievērsīs uzmanību arī šai satiksmes dalībnieku grupai, kontrolējot noteikumu ievērošanu, rīkojot reidus un preventīvi skaidrojot būtiskāko.”

Kampaņas „Mopēds – mazs un neaizsargāts” ietvaros mopēdisti un ikviens satiksmes dalībnieks tika uzrunāts ar video klipiem un vides reklāmām. Savukārt sadarbībā ar apdrošināšanas sabiedrības ERGO izstrādāts īpašs video tests, kurā tika izspēlētas piecas dažādas situācijas ceļu satiksmē, kurās iesaistīti mopēdisti. „Zināšanas drošas motobraukšanas testā pārbaudīja 1616 interneta lietotāju. Lielākā daļa jeb 83% to izpildīja bez kļūdām, kas ir ļoti labi! Tomēr reālā ceļu satiksmes negadījumu statistika dzīvē izēmē citu ainu – uz ceļa zināšanas tiek aizmirstas. Visbiežāk tas notiek pārgalvības un bravūras dēļ,” komentē ERGO valdes locekle Baltijā Ingrida Kirse.

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

R

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

K

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

TA

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

TA 3.5t

Moskavas iela 448
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67132107

TA 3.5t

Sāpils iela 6a
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67471571

TA

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

AIZKRAUKLE,

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

ALŪKSNE,

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

BALVI,

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

BAUSKA,

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

CĒSIS,

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

DAUGAVPILS,

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

TA

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

DOBELE,

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

GULBENE,

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

JELGAVA,

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

TA

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

JĒKABPILS,

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

TA

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

JŪRMALA,

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

KRĀSLAVA,

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

KULDĪGA,

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

R

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

LIEPĀJA,

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

TA

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

LIMBAŽI,

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

MADONA,

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

OGRE,

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

PREIĻI,

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

RĒZEKNE,

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

TA

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

SALDUS,

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

TALSĪ,

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

TA

Fr. Blumberga iela 9
Pirm., otr., treš., piektdienās 8.30 - 17.00
Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63224370

TUKUMS,

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

VALKA,

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

VALMIERA,

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

TA

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

VENTSPILS,

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

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
ejļļ maīņa
garantija

Rīga, Zolitūde, Granzdas 15
mob. t. 29848899 - Aivars
zemgalemp1@inbox.lv

**SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO
TRANSMISIJU REMONTA CENTRS**

Artillerijas iela 48 Rīga
Mob.t: 266 766 11, 29 2345 03

Silver Crown

Mākoņu sacīkstes leģendas



Turpinājums no 2. lpp

Ilgus gadus šis sacensības bija izteikts amerikāņu sports, kurā tradicionāli par uzvaru cīnījās tikai un vienīgi jeņķu „Good Old Boys” ar saviem pašu konstruētajiem „sprintkāriem”, kuriem bija lielle V8 dzinēji, ne vairāk par 500 kg svara un aizmugures piedziņa, taču 1984. gadā Paikspīkas izaicinājumu pirmo reizi pieņēma eiropieši. Ar ralliju „Audi Quattro”, kura jauda bija vismaz 450 ZS, Paikspīkā ieradās slavenā francūziete Mišele Mutona, kura 1982. gadā gandrīz kļuva par pirmo sievieti — pasaules čempioni rallijā. Visiem vietējiem mačo tas bija īsts šoks — viņi pirmo reizi redzēja B grupas rallija mašīnu ar turbomotoru un pilnpiedziņu un pirmo reizi redzēja sievieti, kura pie sporta auto stūres bija tikpat ātra kā viņi paši, ja ne vēl ātrāka. Veicot iepazīšanos ar trasi, Mišela tika piekerta pārsniedzam ceļu satiksmē atļauto ātrumu (tobrīd ceļš vēl nebija slēgts) un gandrīz nokļuva cietumā, bet beigās pēc soda nomaksas viņai atļāva startēt, taču ar īpašu nosacījumu, ka „Audi” dzinēju viņa drīkstēs iedarbināt tikai uz starta līnijas. Neskatoties uz dažiem tehniskiem defektiem, debitante izcīnīja cienījamo otro vietu absolūtajā ieskaitē. 1984. gadā iekarot



Paikspīkas kalnu devās arī leģendārais norvēģu rallijkrosa braucējs Martins Skanke ar 560 ZS jaudīgu „Ford Escort Mk3 Xtrac” automašīnu. Tikai pārsista riepa distances beigu posmā liedza viņam debijas reizē izcīnīt uzvaru. Tas bija sākums pārējās pasaules invāzijai Paikspīkā.

1985. gadā Mišele Mutona ar „Audi Quattro” bija atpakaļ un uzvarēja, uzstādot jaunu rekordu! 1986. gadā ar jauno „Sport Quattro S1” iekarot Paikspīku „Audi” gribēja sūtīt savu labāko rallija pilotu — divkārtējo (1980., 1982. g.) pasaules čempionu Valteru Rērlu, taču amerikāņu autosporta leģenda Bobijs Anšers, kurš tolaik aizstāvēja „Audi”

komandas godu IMSA seriālā, izvirzīja vāciešiem ultimātu — vai nu dosiet man mašīnu Paikspīkai, vai arī nevarēsiet vairs izmantot manu vārdu reklāmas aktivitātēs. „Audi” bija spiests piekāpties, un Anšers uzstādīja jaunu rekordu 11 minūtes, 09:22 sekundes. 1986. gadā pēc vairākām traģiskām avārijām rallijā tika aizliegtas radikālās B grupas automašīnas, bet uz Paikspīkas sacīksti FIA ierobežojumi nekādi neattiecās. Tieši šeit 1987. gada jūlijā tika aizvadīta superjaudivo B grupas monsturu pēdējā, epohālā rūpnīcu komandu „milžu cīņa” — „Audi” pret „Peugeot”. Divkārtējais pasaules čempions vācietis Valters Rērls, piecu B grupas ralliju uzvarētājs, pie vācu mašīnas — speciāli sagatavota 1000 zirgspēku jaudīga „Audi Sport Quattro S2” — stūres pret 1981. gada pasaules rallija čempionu somu Ari Vatanenu, sešu B grupas ralliju uzvarētāju, pie franču auto „Peugeot 205 T16 Evo2” stūres. Vācu komandai Paikspīkā jau bija uzkrāta piecu gadu pieredze, frančiem Amerikā šī bija debija, taču pasaules rallija čempionātā mazais lauvēns „Peugeot 205 T16” pēdējās divās sezonās kādreizējo rallija dominatoru „Audi Quattro” bija „sasitis lupatās” un kļuvis tikpat kā neuzvarams (no

sekundes vēlāk, jo distances beigu daļā „Peugeot 205” turbīnai radās defekts gaisa padeves sistēmā. Pēc uzvaras Valters Rērls ar asarām acis teica: „Tas bija traki, bet ļoti bieži trakās lietas ir pašas labākās dzīvī. Paikspīka ir kulminācija visam, ko var izdarīt ar rallija automašīnu.”

1988. gadā „Peugeot” atgriezās Paikspīkā ar jaunu apņēmību, jaunu mašīnu „405 Turbo 16” un jaunu pilotu sastāvu — Vatanenam bija pievienojies jaunās paaudzes „lidojošais somis”, aktuālais pasaules rallija čempions Juha Kankunens. Jaunais „Peugeot 405 Turbo 16” bija vēl viens solis tālāk par B grupu, tam bija vairāk nekā 600 zirgspēku jaudīgs turbodzinējs, pilnpiedziņa, visi četri piestūrējami riteņi un tikai nepilnu 900 kg



„Paikspīkai nelīdzinās neviena cita sacīkste. Esi tikai tu un tava mašīna, un tikai šis viens vienīgais mēģinājums! Bet tieši tāpēc virsotnes iekarošana rada tik fantastisku sajūtu. Es vēlētos, kaut varētu nodzīvot visu dzīvi ar tādu kaisli, ar kādu es braucu Paikspīkā!” — pēc finiša teica Ari Vatanens.

1989. gadā pie „Peugeot 405” stūres uzvarēja amerikānis Robijs Anšers, bet somu pilota uzrādīto laiku viņam pārspēt neizdevās. Vatanena rekords 10 minūtes, 47:22 sekundes tika pārspēts tikai 1994. gadā, kad amerikānis Rods Millens ar „Toyota Celica Super Sport Turbo” veica trasi 10 minūtēs,

Turpinājums 7. lpp ➤



Jo mazāks, jo stilīgāks!

«Opel Adam» un «Fiat 500» degustācija

► Turpinājums no 1. lpp

pamatpaketes ir trīs — „Jam”, „Slam” un „Glam”. Pēdējais visdrīzāk ir cēlies no angļu vārda ‘glamour’, nevis no pagājušā gadsimta septiņdesmitajos gados radītā un jaunajā tūkstošgadē renesansi piedzīvojušā rokmūzikas novirziena glemroka. Bet mēs degustācijas laikā pārliecinājāmies, ka vecā, labā „T.Rex”, „Slade” un „Sweet” mūzika mūsu „Adam Glam” salonā iederējās patiesi lieliski, tāpat kā jauno glemrokeru „The Poodles”, „Bai Bang” un „De La Cruz” enerģiskās kompozīcijas.

Salonā formāli ir četras vietas, taču aizmugurē ir visai pašauri un arī bagāžnieciņš ir paredzēts apmēram trim lielajiem iepirkumu maisiņiem. Neko vairāk no šādu izmēru mašīnas arī nevar vēlēties. „Adam” nepāprotami ir automobīlis diviem — jeb diviem lieliem un ne vairāk kā diviem pusaugu bērniem. Priekšā pat 185—190 cm gariem braucējiem būs gana ērti un komfortabli. Sēdekļi gan nav tik ergonomiski pielāgojami, kā „Insignia”, „Astra” un „Mokka” dārgākajās versijās, taču visnotaļ cienījami sēžamie ar 220 mm regulēšanu attālumā un 57 mm augstumā. Salona apdari var veidot pēc

sešpakāpju pārnenumkārbas un pilnīgi jauna trīscilindru 1,0 litra tilpuma benzīna turbomotoriņa. Taču neliela tilpuma dīzelversija, kāda ir galvenajam konkurentam, pagaidām solīta netiek. Ražotājs nesola arī automātisko transmisiju, kas uzreiz spētu piesaistīt ādamam daudzas sieviešu kārtas autobraucējas. Braucam! Stūres sajūta nav peļama. Standarta režīmā patīkami stingra nulles punktā un ar diezgan sakarīgu reaktīvo pretspēku manevros, bet „City” režīmu arī pilsētā nelietoju, taču šis režīms ļaus viegli manipulēt stūresratu ar smalki manikirētām dāmu rociņām. Ātrumkārbas kulise varēja būt nedaudz kompaktāka, taču kopumā 1,4 litru 100 ZS mašīna pilsētā likās pietiekami sprigana un izveicīga. Arī jau krietnos šosejas ātrumos mazais „Opel” ietur stabilu kursu un nebaidās pretimbraucošu kravas „fūru” radītu vēja virpuļu. Uz ātrgaitas šosejas ļoti prasās pēc sestā pārnenuma. Pēc trim degustācijas dienām iznāca, ka tērējām ne mazāk kā 6 litrus benzīna uz 100 kilometriem. Braucot ar 90 km/h, ap pusotru litru gan jau nomestu, taču tik un tā spriganais mazulis likās ļoti ēdelīgs. Bāka tukšojas ātrāk, nekā gaidīts, bet pie vainas ir nevis auto apetīte, bet gan bākas tilpums — tikai nedaudz virs 30 litriem.



īpašnieka gaumes — pieejams plašs spektrs krāsu un dekoru, kā arī stilīgas griestu apdares un gaismas efekti. „Adam” var nodrošināt „Premium” limeņa tehnoloģijas, tostarp jauno „IntelliLink” borta informācijas un izklaides sistēmu, kas auto pamatcenai pievieno vien 300 eiro un ļauj savienot savu viedtālruni („Android” vai „Apple iOS”) ar automašīnu. To noteikti novērtēs moderno tehnoloģiju fani, no kuru vidus arī tiek cerēts piesaistīt „Adam” pircējus, no kuriem vairāk nekā pusei vajadzētu būt jauniem klientiem. Taču bez viedtālruna pat karšu navigācija „BringGO” šeit nestrādā. Mūsdienīgo tehnoloģiju uzskaiti var turpināt ar jaunākās paaudzes automašīnas stāvvietā novietošanas palīg sistēmu un aklās zonas brīdinājuma sistēmu.

Vismazākais „Opel” būvēts uz GM globālās „Gamma II” platformas, tādas pašas, kāda piemīt arī mazajam krossoveram „Opel Mokka”, uz kādas taps arī jaunā „Corsa”. Balstiekārtas — priekšā ierastais „makfērsons”, bet aizmugurē daļēji atkarīga vērpes sija. Stūres mehānisms ar elektrisku pastiprinātāju, kā jau pieklājas istam pilsētas auto, ar speciālu „City” režīmu, kas, lēni ripinot, atvieglo stūres pagriešanu. Zem motora pārsega atrodas kāds no diviem četrcilindru benzīna dzinējiem. Lielākā tilpuma 1,4 litru agregātam ir divas jaudas — 87 vai 100 ZS, taču griezes momenti abiem identiski 130 Nm. Kā bāzīte kalpo 1,2 litru 70 ZS dzinējs. Visiem trim arī viena un tā pati piecpakāpju manuālā pārnenumkārbā, vien mazajam dzinējam citādas pārnenumu attiecības. Drīz „Adam” tikšot arī pie jaunas



Kopumā „Opel Adam” ir gandrīz ideāls lielpilsētas mazauto, tas radīts Eiropas lielo metropolu publikai, kas braukšanu ar prasīgākiem auto uztver kā personīgās brīvības ierobežošanu. Ādama paredzamo triumfu aptumšo tikai viens apstāklis — jau pirms četriem gadiem visas Eiropas metropoles ir iekarojis „Fiat 500” — viens no stilīgākajiem jaunāko laiku automobiļiem, kas liek jukt pasaulei prātā vairāk nekā „Ferrari Enzo” un „Lamborghini Murcielago”, kaut arī ir tikai itāliešu zaporožeca mazdēls.

«Fiat 500»

„Fiat 500” nav tikai automašīna. „Fiat 500” ir parādība, kas atstājusi pēdas vēsturē, turklāt ne tikai ietekmējusi automobiļu



turpmāko attīstību, bet arī modi, reklāmu, popmūziku un pat... kulināriju. Tieši 50 gadus pēc kulta auto statusu iemantojušā „Fiat 500” prezentācijas Turīnā turpat tika prezentēts tā ideoloģiskais mantinieks — mūsdienu „Fiat 500”. Jauno „Fiat 500” no 1957. gada oriģināla šķir pusgadsimts, un tas vairs nav motorollers „Piaggio” uz četriem riteniem. Mūsdienu „Fiat 500” ir pirmais supermini, kas saņēmis piecas zvaigznes „crash” testos. Tas ir otrais supermini, kam izdevies kļūt par Eiropas Gada auto (2008. gadā). Tam no visiem mazauto ir viskvalitatīvāk nostrādātais salons, kā arī neapverams papildaprīkojuma apvārsnis ar 549 396 variantiem. Un tam ir nopietna „Abarth” sporta versija ar 150 zirgspēkiem.

Atšķirībā no „Mini Cooper” un „VW Beetle”, fiatīņš, šķiet, saglabājis oriģinālā modeļa proporcijas, un tas piešķir īpašu retro šarmu. „Fiat 500” ar saviem koķetajiem apaļumiem gandrīz ikvienam šķiet ja nu ne skaists, tad mīlīgs jau nu noteikti. Efektīga priekšpuse, sānskaits ar milzīgu durvju plakni un neticami maza, slīpa aizmugures daļa. No skata gandrīz apaļš — cik garš, tik plats. Taču tas ir mānīgs vizuālais iespaids, jo fiatīņu tomēr nevar noparkot kā smārtu — vienalga, gareniski vai šķērsām. Atšķirībā no oriģinālā piecsimtā, šeit motors novietots priekšā, bagāžnieks ir aizmugurē un atverams kopā ar



stiklu kā hečbekā. Patiesam retro iederētos durvis, kas veras uz otru pusi, un motors aizmugurē...

Šodien visi mazauto tiek veidoti kastes formā ar vertikālu aizmuguri kā „VW Up!”, taču fiats drīzāk atgādina piramīdu, riteņi ļoti tālu izvirzīti virsbūves stūros. Hromēti dekoratīvie bamperi, durvju rokturi un sānskata spoguļi mazulim piešķir nepieciešamo elegances devu. Izmēros „Fiat 500” ir īsts supermini automobīlis, jo tā garums ir pieticīgi 3,55 metri, platumā auto nepārsniedz 1,65 metrus un augstumā — 1,49 metrus. Taču 2,3 metrus garās riteņu bāzes ietvaros atrodas pasažieru telpa ar sēdvietām četriem cilvēkiem.

No aizmugures šķiet, ka fiatīnā varētu būt ievietots ērts klubkrēsls vienam braucējam un stūre pa vidu. Bet patiesībā piecsimtais iekšā ir lielāks, nekā no ārpusē izskatās. Vadītāja sēdpozicija veidota pēc vidējā itālieša izmēriem. Stūres kolonna nav izvelkama, tādēļ braucējam ar garākām kājām nāksies stūrēt ar izstieptām rokām. Sākumā to uztveru kā trūkumu, taču baltais salona noformējums fascinē! Visas vadības sviras un pedāļi darbojas ar pārsteidzošu vieglumu. Sēdpozicija diezgan augsta, pilsētas satiksmes plūsmā noteikti nejutos kā mazākais dzīvnieciņš džungļos. Plašuma sajūtu vēl pastiprina stiklotais jumts. Vēl



dažas lietas, pie kā jāpierod, ir salīdzinoši biežais stūres rats, kā arī retro stilā ieturētais instrumentu panelis — izskatās interesanti un labi iederas kopējā ainā, tomēr pirmajā brīdī ir grūti orientēties spidometra un tahometra rādījumos. Ar laiku gan nākas atzīt, ka šāda kombinācija ir drīzāk veiksmīga nekā neparocīga, jo visa vadītājam svarīgā informācija atrodas vienuviet un ir labi salasāma, arī oranžajos toņos ieturētie displeji ir vienkārši, stilīgi un funkcionāli, tāpat kā pats auto. Ātrumpārslēga svira ar liela diametra bumbu galā atrodas uz pacēluma centrālajā konsolē un ir tieši pa rokai, turpretim rokas bremzes svira atrodas dziļi starp sēdekļiem un vismaz vienu reizi var tikt sajaukta ar sēdekļa augstuma regulatoru. Priekšā sēdošajiem ērti iekārtoties nebūs problēmu, bet aizmugurē pasažieriem gan vajadzēs saspiesties, tomēr — ja nav plānots tāls ceļojums, sāpoša mugura nedraud. Aizmugures sēdekļu pagalmi gandrīz atduras aizmugurējo durvju stiklā, tomēr bagāžniekā vietas diviem palieliem ceļojumu koferiem pietiks — ar 185 litru tilpumu tas nav īpaši liels, tomēr par 15 litriem pārspēj „Adam” tilpumu, turklāt pastāv arī iespēja nolicīt 50:50 attiecībā dalīto aizmugurējā sēdekļa atzveltni, ja nepieciešams pārvadāt ko lielāku. Turklāt bagāžnieku pielādēt ir visnotaļ ērti — tā maliņa ir salīdzinoši zema, savukārt vāks paceļas augstu virs galvas.

„Fiat 500” paredzēti trīs aprīkojuma līmeņi — „Pop”, „Lounge” un „Sport”. „Lounge” sērijas aprīkojumā ietilpst liela elektriski atverama lūka, kas paredzēta kā klasiskajam, pusgadsimtu senajam „Fiat 500” modelim uzstādītā atvāzamā auduma pārsega idejas turpinājums. Stiklots jumts „atvieglo” atmosfēru kabīnē un restaurē 60. gadu izjūtas. Taču 1200 eiro ir gandrīz desmitā daļa „Fiat 500” cenas, tad jau jādomā, ka lētais „Fiat 500 Pop” vairāk atgādina 1957. gada itāliešu tautas mašīnu. Taču baudījums no mūsdienu „Fiat 500” atkarīgs no sastāvdaļām un to kombinācijas. Iespējas nopirkt tādu „Fiat 500” kā nevienam ir varenas, un kādēļ gan ne, ja siko variāciju (svitras uz jumta, dekoru utt.)

Turpinājums 6. lpp ►

Jo mazāks, jo stilīgāks!

«Opel Adam» un «Fiat 500» degustācija



► Turpinājums no 5. lpp

skaitis pārsniedz pusmiljonu. „Fiat 500” mājas lapā griežas aksesuāru universs no svitrām Itālijas karoga krāsās līdz dažnedažādiem starta numuriem, rūtiņām, logotipiem utt. un vēl vesels Milānas audumu veikals iekšējai apdarei.

Degustētajam sniegbaltajam „Fiat 500” ir 1242 cm³ benzīnmotors un piecpakāpju manuālā pārnesumkārbā, pašmasa tikai 940 kg un stils pāri visam! Bet varbūt, ka „Fiat 500” galvenais trumpis ir tas, ka šī ir viena no retajām automašīnām, kura spēj veikt vērā ņemamu attālumu, ielejot benzīnu „par piecīti”, jo pat pilsētas režīmā degvielas

patēriņš ir aptuveni 5 litri uz 100 kilometriem nobraukuma. Ja gribas braukt ar vēl mazākiem izdevumiem, tad var izvēlēties 1,3 litru dīzeli (75 ZS), kurš attiecīgi vidēji patērēs 4,2 litrus degvielas. Degvielas tvertnes tilpums atbilst automobiļa izmēriem — tikai 35 litri. No ikdienas lietošanas viedokļa fiatīņš ir ļoti patīkams — viegli stūrēt, viegli braukt un galu galā arī viegli noparkoties, turklāt vietās, kurām citi autovadītāji brauc garām. Jauda nav liela, tomēr, ņemot vērā, ka stilīgais „bumbulis” sver tikai 940 kilogramus, ar to pietiek arī sportiska braukšanas stila cienītājiem, katrā ziņā auto nešķiet tūlīgs nedz pilsētā, nedz arī uz šosejas, kad jāveic apdzīšana. Virsbūves pašos stūros novietotie riteņi nodrošina apskaužamu stabilitāti, ātrumā izbraucot virāžas, manevrēšana ir ļoti viegla un veikla, un tas prot bremzēt kā maza formula. Dzinējs atrodas tikpat kā rokas stiepiena attālumā un skaļi atgādina par savu klātbūtni pat pie vienmērīga braukšanas ātruma, taču braukšanas azartu tas tikai pastiprina. Labi saklausāms arī ceļa trokšnis, taču traucējošs tas kļūst, tikai braucot pa bruģi. Sportiskā pacietā piekare paredzēta gludam asfalta segumam, taču Latvijas ceļa grambas to nespēj caursist. Mašīna pat uz izcili drāņķīga asfalta turas kopā kā viens vesels. „Fiat” braši turas gan uz asfalta, gan grants seguma un ir piemērotāks tālākam braucienam, nekā varētu gaidīt. Bet pats labākais ir ideāla manevrēšana pilsētā, un jau pēc karstā vasaras dienā Rīgas centra sastrēgumos pavadītas stundas ar vecu itāliešu popmūziku fonā es fiatīņā sajūtu „la dolce vita” aurā, un jo ilgāku laiku pavadām kopā, jo vairāk iepatīkas... pēc divām dienām vairs pavisam nevēlos no mazā fiatīņa šķirties

Degustācijas secinājumi

„Opel Adam” plusi: elegants interjers, labs aprīkojums un ļoti plašas individualizācijas iespējas; **mīnusi:** lai arī skaitās četrvietīgs, reāli vieta ir tikai diviem braucējiem; pietrūkst vēstures auras.

Ne tik šķis kā „Fiat 500”, taču šarmants un gana praktisks. „Adam” ir normāls kompakts auto, kas beidzas uzreiz aiz vadītāja muguras — aiz tās ir tikai divas simboliskas sēdvietas un mazītiņš bagāžnieks, taču priekšā diviem sēdētājiem ir tādas ērtības, kādas ne katreiz sastapsi pat kompaktklasē. Braukšana diezgan sportiska, tikai stūre šķita pārāk viegla. „Adam” trumpis ir ārkārtīgi plašās noformējuma un aprīkojuma opcijas. Diez vai uz ielas jebkad izdosies redzēt divus pilnīgi vienādus ādāmiņus. „Adam” modeļa bāzītes cena ar 1,2 litru motoru maksā, sākot no 10 416 eiro. Tas izskatās cerīgi, bet lielākie motori, ja vēl tos papildina ar „Jam”, „Slam” un „Glam” krāšņo atribūtiķu, jau „kož makā”. „Glam” un „Slam” aprīkojuma līmenī cenas sākas attiecīgi no 12 700 un 13 000 eiro, bet par 100 ZS dzinēju jāpiemaksā 900 eiro.

„Fiat 500” plusi: neparasts retrostila izskats un interjers, elastīgi dzinēji un konkurētspējīga cena; **mīnusi:** ietilpība — ierobežota, auto tēlam pietrūkst nopietnības.

Rets automobilis uz ielas spēj piesaistīt tik daudz uzmanības! Jo „Fiat 500” ir un paliek pats stilīgākais pilsētas auto — labvēlīgi tukls, šķelmīgs, mazliet bezkaunīgs un bezgala švītīgs. Tas ir trīsrarpus metru garš bumbulis ar lieliem logiem, lielu stūri, retro

stila spidometru, mazu bagāžnieku, divām ērtām sēdvietām priekšā un ne tik ērtām aizmugurē. „Fiat 500” sākmucena ir 10 250 eiro par plikāko „Pop” versiju ar 1,2 litru benzīna motoru, bet auto ar dīzeļdzinēju „Fiat 500 1.3 Multijet Lounge/Sport” maksās jau 15 574 eiro.

Pēc ārējiem izmēriem „Adam” ir nedaudz prāvāks par piecsimto, jo tā garums ir par 152 mm lielāks, platumā vācu auto pārsniedz itālieti par 339 mm, bet augstumā 3 mm pārsvars ir piecsimtajam. Taču 2,3 metrus garās riteņu bāzes ietvaros itālietis pamanījies ievietot bagāžnieku, kas par 15 litriem lielāks nekā vācietim. Tiesa, nolaizot aizmugures sēdekļus, ādams iegūst 163 litru handicapu. Piecsimtais no ārpuses vizuāli šķiet daudz mazāks par „Adam”. Bet patiesībā piecsimtais iekšā ir lielāks, nekā no ārpuses izskatās. Otrajā rindā sēdošajiem vietas celgalim šķita pat par kripatu vairāk nekā ādamā. Tiesa, plecu augstumā fiatīņš ir šaurāks. Ja vērtējam dzinēju un transmisiju izvēli, tad „Adam” pagaidām tā ir visai pieticīga, toties „Fiat 500” arsenālā ir gan dīzels gan sešpakāpju kārbā. Personalizācijas iespējas gan „Fiat 500”, gan „Adam” izskatās patiesi iespaidīgas, un pārējie konkurenti šiem abiem krāsaini dzīvespriecīgajiem var pretstatīt vien piecdurvju versijas pieejamību (kā „VW Up!” un „Škoda Citigo”) vai trīsdurvju versijas neesamību (kā „Chevrolet Spark” un „Kia Picanto”). Konkurence? Mini ir pārāk dārgs, bet „VW Up!” un pārējie — ir pārāk utilitāri, tiem pietrūkst stila.

Auto ziņas



Mustang no „Nozust 60 sekundēs” pārdots par miljonu dolāru

Kompānijas „Mecum Auction” sarīkotajā izsolē 1967.gada „Ford Mustang” kupeja „Eleanor” no Holivudas kinofilmas „Nozust 60 sekundēs” (Gone in 60 Seconds) ar Nikolasu Keidžu un Andželīnu Džoliju galvenajās lomās, pārdota par vienu miljonu ASV dolāru.

Pavisam minētās kinofilmas uzņemšanā piedalījās 11 „Ford Mustang” kupejas, kas tika pārbūvētas kompānijā „Cinema Vehicle Services”, sadarbibā ar pazīstamo Hotrodu konstruktoru Čipu Fūzu. Tikai trīs no vienpadsmit automašīnām spēja pārvietoties pašas, turklāt divas no tām sadauzīja filmas uzņemšanas laikā. Izsolē izliktais automobilis bija vienīgais, kas tika filmēts tuvplānos piedalījās video rullīšos un filmas reklamēšanas pasākumos.

„Mustang Eleanor” pamatā ir 1967.gada Ford Mustang fastbeks, kam iebūvēts 400 ZS jaudīgs astoncilindru motors komplektā ar četrpaku manuālo pārnesumkārbu. Automobilim ir oriģināla dizaina motora un bagāžas nodalījuma pārsegs, 17 collu riteņi ar „Goodyear Eagle F1” riepiem, izvērstas riteņu arkas, pazemināta piekare, neista slāpekļa oksīda paātrinājuma iekārta un centrā novietots papildgaismu komplekts. Līdz ar automobili pircējs iegūst sertifikātu, kas apliecina automašīnas autentiskumu.



Panther sola īstus ūdens priekus

Amerikāņu kompānija „WaterCars” prezentējusi savu universālo braucamrīku „Panther”, kas vienlīdz labi jūtas uz šosejas, piekrastes kāpās un uz ūdens.

„Panther” dizains noskatīts no klasiskā Jeep CJ-8, taču atšķirībā no tā uz vieglas tērauda šasijas tiek stiprināts pret koroziju imūns stiklšķiedras korpuss, kas papildīts ar trīs kvadrātmetriem stiropora materiāla. 4,57 m garo un 1338 kg smago amfibiju uz priekšu dzen Honda 3,7 litru V6 benzīna motors ar 250 ZS jaudu. Komplektā ar četrpaku manuālo pārnesumkārbu universālais braucamrīks uz šosejas var sasniegt 130 km/h, bet uz ūdens tā maksimālais ātrums ir 71 km/h. No sauszemes transportlīdzekļa par laivu „Jeep” amfibija pārvēršas 15 sekunžu laikā. Pie plusiem jāpieskaita tas, ka braucamrīku var izmantot arī sālajā jūras ūdenī (pēc tam gan tiek rekomendēta rūpīga noskalošana ar saldūdeni) un tas, ka dažās valstīs tā vadīšanai nav vajadzīga speciāla atļauja.

„WaterCars” savu ražojumu piedāvā divos veidos — kā daļēji sakomplektētu (šasija un korpuss atsevišķi) — cena 76 000 dolāru un pilnā komplektācijā — cena 135 000 dolāru. Piebildīsim, ka „WaterCars” savu „Panther” reklamē kā ātrāko šāda veida transportlīdzekli pasaulē.



Fisker zaudēja 35 000 \$ uz katru auto

Laikam ejot atklājas arvien pārsteidzošākas ziņas par bankrotējušo ASV hibridautomobiļu ražotāju „Fisker”.

Jaunākā informācija liecina, ka uz katru pārdoto „Karma” sedanu „Fisker Automotive” zaudējis 35 tūkstošus dolāru. Pavisam tika pārdoti 2450 automobiļi, nodarot zaudējumus 85 miljonu 750 tūkstošu dolāru apmērā, bet kopējais hibridautomobiļu ražotāja zaudējums pēc dažādiem aprēķiniem ir aptuveni 1,1 – 1,4 miljardi dolāru.

Bijušie „Fisker” darbinieki atklājuši, ka kompānija cietusi zaudējumus burtiski ik uz soļa. Piemēram, dizaina un tehnisko risinājumu pilnveidošanā tika veiktas daudzveidīgas pārmaiņas, kas nevarēja palikt bez sekām. Pastāvīgas izmaiņas tehniskajā konstrukcijā noveda pie tā, ka daudzas jau izgatavotas un apmaksāts detaļas gluži vienkārši vairs nebija izmantojamas.

Kompānijas dibinātājs un vadītājs Henriks Fiskers piekopa autoritāru vadīšanas stilu un neieklauzījās nekādos padomos. Tā kompānijas inženieri vēltīgi mēģināja iestāstīt, ka neveiksmīgi izveidotajai izplūdes sistēmai, kas bija izvadīta pie priekšējiem riteņiem, palielināja trokšņu līmeni salonā un samazināja spēka iekārtas atdevi, nepieciešamas izmaiņas. Lai gan Karma konstrukcija paredzēja standarta izplūdes sistēmas uzstādīšanu, Fiskers iztērēja miljonus, maksājot kompānijām, kas izstrādāja kabīnes izolācijas risinājumus.

STAG auto gāzes iekārtas

ekonomija un ekoloģija

TRANSBALTIJAS TIRDZNIECĪBAS KORPORĀCIJA

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 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

Ne pārāk liels aristokrāts — «KTM Duke 125»



➤ Turpinājums no 1. lpp.

priekšējām bremsēm, motocikls burtiski rokas iekšā asfaltā. Visas šīs „delikateses” savienojumā ar spēcīgu cauruļu rāmi, ļauj ar mazo „Duke” braukt tādos režīmos, kas ir pieejami tikai daudz nopietnākiem motocikliem.

Atzišos kādā senā grēkā. Kādreiz es visai šķībi skatījos uz šīs kubatūras motocikliem. Ko tur slēpt, bija tāds netikums, mani uzskati bija diezgan klasiski un — kā likums — stereotipu pilni. Jūs jau aptuveni nojaušat — kas tad tā par kubatūru, tas jau mopēds maziem bērniem, istiem džekiem moči sākas no 600 cm³ — un tā tālāk. Uzminiet, kad tas pārgāja? Pareizi — tajā pašā brīdī, kad dabūju ar tiem kārtīgi izbaukties. Šo motociklu dzimtā stihija ir pilsētas, tādēļ īpaši satraukties par maksimālo ātrumu (pēc ražotāja datiem 125 km/h, neiebrauktam dzinējam mums sanāca 121km/h, kas ieobrauktam dzinējam pat ļautu nedaudz pārsniegt ražotāja norādīto) nevajadzētu. Līdz „simtiņam” „Duke 125” ieskrienas diezgan nīpri. Salieciet kopā zemo svaru, izcilu šasiju un to, ka, lai dabūtu adekvātu paātrinājumu, dzinējs ir jātur visu laiku tuvu pie

maksimālajiem apgriezieniem... Zināt, kas iznāks? Riktīgs huligāns, ar kuru mierīgi pabraukt, praktiski nav iespējams. Vienu brīdi, braucot pa pilsētu, tā aizrāvos, ka sapratu — vajag nedaudz nomest tempu, citādi pilsētas satiksme jau sāka pārvērsties par sacīkšu trasi. Ar pilnu gāzi „lidoju” iekšā katrā iespējamajā spraugā starp mašīnām, stājos ar kaucošām riepiem „šķērītē” pie krustojumiem, lēkāju pa trotuāriem (kā nekā pietiekami augstais klirens un 150 mm piekares gājiens pats burtiski uzprasījās šādiem izgājieniem) un vēl, un vēl, un vēl... Šajā vietā acīmredzot ir jābeidz visu iespējamo un neiespējamo izdarību apraksts, citādi pēc numura iznākšanas man „uz kafiju” uzprasīsies Ceļu policija.

Brauciens ar fotogrāfu pa trasi atklāja citu pārsteidzošu šā motocikla rakstura šķautni — neskatoties uz to, ka mūsu kopējais svars bija ap 180 kilogramiem, „Duke 125” šajā sakarā neizrādīja nekādas īpašas pretenzijas — diezgan raiti paātrinājās un smuki „zīmēja” pagriezienus. Braucot ar šādas klases „Duke”, nepameta sajūta, ka no jauna uzprojektētais 125 cm³ 15 ZS dzinējs ar divām sadales vārpstām ir „nožņaugts”, cik vien tas iespējams, lai ierakstītos

KTM 125 DUKE tehniskā specifikācija

Modelis	KTM 125 DUKE
Modeļa gads	2011.
Pašmasa	124 kg
Riteņu bāze	1350 mm
Platums	nd
Klirens	nd
Degvielas tvertnes tilpums	11,0 l
Dzinējs	
Tips	1 cilindra, 4 taku
Cilindra diametrs x virzuļa gājiens	58,0 x 47,2 mm
Darba tilpums	124,7 cm ³
Kompresijas pakāpe	12,7:1
Jauda	15 ZS/9,500 apgr./min
Maksimālais griezes moments	12 Nm/8000 apgr./min
Gāzes sadales mehānisms	DOHC
Barošana	Elektroniskā iešprice BOSCH
Dzesēšanas sistēma	Šķidrums
Aizdedzes sistēma	Elektroniskā aizdedze
Transmisija	
Saiņš	Daudzdisku, eļļā
Ātrumkārbā	6 pakāpiņu
Galvenais pārvads	Kēde
Šasija	
Priekšējā riepa	110/70-17
Aizmugurējā riepa	150/60-17
Priekšējās bremses	Viens 280 mm disks
Aizmugurējās bremses	Viens 230 mm disks

nepieciešamajos legālajos 125 cm³ normatīvos. Domāju, ka, nedaudz „paburoties” ap šo dzinēju, varētu dabūt tīri labus dinamiskos rādītājus.

Vienīgās pretenzijas testa laikā tika vērstas uz „Duke 125” ergonomiku. Acīmredzot ražošanas vieta (Indija) uzlika savu zīmogu uz šā modeļa braucēju auguma vidējiem parametriem. Pie maniem 180 cm, celgali isti nevarēja atrast sev ērtu izvietojumu. Visticamāk uz šā braucamā visertāk juties braucēji, kuru augums nepārsniedz 170 cm.

Testa secinājumi: kopumā „hercogēns” (‘Duke’ — hercogs, angļu val.) atstāja ļoti labu iespaidu gan veikspējas, gan kopējā izpildījuma kvalitātes ziņā. Protams, KTM kompānijai šāda tipa un kubatūras ielas tehnika ir jaunums, bet, ja šā modeļa tehniskā kvalitāte tiks noturēta pietiekami augstā līmenī, tad pircējiem būs, par ko aizdomāties, pieņemot lēmumu par šādas klases motocikla iegādi.



Mākoņu sacīkstes leģendas

➤ Turpinājums no 4. lpp.

04,06 sekundēs. Šo rekordu japānis Nabuhiro „Monsters” Tadžima ar „Suzuki XL-7” pārspēja tikai pēc 13 gadiem, kad daļa trases jau bija noasfaltēta, tādēļ daudzi amerikāņi tieši Millena rezultātu uzskata par oriģinālās Paikspīkas absolūto rekordu. Vēsturiski „Pikes Peak International Hill Climb” sacīkstes allaž noritējušas pa bīstamu grants ceļa serpentīnu, taču laika gaitā trase pakāpeniski tika noasfaltēta, sākot ar pašu stāvāko — vidējo posmu, bet 2012. gadā pirmo reizi sacīkstes risinājās uz simtprocentīga asfalta seguma. Tādēļ nav izslēgts, ka jau tuvākajos gados mēs redzēsim Kolorādospringsas trasē sacenša-

minūti! Elektroautomobilī līdz šim nav spējuši uzvarēt absolūtajā vērtējumā, taču īsajā un likumotajā trasē tie ar katru gadu kļūst par nopietnāku spēku. Ne velti šogad elektromobili par savu braucamo bija izvēlēties viens no pieredzējušākajiem sportistiem — deviņkārtējais Paikspīkas uzvarētājs japānis Nobuhiro Tadžima. Viņš arī kļuva par „Electric” klases uzvarētāju, pērngad uzstādīto klases rekordu (10:15,380) uzlabojot par 31 sekundi. Mūsu Jānis Horeliks ar „eO PP01” pēc pirmā trases sektora nākamajam uzvarētājam zaudēja vien četras sekundes, bet nākamajā sektorā diemžēl avarēja. Taču, nekas Paikspīkai līdzīgs agrāk nebija braukts, jo nekā līdzīga jau nemaz nav. Bija jāiztieks ar sacīkšu



mies arī kādu F-1 mašīnu. Galu galā šīs ir pasaulē vienīgās tik augsta līmeņa autosacīkstes, kurās pastāv „Unlimited” klase — spēkratiem bez jebkādiem tehniskiem ierobežojumiem.

2013. gada sacensībās pārliecinoši labāko rezultātu uzrādīja deviņkārtējais pasaules rallija čempions Sebastians Lēbs no Francijas ar 875 zirgspēku „Peugeot 208 T16 Pikes Peak” automobili — 8 minūtes un 13,878 sekundes (vidējais ātrums — 140 km/h!). Pērn amerikānim Raisam Milenam ar 700 zirgspēku „Hyundai Genesis Coupe” izdevās sasniegt rekordu, veicot trasi 9 minūtēs un 46,164 sekundēs. Lēbs ar savu „Peugeot” šo rekordu pārspēja par vairāk nekā pusotru

reglamentā paredzētajām nedaudzajām treniņu dienām (treniņos atļauts veikt tikai trešdaļu trases, kvalifikācijā — pusi). Galu galā Paikspīku ar pirmo piegājieni savulaik neiekaroja ne Ari Vatanens, ne Juha Kankunens, ne Markuss Gronholms. Tas bija izdevies vien Valteram Rērļam un tagad arī Sebastianam Lēbam. Bet mums paliek cerības uz nākamo gadu! Pēdējā laikā elektroautomobilī sevi pieteikuši kā potenciāli Paikspīkas uzvarētāji, un šodien neviens vairs nešaubās par to, vai uzvarēs, bet gan slēdz derības par to — kad uzvarēs. Un kāpēc lai latviešu būvēts elektroauto ar latviešu pilotu nekļūtu par pirmo Paikspīkas absolūto uzvarētāju?!

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 apvērpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, saiņģu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un rullju maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Luktu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.



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

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



A Degustācija

Pilsētas krosovers «Renault» stilā

Agnis Krauja

„Renault” jaunā pilsētas krosvera „Captur” prezentācija Baltijas valstu žurnālistiem notika 26. jūnijā Lietuvā, Viļņas pievārtē, viesnīcā „Le Meridien Vilnius”.

Radošā brīvība, kas tika ļauta „Renault” dizaineriem, strādājot pie šā modeļa, nepārprotami izpaužas tā izskata īpatnībās. Plūstošās līnijas izceļ tā dinamiskās virsbūves proporcijas, savukārt lielā diametra riteņi, ievērojams klīrenss, platā riteņu bāze un uz priekšpusi izvirzītais horizontālais vējstikls veido savdabīgu kompaktnu (MPV), apvidus auto (SUV) un sportiska hečbeka sajaukumu. „Captur” ir lieliski piemērots individuālai pielāgošanai katra klienta vēlmēm, tam ir pieejams plašs divu toņu virsbūves krāsojumu, riteņu krāsojumu, gaišas un tumšas salona apdares, apšuvuma audumu un grafisko elementu piedāvājums, kas spēs apmierināt visdažādākās gaumes.

Preses konferencē „Renault” pārstāvi atklāja, ka ar šo modeli franču autoražotājs vēlas jaunus standartus šobrīd tik aktuālajā un



strauji mainīgajā pilsētas krosveru tirgū. Apvienojot stilu, individuālas pielāgošanas iespējas un ģimenes auto praktiskumu, kā arī krosvera cienīgu veiktspēju ar ekonomisku degvielas patēriņu, „Renault” jaunajam modelim ir uzdevums iekarot nozīmīgu B segmenta tirgus daļu. Liekot uzsvāru uz inovācijām, „Renault” vēlas vēl vairāk nostiprināt savu jaunatklājēja reputāciju daudzpusīgu un pieejamu auto izveides jomā.

B segmenta krosveru ir pavisam jauns tirgus, kas sāka attīstīties tikai 2010. gadā ar nozīmīgā modeļa „Nissan Juke” parādīšanos. Sekojot saviem inovāciju instinktiem, „Renault” ir pārliecināts par šā jaunā autotirgus segmenta potenciālu. Eiropā krosveru veido 8 % no kompaktauto kopējā segmenta (B segmenta). Šā tirgus līderi ir ierastie hečbeki (74 %), savukārt kompaktnu īpatsvars nedaudz pārsniedz 11 %, universālu — 5 %, bet kupejas un kabrioleti kopā veido atlikušos 2 procentus. Eiropā 2012. gadā tika pārdoti apmēram 257 000 krosveru. Sagaidāms, ka 2013. gadā

krosveru tirgus daļa divkāršosies, sasniedzot 14 procentus. „Renault Captur” ienākšana tirgū saasinās konkurenci mazo krosveru segmentā, kur līdzās jau esošajiem „Nissan Juke”, „Opel Mokka”, „Peugeot 2008” un „Chevrolet Trax” modeļiem drīzumā ienāks arī jauni spēlētāji — piemēram, „Ford Ecosport” un „Fiat 500X”.

Automobiļu dizaina arhitektūra ir vispārārtīta „Renault” kompetences joma, turklāt frančus vienmēr ir raksturojusi drosme un vēlme pēc inovācijām. Veidojot jauno krosveru, „Renault” apzinājās, ka ambiciozam dizainam nepieciešami arī augsti kvalitātes standarti. „Renault Captur” svārs ir gandrīz tāds pats kā „Clio III”, par spīti tā lielākiem gabarītiem un papildu komforta un drošības aprīkojumam. „Captur” dizains iemieso jauna veida pievilcību, pateicoties tā iespaidīgajām un valdzinošajām virsbūves līnijām, kurās jaušamas jaunā „Clio” iezīmes, kā arī oriģinālajam divu toņu krāsojumam. Kompakts no ārpuses, ietilpīgs un modulārs iekšpusē, „Renault Captur” kārtējo reizi nojauc klašu robežas. „Renault” apgalvo, ka

„Captur” modelī ir iemiesotas trīs auto segmentu labākās īpašības: krosveru (SUV) raksturs, minivenu (MPV) ietilpība un praktiskums un kompakta hečbeka dinamika un braukšanas sniegums. 2,60 m garenbāze un 1,51 m šķērsbāze, liela diametra riteņi (16 vai 17 collu riteņi, 660 mm diametra riepas) un iespaidīgais klīrenss (200 mm) paver ceļu uz piedzīvojumiem. Vadītāja sēdekļa augstums ir regulējams 70 mm amplitūdā — sev ērtāko stāvokli varēs atrast jebkura garuma vadītājs. Iespējams regulēt gan stūres augstumu (par 60 mm), gan dziļumu (50 mm). Paaugstinātais vadītāja sēdpozicijas stāvoklis (10 cm augstāks nekā jaunajam „Clio”) rada pārliecības sajūtu, ērtības braucējiem nodrošina ietilpīgs salons: attālums no akseleratora pedāļa līdz aizmugurējo sēdekļu atzveltni ir 1730 mm, savukārt aizmugurē sēdošajiem attālums starp priekšējo un aizmugurējo sēdekli ceļgalu augstumā ir 215 mm (par 75 mm vairāk nekā jaunajam „Clio”), bagāžas nodalījums ar maināmu tilpumu no 377 dm³ līdz 455 dm³, ko nodrošina dalīts (proporcijās 60:40) 160 mm amplitūdā bīdāms aizmugurējais sēdekļs, kuru var nolocīt, izveidojot līdzenu grīdu.

Jaunais modelis iemieso „Renault” ambīcijas: inovācijas padarīt pieejamas iespējami lielākam autovadītāju skaitam. Krosveru klasē „Captur” ievieš vairākus progresīvus risinājumus, kas braucējiem atvieglos ikdienu, ieskaitot bīdāmus aizmugurējos sēdekļus, vairākstāvokļu bagāžnieka grīdu, kā arī multivides paketi, kurā ietilpst „Media Nav” un „R-Link” sistēmas. Inovāciju elementu sarakstu papildina divu toņu krāsojums, izvelkamais „Easy Life” sikumu nodalījums priekšējā panelī un „Zip Collection” noņemamie sēdekļu pārvalki.

Patentētie „Zip Collection” noņemamie, ar rāvējslēdzēju aiztaisāmie sēdekļu pārvalki ir tik ģeniāli vienkārši un praktiski risinājumi,

ka jābrīnās — kāpēc neviens autoražotājs par to nebija iedomājies jau agrāk. Ar vienu rokas kustību atverot rāvējslēdzēju, „Zip Collection” sēdekļu pārvalkus var viegli noņemt un mājās izmazgāt veļasmašīnā — salons vienmēr būs tikpat tīrs kā tikko iegādātam automobilim.

„Easy Life” atvilkne ir atjautīgs mantu glabāšanas risinājums, kas ir pievilcīgāks un praktiskāks par ierasto sīkietu nodalījumu ar atveramu vāciņu. „Easy Life” atvilkne ir viegli aizsniedzama arī no vadītāja vietas. Tās ietilpība ir 11 litri, un tajā var ievietot tādus bieži izmantotus priekšmetus kā galda datori, fotoaparāti vai rokassomiņas.

„Renault Captur” tika projektēts „Renault” tehnocentrā, kas atrodas Francijā, Gijankūrā, un to ražo Spānijas pilsētā Valjadolidā; auto tiks pārdots vairāk nekā 50 valstīs (ieskaitot arī Dienvidkoreju — ar „Renault Samsung Motors” emblēmu).

Pēc pirmās iepazīšanās jāteic, ka „Renault” jaunais modelis ar latviešu ausij ne visai labskanīgo nosaukumu „Captur” ir stilīgs un praktisks automobils ģimenēm, kas ir atvērtas pasaulei, kurām piemīt piedzīvojumu gars un kuras meklē kaut ko atšķirīgu. „Captur” noteikti patiks visiem tiem vadītājiem, kuri vēlas, lai viņu auto radītu jauneklīgu un mūsdienīgu tēlu.

Autoserviss

**AUTO GĀZES IEKĀRTAS
APKOPE, REMONTS**

«Ātrums serviss» SIA

Lubānas iela 82, Rīga
+371 2044 9994
www.atrumsgaze.lv
info@atrumsgaze.lv

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

ABMOTO

Rezerves daļas • Aksešuāri
Velu 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**

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

RADIATORI

TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA

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

AUTO RITMS

AUTOEVAKUATORS

24H

T. 2255 5543

turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

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

www.turbomotors.lv

**STARTERI un
GENERATORI**

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

**REZERVES
DAĻAS**

DARBA LAIKS: 9-18, ST. 10-15
Ropazu ielā 59, Rīga (pretī Čiekurkalna tirgum)
tālr. 67551284, mob. 29463403
www.twinauto.lv e-mail: veikals@twinauto.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
Tālrunis: 29-296-613
www.ecogas.lv

ecogas