



2. lpp



4. lpp



5. lpp

Nem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

JANVĀRIS
NR. 1 / 2014 (195)

www.autonews.lv

A Degustācija

Mans mīlākais izmērs

«Renault Captur» un «Peugeot 2008» degustācija

Agnis Krauja

Iespējams, ka, dzīvojot kādā lauku rajona centrā Kurzemē, kur sniega ziemā parasti ir mazāk, vai Vidzemē, kur ziemā ceļi tiek rūpīgi greiderēti, krossover nebūs pirmā nepieciešamība, taču Latvijas galvaspilsētā ziemas apstākļos ar parastu vieglo auto vien nepietiek, ja gribat bez kavēšanās un stresa tikt ārā no Juglas vai Imantas guļamrajonu iekšpagalmiem vai izbraukt Pārdaugavas mazās ieliņās. Tieši tāpēc, ka dzīvoju Rīgā, mazie pilsētas krossoveri ir mans mīlākais auto izmērs. Jo, kad atnāk ziema, vairs nevēlos šosejas asfaltam zemu pieplakušu sportisku kupeju, pat neskatos virsū stilīgām zemprofilā riepiem, par daudz iekārojamākām lietām kļūst lieli riteņi, paaugstināts klīrenss un vismaz iluzoras bezceļu spējas, kas sola tikšanu cauri uz ielas braucamās daļas sētnieku sastumtajām kupenām...

Mazo pilsētas krossoveru galvenais trumpis ir nedaudz augstāks klīrenss un lielāki riteņi, kas īpaši noderīgi uz mūsu tipiski nelīdzenajiem ceļiem. Arī augstāka sēdpozicija un dziļskais izskats šādiem braucamrīkiem piešķir zināmu „krutuma” piešprici, bet to īpašniekiem — papildu pašapziņu un drošības izjūtu. Kā rāda „Juke” divarpus gadu pieredze tirgū, mazos krossoverus visbiežāk pērk lētākajās modifikācijās ar priekšpiedziņu. Jo lielākā daļa pseidodžipu jeb krossoveru mūsdienās pārvietojas pa asfaltu, bet pircējus interesē pēc iespējas zemāka cena. Sen jau pierādīts, ka neba izcilas apvidus spējas ir noteicošais arguments, kādēļ lietotāji izvēlas krossoverus. Daudzi autoražotāji tāpēc nemaz neapgrūrina sev dzīvi ar „pilnpiedziņas problēmu”. Ja arī dažiem modeļiem pilnpiedziņa tiek piedāvāta, tad tikai dārgākajās komplektācijās ar jaudīgākajiem dzinējiem. Tāpēc jau šādi spēkrati mūsdienās daudzviet tiek klasificēti savdabīgā apakšklasē, kam pat izgudrots speciāls nosaukums „urban

allroad” — pilsētas visceļu automobiļi. Grūti iedomāties, kādus „visceļus” tie meklēs Parīzē, Berlīnē vai Londonā, bet pie mums, Rīgā, ziemas apstākļos tie savu eksistenci attaisnos katru dienu, tiklīdz braukšanas maršruts aizvedīs nost no lielajām satiksmes maģistrālēm uz mazajām ieliņām, pa kurām nekursē sabiedriskais transports.

Mazie B segmenta krossoveri ir pavisam jauns tirgus segments, kas sāka attīstīties tikai 2010. gadā ar „Nissan” drosmīgā, pēc pirmā skata pat nedaudz šokējošā modeļa „Juke” parādīšanos. Atšķirībā no citiem automašīnu segmentiem mazie krossoveri izrādījās vienīgā augošā autotirgus sadaļa pat Eiropas dziļākās ekonomiskās krīzes laikā. Vēl 2008. gadā globālajā tirgū tika pārdoti 130 tūkstoši šādu automobiļu, bet piecus gadus vēlāk realizācija bija palielinājusies vairāk nekā divas reizes — 264 000 vienību. Autotirgus eksperti uzskata, ka 2018. gadā B klases krossoveru tirdzniecības apjoms varētu pārsniegt jau pusmiljona sliekšni. Franči kādu laiku āreji augstprātīgi, taču iekšēji ar zināmu skaudību vēroja, kā popularitātes augļus bauda „Nissan” radītais mazais šķēlmis „Juke”, un tikai 2012. gada nogalē beidzot paši bija nobrieduši iecirst zobus tik vilinošajā mazo krossoveru pīrāgā. Taču nu jau pīrāga dalītāju ir saradies vesels bars — atraktīvajam rupucim „Nissan Juke” uzradies vesels pulks sekotāju — „Opel Mokka”, „Chevrolet Trax”, „Peugeot 2008” un „Renault Captur”. Arī citi autoražotāji sparīgi gatavo līdzīgas koncepcijas modeļus.

«Renault Captur»

Franču autobūvētāju pēdējais sasniegums — „Renault” modelis ar latviešā ausij visai nebaudāmo nosaukumu — „kapčer” — nav nekāds apvidnieks. Tas ir uz „Clio” bāzes veidots kompakts pilsētas

krossover, kuram jākonkurē ar daudziem citiem šā strauji augošā tirgus segmenta jaunpienācējiem. 2011. gada Ženēvas autoizstādē „Renault” prezentēja dizainera Lorensa van den Akera veidotu iespaidīgu futūristiska izskata konceptauto ar nosaukumu „Captur”. Ražotāja pārstāvji apgalvoja, ka viņu krossover būs vēl interesantāks un agresīvāks nekā „Nissan Juke”. Un daudzi noticēja, jo frančiem taču itin bieži ir padevušies ļoti atraktīvi automobiļi. 2013. gada pavasarī „Renault” laida klajā sērijveida modeli, kam bija saglabāts koncepta oriģinālais nosaukums, turklāt automobilis tika demonstrēts tajā pašā spilgti oranžajā krāsā, taču no efektīgās ārienes visai maz bija palicis pāri... Nav jau tā, ka „Captur” sērijveida modelis būtu pilnīgi pazaudējis Van den Akera domas lidojumu, taču ģimenes auto statusa diktētie praktiskuma nosacījumi prasa savu tiesu. Lai gan vizuālās atraktivitātes ziņā „Juke” pārspēt nav izdevies, „Renault” modelis ir sanācis divreiz praktiskāks par japāņu brālēnu. Radošā brīvība, kas tika ļauta „Renault” dizaineriem, strādājot pie šī modeļa, tomēr izpaužas tā izskata īpatnībās. Plūstošās līnijas izceļ tā dinamiskās virsbūves proporcijas, savukārt lielā diametra riteņi, ievērojamais klīrenss, platā riteņu bāze un uz priekšpusi izvērztais horizontālais vējstikls veido savdabīgu kompaktena (MPV), apvidus auto (SUV) un sportiska hečbeka sajaukumu. „Renault” mazajam krossoveram piedāvā virsbūvi divos kontrastējošu krāsu toņos, kā arī interesantas individualizācijas iespējas, dinamisko kopbildi papildina oriģināli riteņu diski — arī tie mantoti no konceptauto. Lai uzrunātu gados jaunāku pircēju, kas vēlas ko vairāk par ierindas mazauto, īsti vietā ir lozungs „Nost ar folksvāģenisko pelēcību!”.

„Captur” veidots uz „Renault Clio” bāzes — mazā krossovera pamatā ir tā pati „Renault-Nissan” B modeļu platforma, kas izmantota arī „Nissan Juke”. Garumā tas pat par nepilniem sešiem centimetriem pāraudzis Clio hečbeku, taču — izrādās — ir par 15 mm īsāks nekā jau pieminētais „Juke”. „Captur” svars ir gandrīz tāds pats kā „Clio”, par spīti tā lielākiem gabarītiem un papildu komforta un drošības aprikojumam. „Renault Captur” ārējās dimensijas: garums — 4122 mm, platums — 1778 mm, augstums — 1567 mm, garenbāze — 2606 mm, klīrenss — 170 mm, riepas — 205/55 R17, bagāžnieks — 377 litri. Salīdzinot ar „Peugeot 2008”, „Captur” ir nedaudz lielāks visos izmēros: garums — +36 mm, platums — +38 mm, augstums — +10 mm, garenbāze — +69 mm, klīrenss — +5 mm, bagāžnieks — +26 litri. Salīdzinot ar „Opel Mokka”, „Captur” visos izmēros ir mazāks (garumā — par 155 mm, augstumā — par 79 mm), toties tam ir par 13 mm augstāks klīrenss. „Renault” apgalvo, ka „Captur” modeļi ir iemiesotas trīs auto segmentu labākās īpašības: krossoveru (SUV) raksturs, minivenu (MPV) ietilpība un praktiskums un kompakta hečbeka dinamika un braukšanas kvalitāte.

„Renault Captur” ir mantojis mazā brāļa „Clio” jauneklīgi stilīgo interjeru, kurā pieejama plaša krāsu dažādība un individualizācijas iespējas. Franču dizaineriem tajā izdevies apvienot modernu arhitektūru, ko raksturo plastiskas formas un dzīvespriecīgas krāsas, un optimālu ergonomiku. Krossovera salons no „Clio” atšķiras vienīgi ar augstāku sēdpoziciju un plašāku telpu plecu un galvas apvidū. Paaugstinātais vadītāja sēdpozicijas stāvoklis (10 cm augstāks nekā jaunajam

„Clio”) rada pārliecību, bet 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 „Clio”). Mašīnā braucot četratā, par vietas trūkumu sūdzēties nekļājas. Jaunatne noteikti novērtēs dārgākajās modifikācijās pieejamo multivides paketi, kurā ietilpst „Media Nav” un „R-Link” sistēmas, kas sniedz iespēju mašīnā atskaņot sev tīkamāko mūziku no interneta radiostacijām un beidzot izvairīties no komercradiostaciju „širpotreba” hitiem! Franču ražotājs lepojas ar „Captur” salona inovatīvajiem risinājumiem. Viens no tiem — noņemami sēdekļu pārvalki, kas pa perimetru piestiprināti ar rāvējslēdzēju. Gadījumā, ja vecais sēdekļu audums ir sasmērējies vai sagrības vizuāli atjaunināt interjeru, atliek pie „Renault” pārstāvja iegādāties citu pārvalku komplektu no „Zip Collection” kataloga. Vēl viens „Captur” lepnuma elements ir „Easy Life” cimdu nodalījums priekšējā panelī. Tas ir nevis uz augšu vai leju atverams, bet gan izveidots kā atvilktnis — sīkantu novietne šādi ir ērtāk pārlūkojama un vajadzīgās lietas vieglāk sasniedzamas. „Captur” bagāžas nodalījuma apjoma ziņā daudz neatpaliek no „Renault Megane”, taču krossoverā ir bīdāms (16 cm diapazonā), tāpēc kravas telpu iespējams palielināt no 377 līdz visai respektablam 455 litru apjomam. Otrā sēdekļu rinda dalīta (proporcijās 60:40), nolokot jebkuru tās daļu, izveidojas līdzena grīda. Kravas telpas apjoma ērtākai izmantošanai bagāžnieka plaukta paneli var novietot divos līmeņos — vai nu nolikt bagāžnieka

Turpinājums 5. lpp ➤



Mācību centrs “BUTS”
Mācīes, sāc JAUNO
ar citu vērēnu, kļūstot par
pieprasītu speciālistu!

Automehāniķis 95. kods
Autoelektriķis
Auto diagnostika
Autoatslēdznieks
Aerogrāfija
Auto krāsošana

1 Izgriez šo kuponu,
reģistrē to Meža ielā 7, Rīgā
un saņem 10% atlaidi mācībām!
Piedāvājums spēkā līdz 01.02.2014.
T. 67408211, 26684949

**SAMARIEŠU
LATVIJAS
APVIENTRĪBA**

Saņem izziņu
30 minūtēs!

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

► autovadītājiem
► ieroču nēsāšanai
► pirmstērmiņa komisija

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

Arnis Blodons

Rīga Radio 94.5 FM
Rīga Radio 94.5 FM

**PIRMĒNĀS 18:00-19:00
AUTOPASAULE**

Frenks Viljamss kā īsts latvietis

(Turpinājums.
Sākums iepriekšējā numurā)

„Galvenais ir cilvēki. Cilvēki, kas izsalkuši pēc panākumiem. Kā mēs ar Patriku Hedu 1977. gadā, kā Alans Džonss 1979. gadā, kā Naidžels Mansels 1985. gadā,” — tā pats Frenks Viljamss raksturo savas komandas panākumu recepti.

„Williams” F-1 komanda ir izcīnījusi 7 pasaules čempiona titulus, 9 Konstruktoru kausus un 114 „Grand Prix” sacīkšu uzvaras. Kad 1997. gadā „Williams” 9. reizi ieguva Konstruktoru kausu, tobrīd F-1 vēsturē šādu panākumu vēl nebija guvusi neviena cita komanda. Diemžēl šis Konstruktoru kauss Viljamsam tā arī palicis pēdējais, bet rekordu 2000. gadā pārspēja „Ferrari”. Par pasaules čempiona titulu pēdējo reizi „Williams” pilots cīnījās 2003. gada sezonā — tas bija kolumbietis Huans Pablo Montoija, kurš kopvērtējumā palika trešais aiz Šumahera un Raikonena, bet Konstruktoru kausā „Williams”, tāpat kā iepriekšējā gadā, piekāpās „Ferrari”. Kopš tā laika komanda ar panākumiem nav lutināta un pamazām atkritusi no līderu grupas uz otrā ešelona beigu daļu. Pēdējā „Williams” komandas „Grand Prix” uzvara tika gūta 2012. gada maijā Spānijā, kad par sensāciju parūpējās venezueļiešu pilots Pastors Maldonado. Iepriekšējā uzvara bija gūta pirms 7 gadiem — 2004. gadā Brazīlijā, kad savās pēdējās sacīkstēs ar „Williams” formulu triumfēja Montoija.

Neatbalsta savējos

„Williams” allaž tikusi uzskatīta par „britu nacionālo komandu”, taču Frenks Viljamss allaž rīkojies kā kosmopolīts, nevis Lielbritānijas patriots. Pārsteidzoši, bet abi britu piloti, kuri visai nācijai par lielu sajūsmu tās sastāvā izcīnīja pasaules čempiona titulus — Naidžels Mansels (1992. g.) un Deimons Hills (1996. g.) —, uzreiz pēc savas triumfa sezonas beigām tika... atlaisti no darba, jo Frenks tā arī līdz galam viņiem nenoticēja (ka Mansels spēj būt labāks par Sennu ilgtermiņā; ka Hills jebkad spēs pieveikt Šumaheru). Pret saviem tautiešiem, britu pilotiem, viņa attieksme nūdien ir bijusi kā īstam latvietim pret citu latvieti. Vecajos, labajos laikos ar Frenka Viljamsa „gādību” britu piloti vismaz četras (ja ne visas piecas) reizes nav ieguvuši pasaules čempiona titulus, kurus diezgan

team”. Naidželam netika dota iespēja aizstāvēt savu iepriekšējā sezonā beidzot izcīnīto titulu, jo Viljamss savā mašīnā iesēdināja Alēnu Prostu. Un tas, ka trīskārtējais čempions Prosts varētu parādīt labāku sniegumu, nemaz nebija tik pašsaprotami, jo Mansels tikko bija kļuvis par čempionu ar milzu pārsvaru, savukārt Prosts pēc padziļināšanas no „Ferrari” pusotru sezonu vispār nebija braucis. Lai gan Prosts 1993. gadā tomēr uzvarēja, viņš nespēja demonstrēt tik pārliecinošu sniegumu kā Mansels iepriekšējā sezonā.

1994. gada izskaņā britu nacionālais varonis Mansels pēc savas „Amerikas odisejas” atgriezās F-1 ar „pole position” un uzvaru Adelaidē un vēlējās turpināt sadarbību, tomēr Viljamss līgumu ar viņu neparakstīja, izvēloties citu „nacionālās komandas” sastāvu — Deimonu Hillu un Deividu Kulthārdu. Kas zina, vai Šumahers 1995. gadā būtu guvis savu otro titulu, ja togad „Williams” formulu pilotētu vecais „britu lauva”, nevis šie divi „zāļie gurķi”. Sezonas beigās Kulthārdš tika atbrīvots no darba, bet viņa vietā pieņemts CART seriāla uzvarētājs kanādiētijs Žaks Vilenēvs. 1996. gada sezonas vidū Deimona Hilla (kurš tobrīd bija čempionāta līderis!) vietā uz nākamo gadu tika noslēgts līgums ar vācieti Heincu Haraldu Frencenu, un tas, ka Hills sezonas beigās tomēr pieveica Šumaheru un kļuva par čempionu, Viljamsa lēmumu vairs nespēja mainīt. „Tas nebija viegls lēmums, bet es to darīju komandas interesēs,” vēlāk paskaidroja Viljamss. Var jau būt, ka pirmoreiz vēsturē komandas interesēs Frenks izslēdza abu savu pilotu turpmāko

Pirmajam čempionam Alanam Džonsam iepriekšējās sezonas panākumus 1981. gadā atkārtot neļāva ambiciozais komandas biedrs Karloss Reitemans, bet Kekem Rosbergam — turbodinēja nepieejamība 1983. gadā. Visnepopulārākais čempions, Nelsons Pikē, pēc titula iegūšanas 1987. gada rudenī pats pameta komandu, savācot sev līdz uz „Lotus” stalliem „Honda” turbomotorus. Visas britu nācijas elks Naidžels Mansels pēc 1992. gada triumfa nevarēja vienoties par līguma nosacījumiem, jo Frenks jau bija sarunājis uz pirmā pilota vietu francūzi Alēnu Prostu, kurš savukārt pēc titula iegūšanas 1993. gadā bija spiests doties pensijā, jo viņa vietā jau nāca Airtons Senna. Sestais čempions Deimons Hills tika atlaists no darba uzreiz pēc titula izcīnīšanas 1996. gadā, atbrīvojot pirmā pilota



droši būtu varējuši gūt, ja vien komandas šefs būtu devis viņiem priekšroku attiecībā pret esošajiem un potenciālajiem komandas biedriem. Naidžels Mansels 1986. un 1987. gada sezonā bija ātrākais pilots pasaulē, taču nekļuva par čempionu komandas biedra Nelsona Pikē dēļ, kura nešpetno dabu un milzīgo ego Viljamss nemaz necentās ierobežot. 1992. gada rudenī Dzelzs Frenks tomēr uzskatīja, ka jaunā čempiona Mansela veiksmes kredīts ir izsmelts, un ignorēja vecveco likumu „Never change the winning

sāncensību, atbrīvojot ceļu uz titulu Žakam Vilenēvam, jo Frencens no viņa gaidītos rezultātus tā arī nekad neparādīja.

Nemīl čempionus

Zīmīgi, ka neviens no „Williams” septiņiem pasaules čempioniem nekad nav savu panākumu atkārtojis, bet četri no viņiem uzreiz pēc titula iegūšanas pametuši komandu. Iemesli dažādi, bet lielāko daļu no tiem Frenks Viljamss būtu varējis ietekmēt.



biedri Naidžels Mansels un Nelsons Pikē bija niknākie sāncenši un galvenie pretendenti uz titulu. Mansels tosezon izcīnīja 6 uzvaras un 8 poles — vairāk par jebkuru citu, taču Monako, Vācijā un Portugālē pievīla „Honda” dzinējs, bet Ungārijā Naidžela auto pazaudēja riteņa centrālo skrūvi, kad līdz uzvarai bija atlikuši vairs tikai četri apli. Kad Mansels avarēja Japānā un bija spiests izlaist pēdējos divus posmus, Pikē ar tikai trim uzvarām sezonā izdevās izcīnīt čempiona titulu, lai gan tiešā cīņā viņš ne reizi nebija pieveicis komandas biedru.

Williams komandas pilotu „TOP 10”

#1. Naidžels Mansels (1985.—1988., 1991.—1992., dažas sacīkstes arī 1994. g.)

„Williams” komandā Mansels ir absolūtais rekordists pēc visiem statistikas rādītājiem — aizvadījis 95 sacīkstes, izcīnījis 28 uzvaras un 43 reizes kāpis uz goda pjedestāla, ieguvis 28 pirmās starta vietas un uzrādījis 23 ātrākos aplus. Fantastiskas uzvaras, kas izrautas bezcerīgās situācijās, allaž mijās ar dramatiskiem un neiespējamiem zaudējumiem. Katreiz, kad Mansels izrāvās līderos, visiem uzreiz radās jautājums: „Kas tad nu šoreiz atkal noies greiz?” Pēdējā brīdī zaudējis trīs pasaules čempiona titulus (2. vieta — 1986., 1987., 1991. g.), Naidžels beidzot kļuva par pasaules čempionu 1992. gadā. Pateicoties Manselam, „Williams” neoficiāli kļuva par britu „nacionālo komandu” un sporta fanu aprindās F-1 sacīkstes kļuva tikpat populāras kā futbols. Britu salās pat radās socioloģisks fenomens — mangelomānija! Tautā viņu dēvēja — mūsu Naidžs, taču boksošs valdīja uzskats, ka Manselu var dievināt tikai cilvēki, kuri viņu dzīvē ne reizi nav satikuši. „Naidžels ir iedomīgs, viņš ir augstprātīgs, un viņš ir vienkārši lielisks! Tiklīdz viņš iesažās sacīkšu mašīnā, tā uzreiz ir fantastiski ātrs. Mums pietrūks viņa kā pilota, bet nepietrūks kā čoma,” tā Naidželu raksturoja Frenks Viljamss pēc tam, kad savu tikko kronēto pasaules čempionu bija atlaidis no darba.

#2. Deimons Hills (1993.—1996. g.)

Divkārtējā pasaules čempiona Greiema Hilla dēls Deimons Hills pēc statistikas ir otrs aiz Mansela — „Williams” komandā aizvadījis 65 sacīkstes, izcīnījis 21 uzvaru un

Turpinājums 5. 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: doks1@navigator.lv
 www.japanautoparts.lv

**PIEKABES
 āķi**



AR E-20 CERTIFIKĀTU

izpūtēji,
 auto aksesuāri
 VAIRUMĀ, MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS
 lietie disk, riepas, autokosmētika
 DBV, eļļas

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

Ceļu satiksmes drošības direkcija: 2013.gads

2013.gads Ceļu satiksmes drošības direkcijai saistās ar vairāku jauninājumu ieviešanu, kas tieši uzlabo un modernizē klientu apkalpošanu un pilnveido sniegto pakalpojumu kvalitāti. Līdztekus tam, kā ierasts, liela uzmanība tika veltīta ceļu satiksmes drošības jautājumiem – dažādu vecumu sabiedrības informēšanai.

Savas darbības 22 gados CSDD kļuvusi par kvalitatīvus pakalpojumus sniedzēju, stabili, ar augstu atbildību strādājošu un sabiedrībā atzinīgi novērtētu uzņēmumu. Rūpējoties par klientiem un uzņēmuma ilgtspēju, CSDD katru gadu uzlabo savu pakalpojumu kvalitāti, rada jaunus e-pakalpojumus, paplašina darbību e-vidē, samazina „papīru” apriņķi, izglīto sabiedrību par satiksmes drošību.

Statistika, likumdošana

Statistika: lai arī 2013.gada beigas ceļu satiksmē bija viens no asiņainākajiem laikiem pēdējo trīs gadu laikā, taču kopumā Latvijā pēdējos desmit gados ceļu satiksmes drošības situācija ir ievērojami uzlabojusies. Piemēram, bojā gājušo skaits ir samazinājies trīs reizes. Ja rēķinām, ka viens bojā gājušais valstī izmaksā ap Ls 300 000, tad kopējais ieguvums desmit gadu laikā ir vairāk kā 700 miljoni latu.

2013.gada 11 mēnešos ceļu satiksmes negadījumos bija 166 bojā gājušie, kas ir par 8 (jeb 5,1%) vairāk nekā 2012.gada 11 mēnešos. Negadījumos cietuši 3220 cilvēki (par 71 cilvēku jeb 2,3% vairāk nekā 2012.gada 11 mēnešos). Aptuveni puse bojā gājušo – gājēji.

2013.gada 11 mēnešos par 58,3% samazinājies alkohola reibumā bojā gājušo skaits: 2013.gadā – desmit, bet 2012.gada 11 mēnešos – 24 bojā gājušie. Tajā pašā laikā par 20,4% pieaudzis cietušo skaits alkohola klātbūtnē – no 167 pērn līdz 201 cilvēkam šī gada 11 mēnešos.

Turpinās darbs pie ceļu satiksmes drošības uzlabošanas: nolūkā turpināt uzlabot ceļu satiksmes drošību Latvijā, CSDD un Satiksmes ministrija, sadarībā ar iesaistītajiem partneriem izstrādājis dokumentu „Ceļu satiksmes drošības plāns 2014. – 2016.gadam”. Plāns izstrādāts atbilstoši Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam izvirzītajiem mērķiem, proti, līdz 2020.gadam par 50% samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu, kā arī par 50% samazināt smagi ievainoto skaitu, salīdzinot ar 2010.gadu.

Ceļu satiksmes drošības padomes ārkārtas sēde: lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību un samazinātu bojā gājušo skaitu uz Latvijas autoceļiem, 2013.gada novembrī notikušajā Ceļu satiksmes drošības padomes ārkārtas sēdē tika nolemts pievērst lielāku uzmanību prevencijas pasākumiem, izmaiņām normatīvajos aktos, kā arī policijas darbam un negadījumu analīzei.

Vadīšanas eksāmens: lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, no 2014.gada janvāra noteiktas izmaiņas vadīšanas eksāmena vērtēšanas kārtībā – ieviesta „kompetences vērtēšanas” sistēma, kas vienlaikus ļauj pārbaudīt pretendenta zināšanas, prasmes un iemaņas, kas saistītas ar dalību ceļu satiksmē.

Savukārt mopēdu vadītājiem no 2014. gada, tāpat kā līdz šim, jākāro teorijas eksāmens. Jaunums ir vadīšanas eksāmens (transportlīdzekļu tehniskā pārbaude un figūru izpilde eksāmenu laukumā). Tas veicinās teorētisko zināšanu pielietošanu praksē gan sagatavojoties eksāmenam, gan pārbaudījuma laikā un turpmākajā dalībā ceļu satiksmē. Pēdējo gadu laikā pieaudzis gan mopēdu, gan mopēdistu skaits un dalība satiksmē.

CSDD nodrošinājusi jaunā parauga vadītāja apliecību izsniegšanu pirms Eiropā noteiktā termiņa: CSDD nodrošinājusi, ka Latvijas autovadītājiem jaunā parauga transportlīdzekļu vadītāja apliecību izsniegšana notika jau 2013.gada 2.janvārī, lai gan visās Eiropas valstīs tās obligāti jāievieš

no 2013.gada 19.janvāra. CSDD Latvijas autovadītājiem izsniedz drošas pret viltošanu un kvalitatīvas autovadītāju apliecības.

Tehniskā apskate jauniem transportlīdzekļiem: no 2013.gada 1.janvāra stājās spēkā groījumi Ceļu satiksmes likumā, kas nosaka, ka pirmā tehniskā apskate jauniem transportlīdzekļiem jāveic ne vēlāk kā divus gadus pēc reģistrācijas. Jaunā kārtība attiecas uz vieglajiem automobiļiem, piekabēm ar pilnu masu līdz 3500 kg, motocikliem, tricikliem un kvadricikliem. Līdz tam pirmā tehniskā apskate jauniem transportlīdzekļiem bija jāveic ne vēlāk kā piecas dienas pēc reģistrācijas.

Savukārt motocikliem, tricikliem un kvadricikliem ikgadējā tehniskā apskate jāveic ik pēc diviem gadiem, nevis katru gadu, kā tas bija līdz 2013.gada sākumam.

Starptautisko atpūtas kuģu vadītāja apliecība iegūšana: 2013.gadā bija pirmā sezona, kad CSDD (sadarībā ar Latvijas Zēģelētāju savienību) nodrošināja iespējas kārtot eksāmenus Starptautisko atpūtas kuģu vadītāja apliecības iegūšanai. Pirmās sezonas laikā (no maija līdz oktobrim) eksāmenus nokārtojuši un apliecības saņēmuši 110 cilvēki. Līdztekus tam, CSDD nodrošina iespējas nokārtot eksāmenus un iegūt apliecības kuģošanai pa iekšējiem ūdeņiem, kuras kopumā ieguvuši jau apmēram 11 tūkstoši interesentu.

Starptautiskās atpūtas kuģu vadītāju apliecības dod tiesības vadīt atpūtas kuģus, kuru garums nepārsniedz 24 metrus, starptautiskos ūdeņos, kā arī – atpūtas kuģus Latvijas iekšējos ūdeņos.

No 2013.gada 10.septembra stājās spēkā **izmaiņas profesionālajiem autobusu šoferiem:** autobusu (D1, D1E, D, DE kategoriju) vadītāja apliecības bez atzīmes par iegūto profesionālo kvalifikāciju jeb „95.kodu” komerciālo pārvadājumu veikšanai bija derīgas vairs tikai līdz 2013.gada 10.septembrim. No 2014.gada rudens profesionālā kvalifikācija – „95.kods”, būs nepieciešams arī kravas auto vadītājiem. Prasību paaugstināšana komercpārvadājumos iesaistītajiem šoferiņiem saistīta ar satiksmes drošības uzlabošanu.

Pakalpojumi un dialogs ar klientiem

CSDD e-pakalpojumi ietaupa klientu resursus un palīdz uzņēmumu pārvaldīšanā: CSDD e-pakalpojumi (<https://e.csdd.lv>) joprojām ir vieni no populārākajiem virtuālajiem pakalpojumiem Latvijā. Kopējais aktīvo lietotāju skaits pārsniedz 305 tūkstošus (ar neaktīvajiem lietotājiem – gandrīz 320 tūkstoši). Tas nozīmē, ka gandrīz 40% autovadītāju ir CSDD e-pakalpojumu klienti.

2013.gada laikā klienti tiem pieslēgušies aptuveni 2 miljonus reižu, salīdzinājumam – visā 2012.gadā pieslēgšanās bija 1,6 miljonus reižu. Taču izmantoto e-pakalpojumu skaits ir vēl lielāks, jo vienreiz autorizējoties, lietotājs parasti veic vairākas darbības.

CSDD e-pakalpojumi ietaupa klientu resursus un palīdz ikdienas darbā. Piemēram, juridiskajām personām palīdz pārvaldīt uzņēmumu autoparkus. Vieni no populārākajiem CSDD e-pakalpojumiem ir vienas dienas braukšanas atļaujas saņemšana – šogad noformēti apmēram 70 tūkstoši atļauju, no kuriem 73% – CSDD e-pakalpojums. Tāpat klienti bieži izvēlas veikt ar tehnisko apskati saistītos maksājumus, to lietošanas īpatsvars pa mēnešiem, salīdzinot ar gada sākumu, palielinājies par apmēram 25%.

CSDD e-pakalpojumi ir īpaši pielāgoti fizisko un juridisko personu vajadzībām. Proti, juridiskās personas (uzņēmēji, zemnieku saimniecības) izmanto CSDD e-pakalpojumus savu autoparku pārvaldīšanai, veic transportlīdzekļu deklarēšanu saimnieciskās darbības veikšanai, seko līdzi savu darbinieku uzvedībai ceļu satiksmē, transportlīdzekļu tehniskajam stāvoklim, ražotāju noteiktajiem

spēkratu degvielas patēriņiem u.c. CSDD e-pakalpojumus juridiskām personām katrā klientu kopai ir pielāgoti īpaši e-servisi tiešsaistes režīmā, kas sniedz nepieciešamo informāciju, ļauj veikt izmaiņas un atzīmes CSDD Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā.

Savukārt fiziskās personas visbiežāk CSDD e-pakalpojumus pārbauda informāciju par sevi, veic ar tehnisko apskati saistītos maksājumus, noformē vienas dienas braukšanas atļaujas, kā arī saņem pieteiktos atgādinājumus par tuvojošos termiņu beigām, piesakās vadītāja kvalifikācijas eksāmeniem. Papildus drošībai e-vidē ir iespēja reģistrēt velosipēdu, uzlikt transportlīdzekļa īpašnieka liegumu u.c. Klientu atsaucību guvis pagājušā gada sākumā ieviestais e-pakalpojums – transportlīdzekļu bezmaksas norakstīšana internetā.

2013.gada rudenī CSDD e-pakalpojumiem izveidots jauns, klientiem ērtāks un draudzīgāks vizuālais noformējums, tas ir arī atbilstošs CSDD korporatīvajam stilam.

CSDD mobilā aplikācija: informācija, atgādinājumi, velosipēdu reģistrēšana, pieteikšanās eksāmeniem, maksājumu veikšana. Ar aplikācijas palīdzību ērti un vienkārši var veikt maksājumus, kuri saistīti ar transportlīdzekļa tehnisko apskati, apmaksāt sodus par pārkāpumiem ceļu satiksmē, kā arī reģistrēt velosipēdus, kā arī pieteikties reģistrācijas uzlīmei un par to samaksāt.

Tāpat ar aplikācijas palīdzību var saņemt maksas izziņu pakalpojumus – „Informācija par vadītājiem” un „Informācija par transportlīdzekļiem”, kas noder, piemēram, iegādājoties auto, jo tur ir dati par tehnisko apskati, nobraukumu, reģistrāciju u.c.

Maksas izziņas cena ir 0,70 Ls vai 1,00 euro (ar PVN). Maksa tiek pieskaitīta klienta mobilā tālruņa ikmēneša rēķinam vai atskaitīta no priekšapmaksas kartes. Pirms izmantot maksas pakalpojumus, lūgums pārliecināties, vai no konkrētā tālruņa / planšetdatora iespējams nosūtīt paaugstinātas maksas izziņas.

Patlaban CSDD aplikācijā pieejama sekojoša informācija un pakalpojumi:

- Vadītāja apliecības dati
- Transportlīdzekļu dati
- Tehniskās apskates dati
- Vienas dienas atļauja
- Pieteikšanās eksāmeniem
- Velosipēdu reģistrācija un informācija par reģistrētajiem velosipēdiem
- Atgādinājumi par termiņiem un sinhronizācija ar tālruņa kalendāru
- Reģistrācijas datu maiņa
- Ar tehnisko apskati saistītie maksājumi
- Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi un sodi
- Nodokļu kalkulators
- CSDD kontakti
- Maksas izziņas

Aplikācijas bezmaksas lejupielāde: Šobrīd aplikācija ir paredzēta Apple iPhone un Android viedtālruniem un planšetdatoriem. Lejuplādēšana bez maksas App Store Apple: <http://ej.uz/CSDDIOS> un Play Store Android veidtālruniem: <http://ej.uz/CSDDAndroid> vai, izmantojot QR kodu.

Radīta iespēja virtuālajā vidē sagatavoties CSDD praktiskajam eksāmenam: CSDD savu klientu ērtībām vasaras vidū virtuālajā vidē radījusi jaunu materiālu, kas ļauj labāk sagatavoties transportlīdzekļa vadītāja praktiskajam eksāmenam CSDD dažādu kategoriju vadītājiem. Informācija atrodama CSDD mājas lapā, kas šajā laikā ieguvusi lielu klientu atsaucību, jo tā ir apmeklētākā sadaļa CSDD mājas lapā.

Jauna transportlīdzekļu reģistrācijas kārtība: izstrādātā un 2013.gada otrajā pusē lielākajā daļā nodaļu ieviestā transportlīdzekļu reģistrācijas kārtība paātrina klientu apkalpošanu. Klientiem īsāks laiks jāpavada CSDD.

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA , Bauskas ielā 86 R AS Darba laiks: pirmdienās 9.00 - 19.00 no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00 K tikai IP 67025791		Darba laiks: pirmdienās 9.00 - 19.00 no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00 K tikai IP 67025791	
TA Antenas ielā 2 (vieglajiem automobiļiem) darba dienās 8.00 - 20.00 sestdienās 8.00 - 15.00		Sēlpils ielā 6a darba dienās 8.30 - 17.00 TA>3.5t tikai IP 67471571	
TA>3.5t AS>3.5t Maskavas ielā 448 darba dienās 8.30 - 17.00		TA TA>3.5t Sigulda, «Siljēkās» darba dienās 8.30 - 17.00 IP 67970140	
Krustpils ielā 157 TSV tikai IP 67132107 vai piesakoties Maskavas ielā 448		Rudeņi 1, Saurieši, Salaspils darba dienās 8.30 - 17.00 TS tikai IP 67025708 (visiem, izņemot piekabes līdz 3.5t). 29231989 (piekabēm ar pilnu masu līdz 3.5t)	
AS agregātu salīdzināšana		TSV transportlīdzekļu svēršana	
TS transportlīdzekļu sertifikācija		TS transportlīdzekļu sertifikācija	
AIZKRAUKLE , R TA Jauncellīnes ielā 5, Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 65124245		LIEPĀJA , R TA K Brīvības ielā 148, LV - 3401 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K tikai IP 63489184	
ALŪKSNE , R TA Rūpniecības ielā 3 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 64381041		TA TA>3.5t Grobiņā, Krasta ielā 12a Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 otrdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00 TA arī IP 63490670	
BALVI , R TA Robežielā 1 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 64507228		LIMBAŽI , R TA Mehānicizācijas ielā 8 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 TA arī IP 64022886	
BAUSKA , R TA Upmalas ielā 2 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00		MADONA , R TA Saules ielā 60 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00	
CĒSIS , R TA J. Poruka ielā 22 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 TA>3.5t otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00 IP TA 64161859 TA>3.5t tikai IP		OGRE , R TA Austrumu ielā 14 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 trešdienās 8.30 - 19.00 TA arī IP 65049130	
DAUGAVPILS , R K Kraujas ielā 3 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K tikai IP 65428871		PREIĻI , R Brīvības ielā 76 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	
TA TA>3.5t Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00		TA Brīvības ielā 78 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	
DOBELE , R TA Liepājas šosejā 29 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 TA IP 63722045, 63725193, 63722096		RĒZEKNE , R K pagaidām Jupatovkas ielā 1/2 TA TA>3.5t Jupatovkas ielā 1b Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 pirmdienās 8.30 - 19.00 K tikai IP 64623780	
GULBENE , R TA K TA>3.5t Parka ielā 2 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K tikai IP 64473857 TA IP 64472072		LUDZA , TA Rūpniecības ielā 2e Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	
JELGAVA , R K Satiksmes ielā 2a Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00 K tikai IP 63021396		SALDUS , R TA Saldus apvedceļš 10 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 pirmdienās 8.30 - 19.00 TA arī IP 63881718	
TA TA>3.5t Satiksmes ielā 2c Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00, sestdienās 8.30 - 15.00		TALSI , R K Fr. Blumbaha ielā 11 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K tikai IP 67025870	
JĒKABPILS , R K Ārijas Elksnes ielā 2 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K tikai IP 65231730		TA TA>3.5t Fr. Blumbaha ielā 9 Pirmd., otrd., trešd., piektdienās 8.30 - 17.00 Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00 TA arī IP 67025870	
TA TA>3.5t Ārijas Elksnes ielā 2a Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00 sestdienās 8.30 - 15.00		TUKUMS , R TA Zemītes ielā 5/3 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 TA arī IP 63122505	
JŪRMALA , R Slokas ielā 75 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00		VALKA , R TA Varoņu ielā 51, 51a Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 TA arī IP 64781363	
TA Lielupes ielā 28a Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 67811451		VALMIERA , R K Lāčera ielā 3 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K tikai IP 64220786	
KRĀSLAVA , R TA Indras ielā 28c Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00		TA TA>3.5t Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00 sestdienās 8.30 - 14.00 TA arī IP 64281215	
KULDĪGA , R TA Planīcas ielā 69 Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 TA arī IP 63341185		VENTSPILS , R TA Ganību ielā 154a Nodāļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K tikai IP 6702 5870 otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00	
R Transportlīdzekļu reģistrācija TA Tehniskās apskates stacija automobiļiem ar pilnu masu līdz 3,5 t K Vadītāju kvalifikācija IP Iepriekšējais pieraksts TA>3.5t Tehniskā apskate transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 t		TA>3.5t Robežu ielā 7 trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00	

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
ejļļ maiņa
garantija

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

STAG **Eberspächer** **Webasto**
Feel the drive

► **autogāzes iekārtas**

► **autonomie sildītāji**

TRANSBALTIJAS TIRDZniecības KORPORĀCIJA
MASKAVAS IELA 449
TEL.: 67266327
WWW.AUTOSILDITAJI.LV

Frenks Viljamss kā īsts latvietis

➤ Turpinājums no 2. lpp

40 reizes kāpis uz goda pjedestāla, ieguvis 20 pirmās starta vietas un uzrādījis 19 ātrākos aplus. Debitējot kā otrais numurs aiz Prosta, 1993. gadā Hills svinēja trīs uzvaras un kopvērtējumā palika 3. vietā. Nākamajā gadā, pēc Airtona Sennas traģiskās bojāejas, Deimons uzņēmās komandas līdera nastu un varēja kļūt par čempionu, ja vien būtu spējis izvaicēties no Šumahera apzināti izraisītas sadursmes Adelaidē. Zaudējumu Deimons uzņēma ar īstu angļu pašcieņu, kas lika britu preseī rakstīt: „Adelaidei bija jādod atbilde uz jautājumu — kurš būs jaunai F-1 karalis? Tagad zinām — karalis ir Hills, bet tas otrs puisis — tas ir tikai čempions.” Taču Frenks Viljamss tā arī līdz galam savam pilotam nenoticēja. Tiesa, 1995. gadā Deimons atkal palika otrais aiz Šumahera, toties 1996. gadā kļuva par pasaules čempionu, turklāt katrās sezonas sacīkstēs izcīnot tiesības startēt no pirmās rindas. Taču Viljamss jau sezonas vidū viņa vietā uz nākamo gadu bija nolīdzis vācieti Frencenu.

#3. Alans Džonss (1978.—1981. g.)

Skarbais austrālietis kopā ar britu komandu nepilnu divu sezonu laikā no autsaideriem kļuva par līderiem un pasaules čempioniem. 1980. gadā Alans izcīnīja pasaules čempiona titulu, 1979. un 1981. gadā ieguva 3. vietu kopvērtējumā. Pirmais „Williams” čempions komandā aizvadījis 60 sacīkstes, izcīnījis 11 uzvaras un 22 reizes kāpis uz goda pjedestāla, ieguvis 6 pirmās starta vietas un uzrādījis 13 ātrākos aplus. „Džonss bija īsts vecis. Viņam nekad nebija vajadzīgs mentāls atbalsts vai motivācija. Viņš vienmēr bija tik spēcīgs un apņēmīgs, ka pats varēja motivēt jebkuru no mums”, atceras Frenks Viljamss. Lai gan vēlāk ne reizi vien Džonsu nosaucis par savu visu laiku labāko pilotu, 1981. gada sezonā Viljamss negribēja vai nespēja ietekmēt nežēlīgo sāncensību komandas iekšienē ar otro pilotu Karlosu Reitemanu, pēc visa tā Džonss zaudēja titulu un sarūgtināts pameta F-1 pašā spēku pilnbriedā.

#4. Keke Rosbergs (1982.—1985. g.)

Blondais somis ir vienīgais pilots, kurš spējis izcīnīt pasaules čempiona titulu ar

„Williams” mašīnu, kura tosezon (1982. gadā) nebija starp ātrākajām. „Williams” komandā Keke aizvadījis 62 sacīkstes, izcīnījis piecas uzvaras un 15 reizes kāpis uz goda pjedestāla, ieguvis četras pirmās starta vietas un uzrādījis trīs ātrākos aplus. 1985. gadā viņš kopvērtējumā izcīnīja trešo vietu. Nevienā no Rosberga četrām sezonām „Williams” mašīnas nebija labākās. F-1 vēsturē atraktīvais somis palicis kā viens no sava laika aizraujošākajiem pilotiem, kurš ar veco „Cosworth DFV” atmosfērisko dzinēju spēja turēt līdzi konkurentiem ar divreiz jaudīgākiem turbomotoriem. Kad beidzot Keke pats tika pie turbodzinēja, viņš šokēja visu F-1 pasauli, 1985. gada „Britu GP” kvalifikācijā veicot Silverstonas apli ar vidējo ātrumu 259 km/h, un šis ātrākais aplis F-1 vēsturē palika nepārspēts 17 gadus!

5. Žaks Vilenēvs (1996.—1998. g.)

Legendārā 1982. gadā bojā gājušā, F-1 pilota Žila Vilenēva dēls Žaks komandā aizvadījis 49 sacīkstes, izcīnījis 11 uzvaras un 21 reizi kāpis uz goda pjedestāla, ieguvis 13 pirmās starta vietas un uzrādījis 9 ātrākos aplus. Ieradies Eiropā kā Amerikas CART formulu čempions, jaunais kanādietis jau pirmajās sacīkstēs izcīnīja „pole position” un gandrīz uzvarēja, bet debijas sezonas kopvērtējumā kļuva par pasaules vicečempionu. 1997. gadā Vilenēvs visas sezonas garumā izcīnīja niknu divkauju ar Šumaheru un kļuva par čempionu, kad vācietis tika diskvalificēts par apzinātu sadursmes izraisīšanu pēdējās sacīkstēs Spānijā.

#6 Alēns Prosts (1993. g.)

„F-1 Profesors” Williams komandā ieradās pēc pusotru gadu ilga piespiedu atvaļinājuma (kad par „mutes palaišanu” tika izmests no „Ferrari”), taču, iesēdies Mansela čempionformulā, pierādīja, ka „pulveris vēl sauss”, no pirmajām 10 sacīkstēm uzvarot septiņas. Savā vienīgajā sezonā ar „Williams” Prosts aizvadīja 16 sacīkstes, izcīnīja 7 uzvaras un 12 reizes kāpa uz goda pjedestāla, kā arī ieguva 13 pirmās starta vietas un uzrādīja 6 ātrākos aplus. 1993. gadā viņš ieguva savu ceturto čempiona titulu un pēc tam piespiedu kārtā devās pelnītā atpūtā, jo

Turpinājums 8. lpp ➤

Tehniskais birojs



Lai motors nepārkarstu

Kaspars Bergmanis

Ne vienmēr lētākais produkts ir izdevīgākais — pie šāda secinājuma nonākušas Latvijas māsasimnieces, kuras, iepērkot pārtiku, pievērš uzmanību tam, cik maksā viens kilograms iepakotā produkta. Meklējot iespēju ietaupīt, ražotāji sāk likt lietā dažādas viltības — līdzšinējo 200 g vietā fasējot 180 g, bet litra vietā 0,9 l.

Kaut kas līdzīgs vērojams arī autolietu jomā. Skaidrs, ka amortizatorus neviens necentīsies tirgot pēc svaru, bet tehniskos šķidrumus gan.

Šoreiz „AutolInfo” centās noskaidrot, kas ir jāzina autovadītājam, pērkot dzesēšanas šķidrumu savam spēkratam.

Astondesmito gadu beigās sāku strādāt par šoferi, un ik dienu darba „Volgas” dzesēšanas sistēmu nācās pildīt ar ūdeni, bet dienas beigās liet ārā. Dzesēšanas šķidrums ar nosaukumu TOSOL bija tikai „izredzēto” šoferu vadītājiem spēkratiem. Lietojot krāna ūdeni, krievu limuzīnu tā jau bēdīgās salona apsildes sistēmas bija tā aizaugušas, ka ziemā auto uzstā, tikai braucot. Turklāt auto radiatora restei vienmēr bija dermantīna „uzpurnis”, kurš auto nedaudz pasargāja no atdzišanas.

Kopš tā laika daudz kas ir mainījies. Krievu žigūļus, volgas un moskvičus nomainījuši citas paaudzes automobiļi, kuri ir ērtāki, ekonomiskāki un jaudīgāki. Viņiem ir nepieciešama pilnīgi cita tehniskā apkope un uzturēšana. Šiem spēkratiem neviens vairs nelej dzesēšanas sistēmā ūdeni, bet arī TOSOL tiem nav paredzēts.

Mūsdienu automobiļu dzinēja dzesēšanas

sistēmā ir visdažādākie materiāli — metāli, plastmasas un gumijas. Dzesēšanas šķidruma uzdevums ir ne tikai dzesēt, nesasalt, bet nenodarīt jaunumu — neveicināt koroziju, kuras dēļ tiek bojāti dzesēšanas sistēmas elementi.

Auto dzinēji kļūst arvien jaudīgāki un kompaktāki. Dzesēšanas sistēmas tilpums arī samazinās. Un tas nozīmē, ka nozīmīga loma ir dzesēšanas šķidruma — antifrīza — ķīmiskajam sastāvam. Automobiļu dzinēju ražotāji veic speciālus testus, kuri spēj efektīvi novērtēt, kā funkcionēs antifrīzs viena vai otra ražotāja automobiļa dzesēšanas sistēmā (piemēram, TL774J, PSA D50 1562, CEC C05-X-95, D 55 534 u. c.). Papildus tehniskam aspektam tika ņemts vērā vielas kaitīgums apkārtējai videi un veselībai. Pēc nopietnas izvērtēšanas tirgū nonāca standartiem atbilstoši produkti.

„Volkswagen” koncerns savu dzesēšanas šķidrumu attīstības laikā ir ieviesis virkni jauninājumu. Līdz 1997. gadam antifrīza ražošanai tika izmantotas tikai minerālas piedevas, bet alumīnija aizsardzībai tika izmantoti silikāti. Šis šķidrums ieguva zilzaļganu krāsu un atbilstību VW TL774 standartam un tirdzniecībā nonāca ar marķējumu G11.

Diemžēl G11 silikāta piedevu īpašību dēļ ātri izstrādā savas īpašības, un ražotājs sāk izmantot pilnīgi jaunu tehnoloģiju ar organiskām piedevām (OAT — „Organic Acid Technology”), kura būtiski paildina antifrīza ekspluatācijas laiku un noturību pret koroziju. Ražotājs šo šķidrumu iekrāsoja sarkanā krāsā un apstiprināja atbilstības prasību VW TL444D, kurš tirgū tika piedāvāts ar apzīmējumu G12.

Ķīmiskā rūpniecība nestāv uz vietas, un drīz vien tirgū parādās violetas krāsas antifrīzs ar marķējumu G12+. Kad sāka ražot dzinējus ar magniju, alumīnija sakausējumiem, tostarp plastmasu, gumiju komponentiem, tika radīts jauns standarts G12++. Uz OAT tehnoloģijām bāzētajam antifrīzam nelielā apjomā pievienoti silikāti, bet tikai tie, kuri ilgstošā laikā spēj saglabāt savas ķīmiskās īpašības. 2010. gadā agrāko standartu nomaina jauns TL774J, saglabājot pēctecību, šķidruma krāsa paliek iepriekšējā — violeta —, bet marķējums nomainīts uz G13.

Visā šajā kodu un marķējumu jūklī jūs,

„AutolInfo” lasītāj, padomājāt, kā lai tiek gudrs, vai jums to vispār vajag zināt.

Kompānija „Telko” veica testu ar Baltijas valstīs tirgotajiem dzesēšanas šķidrumiem, lai pārbaudītu uz antifrīzu iepakojumu etiķetēm rakstītā atbilstību patiesībai. Iemesls tam bija klientu sūdzības par tirgū nopērkamo produktu kvalitāti. Laboratorijā tika testēti 7 dažādi antifrīza šķidrumi, no kuriem četri bija sarkanā, divi — zaļā, bet viens dzeltenā krāsā. Trīs no šiem šķidrumiem tika iefasēti nevis litros, bet kilogramos. Tā kā 5 kg vietā pircējs iegūst 4,4 litrus. Dzeltenās un sarkanās krāsas antifrīzi neatbilda tam, kas bija rakstīts uz iepakojuma etiķetes! Par lielu pārsteigumu kļuva fakts, ka šajos šķidrumos vispār nav pretkorozijas piedevu un ka ir neeksistējošs antifrīza marķējums (G13+), autoražotāju normatīvi bez numuriem, kā arī pretrunīgas prasības un maldinoša informācija.

Antifrīza „Polar” ražotāji iesaka nekad nepirkt dzesēšanas šķidrumu, par pamatu ņemot tā krāsu! Ievērojiet autoražotāju prasības un sekojiet līdzi rekomendācijām. Uzmanīgi izstudējiet iespējamo dzesēšanas šķidrumu marķējumu. Vienmēr izvērtējiet ražotāja un pārdevēja uzticamību, jo raibs iepakojums un produkta apraksts, kurš pārrakstīts no citiem izstrādājumiem, var kalpot pārdevējam tikai kā pircēju pievilinātājs.

Ko pirkt?

Ielejot dzesēšanas šķidrumu, kurš neatbilst auto ražotāju uzstādītajai līdī, jūs momentā neizjutīsiet to, ka lietojat savām vajadzībām neatbilstošu produktu. Problēmas, kuras izraisa agresīvs antifrīzs, parādīsies pēc kāda laika, kad sāks tecēt ūdenssūkņi, pārstās darboties salona apsildes modulis vai pārkarsis dzinējs, kuram nekvalitatīvs antifrīzs ir veicinājis koroziju, saēdot dzinēja galvas blīvi. Tieši dzesēšanas sistēmu problēmu dēļ no ierindas pirmā iziet automātiskā pārnēsma kārbā, kuras remonts nav no lētākajiem. Kā liecina pētnieciskā statistika, tieši dzesēšanas sistēmas problēmas ieņem pirmo vietu auto defektu skalā.

Mūsu redakcijas autoparks lieto antifrīzu „Polar”, kurš atbilst („Premium Longlife”, Standard BS6580) ar apzīmējuma standartu G13. Patentētās „Premium Longlife” dzesēšanas šķidruma piedevas nodrošina piecu gadu lietošanas intervālu, kura laikā antifrīzs saglabā visas savas īpašības. Savukārt izgatavotais šķidrums ar OAT tehnoloģijām būs jānomaina ik pēc diviem gadiem.

Liekas, ka dzesēšanas šķidrums ir tik mazsvarīgs faktors, bet, ja paši mainīsiet, atcerieties, ka pats lētākais nekad nav labākais, bet servisā pieprasiet, lai tiktu izmatots tāds dzesēšanas šķidrums, kurš atbilst ražotāja prasībām. Nu gluži tāpat kā ar auto eļļām.

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?

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

Mēs veicam:

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



GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,

DIAGNOSTIKA BEZ MAKSA

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

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

Uzpildām un remontējam KONDIČIONIERUS.

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

Mans mīlākais izmērs

«Renault Captur» un «Peugeot 2008» degustācija

➤ Turpinājums no 5. lpp

ir nedaudz pakūtrs pie zemiem apgriezieniem, taču aiz 1500 apgriezienu robežas darbojas itin enerģiski. Motors nespēj nodrošināt galvu reibinošu dinamiku, tomēr ir pietiekami vitāls ikdienas pārvietošanās režimam. Piecpakāpju pārnesumkārbā darbojas viegli un korekti, tomēr tai pietrūkst „folksvāgeniskas” precizitātes. Taču „Peugeot” dizeldzinēja galvenais arguments, protams, ir degvielas ekonomija. Tehniskajos parametros norādītais 4,0 l/100 km šādas kompleksijas automobilim ir patiešām labs rādītājs. Praksē pārliecinājāmies, ka vidējais patēriņš 4,3 litri uz 100 km tik tiešām ir sasniegams. Gaitā „Peugeot 2008” ir ļoti līdzīgs „208” hečbekam, kas apveltīts ar īstu kaķa izveidību. Un tas nozīmē, ka šis krossovers māk braukt tikpat labi kā kompakts vieglais auto. Gandrīz tikpat labi. Paaugstināts klirens, augstāka virsbūve un palielināta auto masa padarījusi „2008” tikai mazliet lempīgāku par „208” modeli, tomēr auto labi turas uz ceļa un pagriezienus izpilda bez pārspīlētas gāzēlēšanās. Balstiekārta ir salīdzinoši pacieta un tai nepatīk ceļa nelīdzenumi. Līdzīgi kā mazajam brālim „208” arī „2008” raksturīga precīza vadāmība — tas likumā paklausīgi seko stūrei. Britu

autožurnālisti pat atzinuši, ka šis lauvēns dāvā vairāk braukšanas prieka nekā „Mini Countryman”! Saprātīgi riepu izmēri ar augstu profilu nodrošina visai atzīstamu komfortu, un auto nebīstas no Latvijas ceļu īpatnībām. Skaidrs, ka šāds lauvēns nav paredzēts braukšanai pa zemes ceļiem. Apvidnieciskums šim modelim izpaužas tikai kā nedaudz augstāks klirens. Turklāt klirens — 165 mm — ir Latvijas laukos joprojām iecienītā „VW Golf II” līmenī. „Renault Captur” klirens ir par 5 mm augstāks, „Opel Mokka” — par 8 mm zemāks. Reālāki apvidnieki, piemēram, „Subaru XV”, piedāvā vismaz 200 mm klirensu. Būtībā „Peugeot” krossovera „džipiskums” ir nevis paaugstinātas funkcionalitātes raksturojums, bet kalpo vienīgi kā stila elements. Vienīgais paaugstinātas caurgājības atribūts ir „Grip Control” sistēma (papildaprīkojumā par 300 latiem) — ierobežotas slīdes diferenciālis ar elektroniski regulējamu darba algoritmu. Atkarībā no režīma (bez universāla ikdienas režīma vadītājs var izvēlēties režīmus „sniegs”, „dubļi”, „smiltis” vai atslēgt ESP) velkošajiem riteņiem tiek dota lielāka vai mazāka izbuktēšanas iespēja. Tomēr visādi citādi „Peugeot 2008” joprojām ir īsts pilsētas auto, taču nenoliedzami — šarmants un iekarojams.



Degustācijas secinājumi

B segmenta krossoveru jeb pilsētas visceļu automobiļu tirgus segmentā pagājušajā gadā jau iezīmējās visai nopietna konkurence. „Nissan Juke”, „Opel Mokka”, „Chevrolet Trax”, „Peugeot 2008”, „Renault Captur”, „Subaru XV”. Daži šim segmentam pieskaita arī „Škoda Yeti” un „Mini Countryman”. Sevišķi interesanta šī autobiznesa niša ir ar to, ka pagaidām tajā nav neviena pilgti izteikta līdera, tātad vakanto līderpozīciju vēl var izcīnīt jebkurš no spēlētājiem! Pievilcīgs izskats un pieejama cena šajā segmentā ir sevišķi noteicoši faktori. Noteicošais ir tikai un vienīgi katra konkrēta indivīda gaumes jautājums. Viens sajūsmīnās par „Nissan Juke” ekstravaganci, citu valdzina „Renault Captur” plūstošās līnijas un dinamiskās virsbūves proporcijas, vēl citu saista „Peugeot 2008” diskrētais šarms.

„Renault Captur” plusi: svaigs dizains, inovatīvs un praktisks interjers, plašas auto individualizēšanas iespējas un konkurētspējīga cena; **minusi:** neizceļas ar pārliecinošām braukšanas īpašībām, interjera materiālu kvalitāte varēja būt labāka.

„Peugeot 2008” plusi: savā klasē labākas braukšanas īpašības, elegants interjers, konkurētspējīgas lietošanas izmaksas; **minusi:** dizains nav atmiņā paliekošs, ne visiem patiks īpatnējais stūres un mērinstrumentu novietojums.

Abi mazie franču krossoveri apvieno supermini hečbeka izmērus un zemu cenu ar krossovera ārējo veidolu un paaugstinātu sēdpoziciju. Pēc degustācijas jāsecina, ka „Peugeot 2008” brauc sportiskāk par „Renault Captur”, taču dizaina ziņā „Captur” šķiet stilīgāks un tā pielāgojamais interjers ir praktiskāks. „Captur” noteikti patiks visiem tiem vadītājiem, kuri vēlas, lai viņu auto radītu jauneklīgu un mūsdienīgu tēlu, tas ir īsts dzīvesstila auto. Savukārt „Peugeot 2008” patiks tiem braukšanas entuziastiem, kuri vēlas ko nedaudz lielāku un praktiskāku, bet tikpat viegli vadāmu un sportisku kā supermini hečbeka.

Prar cenu — abas franču kompānijas ir izspēlējušas itin vilinošus piedāvājumus. Veicot nelielu cenu salīdzināšanu Latvijā pieejamo mazo B segmenta krossoveru jeb pilsētas visceļu automobiļu tirgus segmentā, izvēloties lētākos piedāvājumus tieši priekšpiedziņas modeļiem ar dizeldzinēji, ieguvām šādus rezultātus (EUR): „Renault Captur 1.5 dCi 90 ZEN” maksā, sākot no 16 406, „Peugeot 2008 Active 1.6 e-HDi” — no 17 335, „Nissan Juke 1.5 dCi 4x2 Acenta” — no 18 100, „Chevrolet Trax 1.7D MT FWD LT” — no 19 550, „Opel Mokka 1.7 CDTi 6MT Enjoy” — no 20 320.



STARTERI un GENERATORI



SIA IZDARĪGS

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

MIKROAUTOBUSU REZERVES DAĻAS



Rīga, Ganību dambis 17a, tālr./fakss: 67346119, 26340782
Rīga, Matisa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

AUTOMĀTISKO PĀRNESUMU KĀRBU REMONTA RŪPNĪCA

RECRO

QUALITY THROUGH TECHNOLOGY

www.recro.eu



CĒSIS

T.: 2920 7606

turbomotors TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS



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

www.turbomotors.lv

Profesionāls STŪRES IEKĀRTU UN AGREGĀTU

remonts
ar garantiju

AUTO
PIEKĀRES
UN VIRSBŪVJU
remonts, krāsošana

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

RADIATORI

TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA.

ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA

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

AUTO RITMS



AUTOEVAKUATORS
24H
T. 2255 5543

Gāzes iekārtas

No vadošajiem ražotājiem

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

Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%

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

ecogas

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

Dreiliņi, T. 28683690
Bīķernieku iela 121, T. 26127651
www.ziemas-riepas.com

MOBILO DARBNĪCU IZSTRĀDE



- PROJEKTĒŠANA
- RAŽOŠANA
- CERTIFICĒŠANA

pinole.lv
+371 26442797

Originālās rezerves daļas japāņu auto

NO NOLIKTAVAS UN PĒC PASŪTĪJUMA
4-10 DIENU LAIKĀ

67610 986, 67622 585, fakss 67622 575
SIA «DTS», Vienības gatve 18, Rīga
dts@dts.lv www.DTS.lv