



6. lpp



8. lpp



2. lpp

# AUTO info

FEBRUĀRIS  
NR. 2 / 2014 (196)

www.autonews.lv



**A** Degustācija

# Gimenes vāgi biznesa uzvalkos

## «Opel Insignia» un «Peugeot 508» degustācija

**Agnis Krauja**

Mūsdienu piesātinātais autotirgus tradicionālajām vidējās klases mašīnām izvirza arvien jaunus izaicinājumus, lai tās spētu noturēt pircēju uzmanību un tie nevērstu savus skatus moderno krossoveru virzienā. Turklāt šiem ģimenes/biznesa automobiļiem ir jābūt tik prestižiem un iekārojamiem, lai pie sevis pārvilinātu arī līdzšinējos premium segmenta klientus. Ja neizdosies, tad vidējai klasei nāksies vien izmirt kā dinozauriem...

## «Opel Insignia» kļuvis vēl skaistāks

Kad „Opel Insignia” debitēja 2008. gada maijā, pirmo reizi uzlūkojot jauno auto, daudziem pat aizrāvās elpa un šis modelis

vienprātīgi tika nodēvēts par skaistāko jaunlaiku opeli. „Skulpturālais māksliniecis-kums satiekas ar vācu precizitāti,” — tā „Insignia” pamatideju raksturoja autori. Būtībā ar to pateikts, ka auto ir gana stilīgs un kvalitatīvs, lai mainītu „Opel” vietu automobiļu hierarhijā un nostātos līdzās klasiskajiem vācu biznesa automobiļiem. Riselsheimas ražotāja centieni attaisnojās — pircēji pamanīja un atzinīgi novērtēja „Opel” vidējās klases modeļa pārvērtības. „Insignia” Eiropas tirgū ir kļuvis par otru populārāko modeli savā klasē, pagaidām piekāpjoties vienīgi „VW Passat”, bet Lielbritānijā „Vauxhall Insignia” ir nemainīgs pārdošanas līderis kopš 2008. gada. Jau iepriekšējās „AutolInfo” degustācijas apliecināja, ka „Insignia” argumentu ir vairāk nekā pietiekami, lai šim konkrētajam modelim un „Opel” zīmolam kopumā pievērstu arvien vairāk cienītāju, arī tos ļautiņus, kuri iepriekš lūkojušies premium

segmenta virzienā. „Insignia” pēc visiem ārējiem izmēriem (garums 4830 mm, riteņu bāze 2737 mm, platums 1856 mm, augstums 1498 mm) līdzinās „Ford Mondeo”, taču „Insignia” izskatās lielāks un smagāks un tam ir negaidīts pozitīvs efekts — cilvēki no malas to nevilus salīdzina ar klasi augstākiem un dārgākiem auto, tādiem kā „Audi A6”. Nupat ražotājs veicis „Insignia” modelim kosmētisko operāciju jeb pusmūža feisliftu. „Opel” mārketingologi gan publiski mēģina pārliecināt, ka šis ir pilnīgi jauns modelis, jo tam salīdzinājumā ar priekšteci esot aptuveni 2 500 atšķirību, ne tikai kosmētiskie uzlabojumi ārpusē, bet arī pilnīgi jauni dzinēji un pavisam jauns priekšējais panelis.

Uzlūkojot atjaunotā auto ārieni, nekādu revolūciju gan neieraugām, jo auto vizuāli ir saglabājis savu pazīstamo izskatu, atsvaidzinot to ar modernākām lampām, bamperiem un jaunas formas radiatora resti.

It kā tas pats auto un tomēr citāds. Lukturi ar jaunākās tehnoloģijas LED dienasgaitas svītrām liek izskatīties krietni prestižākam un dārgākam. Aizmuguri rotā „Cascada” kabrioletam līdzīga optika. Jaunas lampas un alumīnija moldings glīto aizmuguri padarījuši vēl prestižāku. Hromēta līnija uz bagāžnieka

un horizontāli izstiepti lukturi ļauj izskatīties pat tā kā nedaudz jaguāriski. Apvienotajā Karalistē „Vauxhall Insignia” ir pieprasītāks nekā „Opel Insignia” kontinentālajā Eiropā. Varbūt tāpēc ieviests jauns tumši zilajš

Turpinājums 4. lpp ➤



## Nelaid garām!

**Philips Vision**

**AKCIJA!**  
Visās Statoil degvielas  
uzpildes stacijās!

Pērkot divas PHILIPS VISION spuldzes,  
otrai - 40% atlaide!

Par 30% vairāk gaismas, kvarca stikls, UV  
filtrs, lielāka drošība un komforts uz ceļa!

Akcijā piedalās:

**H1, H3, H4, H7, H11 12V spuldzes**

Akcijas periods: 16.01.2014. - 26/02/2014

[www.philips.com/automotive](http://www.philips.com/automotive)





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



Sanem izziņu  
30 minūtēs!

## MEDICINISKĀ KOMISIJA

► autovadītājiem  
► ieroču nēsāšanai  
► pirmstermiņa komisija

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



### FIKSĒTAS ĪPAŠI ZEMAS CENAS

#### Godīgs Serviss

|                                                     | Vieglie<br>automobiļi | Vieglie<br>komercautomobiļi | Lielie<br>komercautomobiļi |
|-----------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------|----------------------------|
| <b>Elļas maiņa *</b>                                | 45 EUR                | 55 EUR                      | 65 EUR                     |
| <b>Savirzes regulēšana *</b>                        | 28 EUR                | 28 EUR                      | 33 EUR                     |
| <b>Riepu maiņa un glabāšana *</b>                   | 28 EUR                | 28 EUR                      | 30 EUR                     |
| <b>Datordiagnostika **</b>                          | 23 EUR                | 23 EUR                      | 23 EUR                     |
| <b>Virsbūves mazgāšana un salona sausā tīrīšana</b> | 18 EUR                | 18 EUR                      | 18 EUR                     |

Opel vieglie automobiļi šā piedāvājuma sadalā «elļas maiņa» neietver 2,8 un lielākus dzinējus un neattiecas uz Opel Antaru.  
Vieglie komercautomobiļi: Combo, Astra Van, lielle komercautomobiļi: Vivaro, Movano. Cenas ietver 21% PVN.  
Elļas maiņas pakalpojums ietver: oriģinālo GM elļas filtru, oriģinālo GM elļu un atbilstošos darbus.  
\* Šis piedāvājums ietver bezmaksas piekares pārbaudi un virsbūves mazgāšanu.  
\*\* Šis piedāvājums ietver bezmaksas virsbūves mazgāšanu.

Piedāvājumā minētās cenas ir spēkā līdz 2014. gada 31. maijam.

[www.opelserviss.lv](http://www.opelserviss.lv), [www.euroauto.lv](http://www.euroauto.lv)

**EURO-AUTO**  
Raudas iela 12, Rīga, LV1002, Tālrunis +371 67199799



Wir leben Autos.

A Sports

# F-1 numeroloģija

Agnārs Jundas

Katrs Latvijas hokeja fans zina, ka #19 nozīmē Helmut Balderis. Ikiens autosporta līdzjutējs, kurš kaut reizi bijis Bīķernieku trasē, zina, ka #42 vienmēr būs Juris Belmers un #40 — Valdis Belmers. Tāpat arī katram īstenam F-1 fanam labi zināms, ka leģendārais #27 nozīmē — Žils Vilenēvs un asinsšķēpēdis „Ferrari”.

Tikai no 2014. gada sezonas katram F-1 pilotam ir piešķirts viņa personālais starta numurs, ar kuru būs vien jāstartē visas karjeras laikā. Pirmais numurs gan vienmēr paliks rezervēts katras sezonas aktuālajam pasaules čempionam, bet jebkuru citu numuru no #2 līdz #99 pašreizējiem F-1 braucējiem bija atļauts sev izvēlēties „uz mūžu”. 10. janvārī FIA apstiprināja jauno starta numuru sarakstu. Sebastians Fetels 2014. gadu sāks ar čempiona #1, taču katram gadījumam (ja nu tituls reiz būs jāzaudē) izdarījis savu izvēli par labu #5 (nez, vai bērnībā arī viņš fanojis par „Red Five” — Manselu?). „Ferrari” lideris Fernando Alonso priekšroku dod #14 (jo 14 gadu vecumā viņš ar šo numuru ieguva pasaules čempiona titulu kartingā, turklāt — tieši 14. jūlijā), bet viņa nākamais komandas biedrs Kimi Raikonens

šo numuru 1982. gadā par čempionu kļuva viņa tēvs Keke Rosbergs. Pagaidām no pirmā desmitnieka numuriem nevienš pilots nav pieteicies uz #2 un #4, bet līdz šim tik nepopulāro #13 (ar kuru visā F-1 vēsturē aizvadīti tikai divi starti) labprātīgi izvēlēties Pastors Maldonado. „Force India” pilots Niko Hulkenbergs ieguvis tiesības uz #27, taču ar to nav mierā daudzi autosporta līdzjutēji, kuri šo leģendārā kanādiešu pilota Žila Vilenēva numuru spēj iedomāties tikai un vienīgi uz sarkanās „Ferrari” formulas.

## #27 mistērija

Pārlūkojot statistiku, redzam, ka Žils Vilenēvs ar 27. numuru aizvadījis tikai 20 sacīkstes, izcīnot tajās vien divas uzvaras. Daži citi piloti ar šo numuru ir sasnieguši vairāk — Alans Džonss 1980. g. un Airtons Senna 1990. g. ir kļuvuši par pasaules čempioniem ar #27 uz formulas priekšgala, un nevienš no viņiem abiem nebrauca ar „Ferrari”. 1975. gadā Mario Andreīti kļuva par pirmo pilotu, kas visu sezonu nobraucis ar #27 uz savas „Parnelli” formulas. Savukārt visilgāk ar šo numuru braucis „Ferrari” pilots Mikele Alboreto — 5 sezonas —, no 1984. līdz 1988. gadam. Visvairāk uzvaru ar #27

pirmo titulu. Jau pirms desmit gadiem to bija paveicis Alans Džonss! Interesanti, ka tie „Ferrari” piloti, kuri jau pēc Vilenēva braukuši ar leģendāro #27, par visiem kopā 14 sezonās tikuši vien pie 8 uzvarām un tā arī palikuši bez neviena titula.

Bet kā patiesībā radās Vilenēva leģenda? Žils Vilenēvs tikai 20 no savām 67 GP sacīkstēm aizvadījis ar #27, bet savas pirmās četras uzvaras 1978./79. gada sezonā guva,



un #28 saglabājis uz sarkanajiem „Maranello rikšotājiem”. Pēc Vilenēva ar #27 uz sarkanā „Ferrari” braukuši Patriks Tambejs (1982./83. g. — divas uzvaras), Mikele Alboreto (1984.—1988. g. — trīs uzvaras), Naidžels Mansels (1989. g. — divas uzvaras), Alēns Prosts (1991. g. — bez uzvarām) un Žans Alezī (1992.—1995. g. — viena uzvara). Vilenēva romantisko sacīkšu filozofiju (svarīgi būt ātrākajam šeit un tagad, nevis domāt par punktiem čempionāta kopvērtējumā) no viņiem visiem pa īstam iemēsoja tikai divi — „il Leone” Mansels, kurš Brazīlijā sensacionāli vinnēja savu pirmo startu ar „Ferrari” un pēc tam veica varoņdarbu Ungārijā, izcīnot uzvaru no 12. starta pozīcijas, un Alezī, kura vienīgā uzvara četru sezonu laikā — 1995. gadā



gāzes pedālī. Agrīnajiem turbodzinējiem piemita ļoti izteikts „turbobedres efekts” — neprognozējama lieluma jaudas padeve uz riteņiem notika vairākas sekundes pēc gāzes pedāļa nospiešanas, tāpēc pilotam īsto brīdi, kad iemīt grīdā, vajadzēja uzminēt iepriekš! Vēl lielāka sensācija bija Vilenēva uzvara arī nākamajās sacīkstēs Spānijā, kur sarežģītā un likumotā trasē viņam ar savu „lielo sarkano kadiljaku” — tā viņš dēvēja savu „Ferrari” formulu — visu distanci izdevās varonīgi noturēt aiz sevis piecu sāncensu peletonu, izbraucot virāžas ar apbrīnojamu precizitāti, ne reizi nedodot iespēju konkurentiem veikt apdzīšanu. Leģenda bija dzimusi, taču sezonas turpinājumā vairāk uzvaru nesejoja, un kopvērtējumā Vilenēvs ierindojās tikai 7. vietā. Pirms nākamās sezonas „Ferrari” bija veikuši nozīmīgus tehniskus uzlabojumus un gandrīz visi eksperti prognozēja čempiontitulu Vilenēvam, taču sezonas pirmie trīs posmi bija neveiksmīgi, pēc tam Imolā viņam uzvaru nozaga komandas biedrs Didjē Pironi, bet nākamajās sacīkstēs Zolderā 1982. gada maijā Žils ar #27 uz mašīnas korpusa avarēja un gāja bojā...

Tā kā nākamajās divās desmitgadēs „Ferrari” neizdevās kļūt par čempionu, #27

Kanādas GP — līdz šim ir pēdējā uzvara ar #27. Turpmākos gadus šo numuru vairs neizmantoja — kopš 1996. gada starta numuri mašīnām tika piešķirti pēc kārtas, saskaņā ar Konstruktoru kausa rezultātiem iepriekšējā gadā, un vienkārši nebija vairs tik daudz mašīnu uz starta, lai kādam tiktu #27.

## Kā darbojās sistēma

Pat pašiem pieredzējušākajiem līdzjutējiem droši vien šķiet, ka pasaules čempioni jau kopš neatminamiem laikiem vienmēr ir braukuši ar pirmo starta numuru, taču patiesībā šī tradīcija aizsākās tikai 1973. gadā. Pirms tam katru GP sacīkšu rikotājam bija brīvas izvēles tiesības — kādu starta numuru piešķirt katram dalībniekam, tāpēc sezonas laikā pilotu numuri nepārtraukti mainījās. Visbiežāk pirmais numurs tika piešķirts iepriekšējā gada konkrētās sacīkstes uzvarētājam, nevis pasaules čempionam. „Kārtību” nodibināja tikai 1973. gada sezonā, kad katrai komandai tika piesaistīti divi konkrēti starta numuri, kas pēc sezonas varēja tikt nomainīti (uz pirmo un otro) tikai vienā gadījumā — ja komandas sastāvā brauc pasaules čempiona

Turpinājums 5. lpp ➤



izvēlēties „laimīgo” #7. Savukārt Felipe Masas izvēle ir #19, bet Lūiss Hamiltons centīsies padarīt slavenu #44. Džensons Batons paziņojis, ka labprāt ņemtu #5, ar kādu savulaik braucis viņa elks Mansels, taču beigās bija spiests atgriezties pie #22, ar kuru viņš pats savulaik kļuva par 2009. gada čempionu. Niko Rosbergs startēs ar #6, jo ar

izcīnījis „Williams” pilots Alans Džonss — 9 uzvaras 1979./80. g. sezonā, bet tas bija, vēl pirms divdesmit septītais kļuva leģendārs, pateicoties Vilenēvam. Tāpēc kļūdījās Airtons Senna, kad, 1990. gadā ar #27 uz sava „McLaren” kļuvis par čempionu, lepnī paziņoja, ka atnesis leģendārajam numuram

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



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

9-19  
 10-15

**JAPĀNAS UN KOREJAS  
 AUTOMAŠĪNU  
 REZERVES  
 DAĻAS**



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

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

**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**

SIA izdevniecība «AUTOINFO»  
 sadarbībā ar CSDD.  
 Reģ. apl. Nr. 000702099  
 Rīga, Nometņu iela 47-13, LV-1002  
 Direktors — Kaspars Bergmanis.  
 Iznāk reizi mēnesī.

INFORMĀCIJA  
 AUTOVADĪTĀJIEM

**AUTO  
 info**

Tirāža — 10 000  
 Tālrunis reklāmai 29225389  
 e-pasts: kaspars@autonews.lv  
 Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām  
 preču zīmēm atbild reklāmas devēji.  
**www.autonews.lv**



# Ģimenes vāgi biznesa uzvalkos

«Opel Insignia» un «Peugeot 508» degustācija



## Turpinājums no 1. lpp

krāsas tonis (mainās atkarībā no apgaismojuma, fotogrāfijās to nevar redzēt), lai līdzinātos jaguāra „British Racing Green”. „Insignia” joprojām ir viens no elegantākajiem vidējās klases automobiļiem, un tajā joprojām ir saskatāms kaut kas no dizaina avangarda. Mūsu degustētajam auto tikusi piecu durvju hečbeka virsbūve. Tā ir nedaudz slaidāka par sedanu, arī bagāžnieks ir vieglāk pieejams un plašāk izmantojams. Nolaižot atzveltnes, var pārvadāt kaut velosipēdu neizjauktā veidā. Un hečbeks nepavisam nav skaļāks par sedanu, turklāt izskatās tikpat prestiži un eleganti.

Atverot „Insignia” durvis, atklājas biznesa klases salons. Labsajūta, kas rodas, iekāpjot šajā auto, ir apliecinājums tam, ka „Insignia” ir tikusi ļoti tuvu klases etalona — „Audi” — salona izpildījumam un pilnīgi noteikti ir gaumīgāka par „Ford Mondeo”. Būtībā šajā modernizācijā lielākās pārmaiņas ir skārušas tieši auto salonu. Jauna viduskonsole, jauna stūre un instrumentu panelis. Galvenais, ar ko atšķiras jaunais „Insignia” salons, ir priekšējā paneļa iekārtojums. No „Insignia” vidus konsoles pazudusi liela daļa pogu. To vietu ieņēmis 8 collu skārienjutīgais ekrāns un klimata vadība ar sensoru tipa pogām — sarkanu un zilu bultiņu. Ja aukstā auto no rīta neesi novīlīcis cimdus, skārienjutīgās klimata pogas uz tavu skārienu tā īsti negrib reaģēt. Jaunā infotainmenta sistēma priecē ar lielu, krāsainu ekrānu, kurā pēc izvēles var būt attēlots pilnīgi viss un ikonas ir skārienjutīgas, taču visu šo sistēmu var regulēt arī ar kursorvirsma, kas atrodas uzreiz aiz pārnēsūmkārba sviras. Vecās „Insignia” sarkanais monohromais mērinstrumentu bloks ir noņemts aizmirstībai. Tā vietā paneļa centrā — starp tahometra un termometra/degvielas līmeņa rādītāja „pusmēnešiem” — novietots digitālais instrumentu panelis — krāsains displejs ar 7 collu diagonāli. Pēc vadītāja izvēles, tajā var novietot jebkādu bildi — klasisko spidometra skalu vai digitālo ātruma rādītāju, navigācijas norādes, telefona vai mūzikas atskaņotāja informāciju —, tādējādi iespējams iegūt milzum daudz papildu informācijas, gandrīz visu to pašu, kas parādās lielajā ekrānā viduskonsolē, tikai mazākā izmērā... Turklāt navigācija ir salīdzinoši vienkārša, tāpat kā auto mērinstrumentu paneļa individualizācija. „Opel” mašīnās speciāla vērība tiek veltīta pareizai sēdekļu konfigurācijai un

ergonomikai. „Insignia” ir vienīgais auto šajā klasē ar tik iespaidīgu aprīkojumu, kurā ietilpst pat ventilējami sēdekļi. Salonā valdošā trīsvaliģu noskaņa spēj „Insignia” pasažieros radīt omulību.

Tagad „Insignia” ir pieejama modernu dzinēju plejāde. 1,6 litru benzīna turbo ar 170 ZS ir neticami kluss, ekonomisks un spēcīgs. SIDI motoru sērijas 2,0 litru 250 ZS dzinējs padara „Insignia” par īstu kreisās joslas biedu. Divu litru dīzēlis CDTI jaunā paaudzē 120 un 140 ZS versijās izceļas ar klusāku darbību un fantastisku ekonomiju (oficiāli 3,7 l/100 km). Var izvēlēties „Insignia” ar manuālo kārbu vai sešpakāpju „automātu”, kas pieejams visiem dzinējiem, izņemot lētāko 1,4 litru turbo (sākot no 20 800 EUR). Mūsu degustētais „1,6 SIDI” (170 ZS) benzīnmotors darbībā ir tik jaudīgs, ka šķiet kā divlitru turbo! Tas ir pašpārliecināti mierīgs un kluss. Par dzinēja atsaučību rūpējas „Spark Ignition Direct Injection” (SIDI) sistēma. Pateicoties šai degvielas tiešās iesmidzināšanas sistēmai un turbīnai, tas spēj nodrošināt soliģu gabarītu automobilim vairāk nekā apmierinošu dinamiku un ļauj vienlīdz komfortabli justies gan nevienmērīgā pilsētas satiksmes



straumē, gan braucot pa autostrādi. Korektas darbības sešpakāpju manuālā pārnēsūmkārba ir labi salāgota ar enerģisko spēka agregātu. Vidējais patēriņš 5,9 l/100 km.

Jau iepriekšējās degustācijās secinājām, ka „Insignia” vidējās klases ietvaros ir „driver’s car”, ko īpaši papildināja jaudīgāko

pilnpiedziņas modifikāciju sniegtās sajūtas. Tagad atjaunotā priekšpiedziņas „Insignia” ir tikpat savāktā piekare, ar kādu agrāk varēja lepoties tikai pilnpiedziņas versijas. Automobilis izceļas ar vieglu un precīzu vadāmību. Tas stingri turas uz ceļa un nevairās no enerģiskiem manevriem, ļaujot izbaudīt ceļa līkumus bez mazākā sasprindzinājuma. Protams, ieteicams šādus vingrinājumus veikt, pārslēdzot gudro „Flex Ride” piekari „Sport” režīmā. Savukārt „Tour” ir komforta režīms, kas piemērotāks relaksētam kruīzam. Mašīnas gaita ir pārsteidzoši gluda, un komforta sajūta saglabājas pat uz tipiska Latvijas ceļa seguma.

Mēs degustējam ar augstajām tehnoloģijām līdz zobiem apbruņotu „Insignia”. Ar

ziņu autovadītājam par iespējamo sadursmi. Pēc tam pieslēdzas ārkārtas bremsēšanas funkcija, kas automātiski samazina automobiļa ātrumu, tiklīdz ir konstatēta sadursmes iespējamība.

## «Peugeot 508» — lauvēns ar diskrešu šarmu

Pagājušā gadsimta deviņdesmitajos gados franču vieglie automobiļi ar lauvu emblēmā vienmēr bija braukšanas baudas etalons savā klasē. Tādi bija: 106. modelis supermini klasē, 205. — mazajā klasē, 306. — kompaktklasē un faktiski arī 406. modelis vidējā klasē, ja nerunājam par krietni

ne tikai ar sešiem dažādiem dzinējiem, bet gan kā sedans un universālis. „Peugeot” cerēja, ka ar savu stila, kvalitātes un degvielas ekonomijas apvienojumu „piecsimt astotais” spēš radīt konkurenci tādiem šā segmenta līderiem kā „Ford Mondeo” un „VW Passat”, kā arī ieintriģēt atsevišķus vācu kompakto biznesa sedanu tīkotājus.

Francijas autoražotāja „Peugeot” centieni iekarot pircēju sirdis ar jaunu un pievilcīgu auto Eiropas tirgos ir vainagojušies ar panākumiem, ko gan nevar teikt par panākumiem Latvijā. Taču jāņem vērā, ka tieši uz šā modeļa pirmizrādes laiku sakarā ar īgaunu autobiznesa struktūru turbulencēm pie mums Latvijā tā īsti vairs nebija palicis tirgotāja, kas par šīs markas izplatību būtu tieši atbildīgs.



dārgākajiem premium kategorijas spēkratiem. 406. joprojām ir klasiski skaists un proporcionāls sedans, kādu varētu ražot vēl tagad, jo nešaubos, ka atrastos ne mazums gribētāju tādu iegūt par pieņemamu cenu. Pēctecis — 407. modelis — krasi atšķiras no 406. atturības. Tas izcēlās ar savu dizaina avangardismu, ferāriģo purnu un kupejas siluetu, kas satiksmes plūsmā bija viegli atpazīstams un iegaumējams. „Peugeot” cerēja — šis auto būs pietiekami iedvesmojošs, lai iepatiktos jaunākiem, ambiciozākiem pircējiem. Dizaina pārāk drosmīgās elegances dēļ vienaldzīgo nebija — šis auto vai nu ļoti patika, vai arī nepatika nemaz.

Jaunais „Peugeot 508” debiju piedzīvoja 2010. gada Parīzes autošovā un oficiāli pārdošanas salonos visā Eiropā nonāca nākamajā gadā. Tas ir auto, kas aizvieto uzreiz divus iepriekšējos „Peugeot” modeļus — ģimenei paredzēto 407. un biznesa klases 607. modeli. Iespraucoties pa vidu starp abiem priekšgājējiem, ir izdevies radīt lielu ģimenes un biznesa auto ar plašām pielietojuma iespējām. Automašīnas daudzpusību akcentē fakts, ka tas ir pieejams

Kopš 2010. gada pazīstamais „Peugeot 508” atkal tuvojas klasiskām sedana proporcijām, viss elegants un glīts, taču tam nav atmiņā paliekoša tēla... Šobrīd „Peugeot” dizaineri turas ceļa drošajā pusē un vairs neriskē ar avangardu. Atturīgs dizaina stils. Slaidas līnijas, tīri laukumi. Tagad „Peugeot 508” ir tuvāk vācu konkurentiem kā jebkad agrāk. Tomēr, iegūstot konservatīvāku ārēni, tas zaudējis daļu sava franču šarma, kāds raksturoja dažus līdzšinējos modeļus. „Peugeot 508” pēc visiem ārējiem izmēriem (garums 4792 mm, platums 1853 mm, augstums 1456 mm, riteņu bāze 2817 mm) ir pavisam nedaudz mazāks par „Insignia” — garumā par 38 mm, platumā par 3 mm, augstumā par 42 mm —, bet tam ir par 80 mm lielāka riteņu garenbāze. Nenoliedzami, „Peugeot 508” ir mūsdienīgs un dinamisks auto, taču tā izskatā nav nekā neredzēta vai atšķirīga, arī interjerā gribētos redzēt personiskāku attieksmi. Tīri subjektīvi man no visiem „Peugeot” saloniem vislabāk patika 3008. krossovera kupejas stilā veidotais kokpits.

„Peugeot 508” trumpji ir plūstošas,

Turpinājums 7. lpp ➤

**AUTO RITMS**

**AUTOEVAKUATORS**

**24H**

**T. 2255 5543**

**AUTOMĀTISKO  
PĀRNESUMU KĀRBU  
REMONTA RŪPNĪCA**

**RECRO**

QUALITY THROUGH TECHNOLOGY

www.recro.eu

**CĒSIS**



**T.: 2920 7606**

**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

# F-1 numeroloģija

➤ Turpinājums no 2. lpp.

titula īpašnieks. Savukārt komanda, kura, startējot ar pirmo un otro numuru, nav nosargājusi čempiona titulu, pēc sezonas samainījās ar starta numuriem ar to komandu, kurā brauca jaunais čempions. Piemēram, „Tyrrrell” komandai 1973. gadā tika piešķirti starta numuri trešais un ceturtais, kurus tā

čempionu Johenu Rintu. 1972. gada sezonā 10 sacīkstēs ar pirmo numuru startēja iepriekšējā gada čempions Džekijs Stjuarts. Tikai 1973. gadā esošais čempions Fitipaldi ar vieninieku uz melni zeltainās „Lotus” formulas pirmoreiz nobrauca pilnu sezonu, gūstot trīs uzvaras, taču paliekot otrais kopvērtējumā aiz Stjuarta, kurš ar piekto numuru uz zilās „Tyrrrell” formulas guva 5 uzvaras. Daudz sāpi-

milzu popularitāti ar savu atraktīvo, uz iedzimu talantu un zibenīgiem refleksiem balstīto braukšanas stilu. Viņš bija vienīgais pilots, kurš Silverstonas trasē leģendārajā „Woodcote” virāžā nebaidījās iebraukt ar pilnu gāzi, 200 km/h ātrumā sametot mašīnu kontrolētā sānslidē.

Kopumā gan jāatzīst, ka daudzu tik ļoti kārotais vieninieks nemaz nav bijis „laimīgais



saglabāja līdz pat 1995. gadam, jo visu šo 22 sezonu laikā tās sastāvā nestratēja neviens aktuālais čempiona titula īpašnieks. Tāds pats stāsts arī par „Ligier” komandu un tai piešķirtajiem #25 un #26. Savukārt „Ferrari” komanda 1973. gadā saņēma īpašumā #11 un #12, kurus nomainīja uz #1 un #2 tikai pēc trim sezonām, kad Nikijs Lauda kļuva par 1975. gada čempionu. Pēc 1976. gada sezonas, kuras spīgtākos notikumus daudzi no mūsu lasītājiem droši vien atceras no Latvijas kinoteātros izrādītās lieliskās filmas „Rush”, jaunais čempions Džeimss Hants ieguva #1 uz sava „McLaren”, bet „Ferrari” atguva #11 un #12, kurus atkal nomainīja uz #1 un #2 pēc trim sezonām, kad 1979. gadā uzvarēja Džodijss Šekters ar „Ferrari”. Pie sava leģendārā #27 (un sekojošā #28) „Maranello” komanda tika, vien pateicoties Alanam Džonsam un „Williams” komandai, kuri ar šiem starta numuriem triumfēja 1980. gada sezonā, atņemot „Ferrari” Šektera iegūto vieninieku.

## Pirmā numura vēsture

Jau pagājušā gadsimta sešdesmitajos gados pasaules čempiona titula īpašnieki lielāko daļu sezonas aizvadīja ar pirmo numuru uz formulas sāniem, taču ne visas sacīkstes. Parasti tikai tās, kurās bija izdevies uzvarēt iepriekšējā gadā. Piemēram, 1969. gada pasaules čempions Džekijs Stjuarts 1970. gada sezonā ar pirmo numuru startēja astoņās sacīkstēs. 1971. gadā pirmais starta numurs vispār tika izmantots tikai trijās sacīkstēs, kad organizatori to piešķīra Emersonam Fitipaldi, bet visās pārējās ar pirmo nestartēja neviens, tā godinot iepriekšējā sezonā pēc nāves kronēto pasaules



gāk par titula zaudēšanu Emersonu aizskāra fakts, ka sezonas otrajā pusē viņš skaidri un nepārprotami zaudēja ātrumā savam „Lotus” komandas biedram Ronijam Petersonam, kurš, startējot ar #2, tika pie četrām uzvarām un trešās vietas kopvērtējumā. Fitipaldi pameta „Lotus” un pievienojās „McLaren”.

1974. gadā Ronijs Petersons kļuva par vienīgo pilotu visā F-1 vēsturē, kurš, nebūdam čempiona titula īpašnieks, nobraucis visu sezonu ar #1 uz savas formulas. Tas kļuva iespējams tādēļ, ka titula īpašnieks Džekijs Stjuarts pameta sacīkstes, jo bija pārāk satricis pēc „Tyrrrell” komandas biedra Fransuā Sevēra traģiskās bojāejas. Čempiona prombūtnē „Lotus” komanda kā Konstruktoru kausa ieguvēja saglabāja pirmo numuru, un tās līderis Ronijs Petersons guva trīs uzvaras, bet kopvērtējumā palika tikai piektajā vietā. Par superzviedru dēvētais Petersons iekaroja

cipars”. Kopš 1973. gada ar pirmo numuru startējušajiem pilotiem nebija izdevies nosargāt savu čempiona titulu, līdz to paveica Alēns Prosts 1986. gadā. Pēc viņa līdz 1996. gadam ar šo numuru uz formulas sāniem bija uzvarējuši vēl tikai divi — Senna 1991. g. un Šūmahers 1995. g. Bijušas pat sezonas, kad mašīna ar lepno #1 uz sāniem kuļas pa sacīkšu peletona astesgalu. 1978. gada triumfators Mario Andrei nākamajā sezonā ar pirmo numuru piedzīvoja pilnīgu fiasko, paliekot bez uzvarām un ar 12. vietu kopvērtējumā, bet 1979. gada čempionam Džodijam Šekteram nākamajā sezonā ar pirmo numuru klājās vēl drūmāk — tikai divi punkti un 19. vieta kopvērtējumā.

„Williams” komandas piloti ir uzvarējuši 7 pasaules čempionātos, bet tikai trīs reizes startējuši ar pirmo numuru. Iemesls ir Frenka Viljamsa vispārīgā tieksme šķirties no



pilotiem, kuri tikko viņa komandai ieguvuši čempiona titulu. Gan Manselam, gan Prostam, gan Hillam „Dzelzs Frenks” nedeva iespēju aizstāvēt savus čempiona titulus, tādā veidā zaudējot pirmā numura tiesības. Tieši tāpēc 1993./94. gadā komandas otrais pilots Hills bija spiests startēt ar „nullīti” uz mašīnas korpusa, bet pirmie piloti Prosts un Senna labprātīgi izvēlējās sev otro numuru.

## «Red Five» un pārējie

Kopš 1996. līdz pat 2013. gadam katru sezonu starta numuri tika piešķirti nevis pilotiem, bet komandām saskaņā ar iepriekšējā gada Konstruktoru kausā iegūto vietu. Tā kā komandu iegūtās vietas Konstruktoru kausā gadu no gada mainās, šo periodu nevaram izmantot, lai saistītu pilotus un viņu individuālos panākumus ar starta numuriem. Cita lieta ir laikposms 1973.—1996. gads, kad pilotam, neklūstot par čempionu un nemainot komandu, bija lielas iespējas ar vienu un to pašu starta numuru

nobraukt visas savas karjeras sacīkstēs. Izrādās, ka šajā periodā visvairāk čempiona titulu ieguvuši piloti, kur startējuši ar piekto starta numuru — Džekijs Stjuarts (1973. g.), Emersons Fitipaldi (1974. g.), Mario Andrei (1979. g.), Nelsons Pīkē (1981., 1983. g.), Naidžels Mansels (1992. g.), Mihaēls Šūmahers (1994. g.) un Deimons Hills (1996. g.).

Lai gan „laimīgais piecnieks” visai bieži mainījies saimnieku, ikviens pieredzējušāks F-1 līdzjutētājs, nešauboties ne mirkli, pateiks, ka sarkans #5 nozīmē Naidžels Mansels un „Williams”, kam šis numurs piederēja sešas sezonas. No savām 191 GP sacīkstēm 93 reizes Mansels ir startējis ar sarkanu #5 uz „Williams” mašīnas priekšgala, izcīnot 24 uzvaras, kā arī trīs pasaules vicečempiona titulus (1986.—1987., 1991. g.) un čempiona titulu (1992. g.).

Otrais numurs parasti apzīmējis aktuālā pasaules čempiona „ieroču nesēju” — komandas biedru. Laikam tāpēc mūsdienā F-1

Turpinājums 7. lpp ➤

# inter cars

**LIELĀKĀ AUTO REZERVES DAĻU NOLIKTAVA BALTIJĀ**

**AUTO REZERVES DAĻU TIRDZNIECĪBAS FILIĀLE V01**

**AUTO REZERVES DAĻU PIEGĀDE**



**Pļieņciema iela 35**  
Mārupe, LV-2167

Darba laiks:  
9:00 - 19:00 (1 2 3 4 5)  
9:00 - 15:00 (6)  
Slēgts (7)

Tālrunis: 67934600; 67934601  
E-pasts: v01@intercars.eu

[www.iclatvija.lv](http://www.iclatvija.lv)



**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**

# Lielākā auto daļu noliktava Baltijā

Kaspars Bergmanis

Auto dzīve nemitīgi attīstās, spēkratu gamma ik nedēļu papildinās ar jauniem modeļiem ar visdažādākām modifikācijām. Un visiem šiem spēkratiem ir vajadzīgas rezerves daļas. Kur tās iegādāties? Kad auto izbrauc no salona, tam garantijas laikā dīleris nodrošina pilnu servisu un rezerves daļas, pretī saņemot ievērojami lielāku rēķinu, nekā labojot auto vienkāršā servisā vai uzņēmuma garāžā.

Kā ietaupīt uz auto ekspluatācijas rēķina? Laikraksta „AutolInfo” autoparks nevar paliekties ar neskaitāmām transporta vienībām, bet arī tām, kas ir, nepieciešama apkope, remonts un auto daļas. Gatavojoties auto tekošajām apkopēm garāžās, vadītājs atrod visas nepieciešamās auto daļas nevis veikala plauktā, bet internetā. Kopš Latvijā darbojas „Inter Cars” — rezerves daļu iegāde,

izmantojot globālo tīmekli, ir samērā vienkārša. Visas mums nepieciešamās auto daļas un smērvielas tiek ieliktas virtuālajā grozā, bet saņemt var pēc dienas Pārdaugavas filiālē. Lai gan noliktava Bieķensalas ielā ir samērā plaša, tā nekādi nevarēja spēkoties ar „Inter Cars” centrālo noliktavu Polijā. Nereti gadās, ka vajag tagad un tūlīt, bet vajadzīgā detaļa veikalā būs tikai rīt, tad nākas skraidīt pa Rīgu, lai atrastu pie kāda cita pārdevēja sev vajadzīgo auto daļu, bet par lielāku cenu.

Kopš šā gada janvāra Mārupē, tur, kur atrodas kurjerpasta DHL noliktava, durvis ir vērusi Baltijā lielākā auto rezerves daļu noliktava. „AutolInfo” garāžas priekšnieks ar sajūsmu uzņēma šo faktu, ka tagad visas vajadzīgās detaļas var nopirkt vienuviet — netālu no mūsu garāžas Rīgā. Devāmies iepazīt jauno noliktavu, kurā darbojas arī veikals un visas nepieciešamās daļas ir uz vietas.

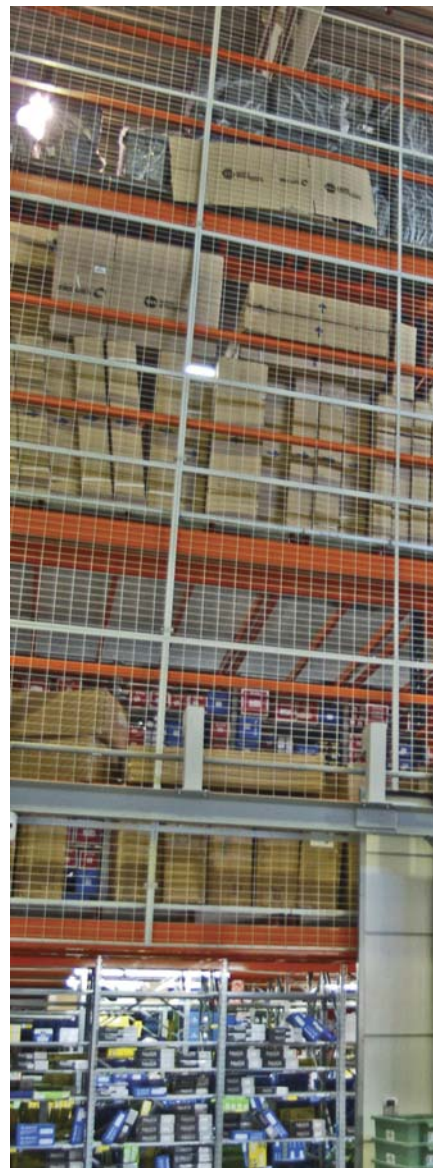
Tie, kuri aktīvi iepērkas internetā un pirkumus saņem no ārzemēm, noteikti zina, kur Mārupē atrodas DHL centrālā noliktava, jo bieži vien sev adresētos sūtījumus brauc saņemt uz Mārupi, Plieņciema ielu 35. Tagad lielu daļu šīs noliktavas aizņem „Inter Cars”. Ieraugot milzīgo rezerves daļu apjomu, kurš atrodas noliktavas telpās, jūties kā zēns, kurš atradis alu ar Ali Baba paslēptajiem dārgumiem. Šeit faktiski ir viss — rezerves daļas vieglajiem un kravas automobiļiem, motociklu daļas, ķiveres un motozābak, instrumenti, servisa iekārtas un autoriepas.

Tiem, kuri darbojas un strādā galvaspilsētā, Daugavas kreisajā krastā, vai uz Rīgu brauc no Kurzemes — centrālā noliktava ir parocīgā vietā. Nepieciešamības gadījumā „Inter Cars” nodrošina arī daļu piegādi saviem klientiem. „Inter Cars” centrālās noliktavas un Bieķensalas ielas filiāles klienti pamatā ir

autoservisi, rezerves daļu veikali, taču apkalpo arī latvieti praktisko, kurš pats var salabot savu auto. Izmantojot „Inter Cars” e komerciju, „AutolInfo” ievērojami samazināja auto parka uzturēšanas izmaksas.

Polija ir interesanta ar to, ka tur darbojas daudz uzņēmumu, kuri ražo rezerves daļas, auto aksesuārus, izpūtējus, smērvielas. Līdz ar to elektroniskajā katalogā „www.iclatvija.lv” var atrast tādas detaļas, kuras nepiedāvā oriģinālo rezerves daļu ražotāji. Un tas ir viens no „Inter Cars” plusiem, ka bez pazīstamiem vācu, itāliešu auto daļu ražotāju zīmoliem ir tādi uzņēmumi, kuri piedāvā daudz labas kvalitātes preču par ļoti pievilcīgu cenu.

**Plieņciema iela 35, Mārupe.**  
**Tālrunis: 67934600**  
**e-pasts: v01@intercars.eu**  
**www.iclatvija.lv**



## F-1 numeroloģija

► Turpinājums no 5. lpp

pilotu vidū tas nav populārs. Taču, viņiem derētu zināt, ka „profesors” Alēns Prosts trīs no saviem četriem tituliem izcīnījis, braucot tieši ar #2 uz formulas sāniem, turklāt divreiz pārspējot savus komandas biedrus, aktuālos pasaules čempionus Nikiju Laudu (1985. g.) un Aironu Sennu (1989. g.).

nobraucis Elio De Andželiss — piecas sezonas „Lotus” komandā (1981.—1985. g.). Ar divpadsmitnieku visilgāk sadzīvojuši Naidžels Mansels — četras sezonas „Lotus” komandā (1981.—1984. g.) un Aironi Senna, kurš līdz 1987. gadam trīs sezonas startēja „Lotus” komandā, bet 1988. gadā ar šo pašu numuru brauca „McLaren” un vinnēja savu pirmo čempiona titulu.



Trešais un ceturtais numurs ir nesaraujami saistīti ar „Tyrrell” komandu, kam tie piederēja no 1973. līdz pat 1995. gadam. Ar trešo visilgāk startējis Džodžijs Šekters (1974.—1976. g.), bet Patriks Depaljērs ar ceturto numuru uz zilas „Tyrrell” mašīnas aizvadījis pat veselas piecas sezonas — no 1974. līdz 1978. gadam. Septīto un astoto numuru no 1974. gada piecas sezonas lietoja „Brabham” komanda atraktīvākās „Martini Racing” krāsās, bet no 1978. līdz 1984. gadam tie bija redzami uz sarkanbaltajām „Marlboro McLaren” formulām. Ar septītnieku visilgāk nobraucis Džons Vatsons — 1977. gadā „Brabham” sastāvā sāka, bet turpināja piecas sezonas „McLaren” komandā. Ar #11 pasaules čempiona titulus viens pēc otra ir ieguvuši Džeimss Hants (1976. g.) un Nikijs Lauda (1977. g.), bet visilgāk ar šo numuru ir



#15 un #16 ir nesaraujami saistīti ar F-1 turboēras pionieriem „Renault” komandu un tās dzeltenajām formulām. Pats pirmais ar #15 brauca inženieris Žans Pjērs Žabuī 1977.—1980. g., tad šo numuru mantoja jau-

atmiņās vienmēr būs Žaks Lafits un „Ligier”! Franču pilots franču komandā ar šo numuru aizvadījis deviņas sezonas (1976.—1982. g., 1985.—1986. g.), kuru laikā guvis sešas uzvaras, kā arī četras reizes ierindojies 4.

naiss Alēns Prosts, kurš ar sarkanu piecpadsmitnieku uz „Renault” formulas aizvadīja trīs sezonas, bet ar zilu #16 četras sezonas franču komandā startēja Renē Arno. Arī latviešiem zīmīgais #19 atstājis savas pēdas F-1 pasaulē — Senna 1984. gadā ar šo numuru debitēja „Toleman” komandā, bet Šumahers aizvadīja savas divas pirmās sezonas ar „Benetton”. Visu laiku agresīvākais F-1 pilots Andrea De Čezaris savā karjerā ir nomainījis daudzas komandas, bet arvien atgriezies pie #22, ar kuru kopumā pavadījis piecas sezonas „Alfa Romeo”, „Rial” un „Dallara” komandās.

Cits itāliešu pilots Pjērs Luidži Martini pavisam kopā sešas sezonas palika uzticīgs „Minardi” komandai un #23. Taču absolūtais uzticības rekords pieder #26, kas līdzjutēju

vietā pasaules čempionātu kopvērtējumā.

Daudziem līdzjutējiem #28 nozīmē Gerhards Bergers. Populārais austriešu pilots ar šo numuru „Ferrari” komandā divos piegājienos kopā aizvadījis septiņas sezonas (1987.—1990. g., 1993.—1995. g.). Bet vēl pirms Bergera šis numurs varēja kļūt leģendārs. Ar #28 Didjē Pironi 1982. gadā bija jāklūst par pirmo franču F-1 čempionu, turklāt pirmoreiz vēsturē izcīnot čempiontitulu ar turbomotoru, taču četrus posmus pirms finiša visam svītru pārvilkā avārija Vācijā, kas sadragāja viņa kājas un iznīcināja daudzsološo pilota karjeru. Titulu, kā zināms, togad ieguva Keke Rosbergs, bet vecais Enco Ferāri lika izgatavot zelta kausu ar uzrakstu „Didjē Pironi — patiesais 1982. gada čempions”, ko novietoja savā trofeju kolekcijā.

# Ģimenes vāgi biznesa uzvalkos

«Opel Insignia» un «Peugeot 508» degustācija

► Turpinājums no 4. lpp

spēcīgas virsbūves līnijas, komfortabls, plašs salons un lieliska virsbūves aerodinamika. Salona arhitektūra ir nedaudz konservatīva, taču montāžas un materiālu kvalitāte ir tuvu tam līmenim, ko piedāvā vācu konkurenti. „Peugeot” interjera apdarē izmanto augstvērtīgus, taustējamus acīm patīkamus materiālus. Salons ietilpīgs, bet šaurāks par „Insignia”, šeit plecu apvidū nav tādu plašumu. Instrumentu panelis glīts, bet diezgan bezpersonisks, tikpat labi varētu piederēt arī kādam Korejā būvētam biznesa klases auto. Pārsteigums — centrālajā vietā paneļa vidū atrodas divi izbīdāmi milzīgi glāžu turētāji. Komfortablie sēdekļi piedāvā sedanam relatīvi augstu sēdpoziciju, augstumā/dziļumā regulē-



jamā multistūre un viduskonsolē taustiņu novietojums ir loģisks un ērts, mērinstrumentu bloks atrodas tiešā vadītāja skata lēņķī. 208. modeļa mazā sportiskā stūrīte un augšpusē novietotais pulksteņu bloks acīmredzot vēl nav biznesa klasi sasnieguši. Pēc automātiskās pārnēsūmkārības sviras ieslēgšanas M pozīcijā, ātrumus var pārslēgt ar +/- lāpstiņām aiz stūres. Mašīnai ir bezkontakta atslēga, bet starta poga jāmeklē kreisajā pusē paneļa stūrī.

Gara auguma pieaugušajiem un bagāžai salonā vietas netrūks. Lai gan aizmugurē sēdošo kājām „Mondeo” būs vairāk vietas, diez vai kāds sūdzēsies, sēžot „Peugeot 508” aizmugures sēdekļi. Gandrīz līdzēnā grīda sniedz ērtības arī tam, kuram būs jāsež aizmugures sēdekļi pa vidu. Bagāžnieka tilpums ir pietiekams — 515 litri. Tas ir daudz, bet ne tik daudz, cik „Mondeo”. Bagāžnieka vāks atverams no ārpuses, nospiežot 508 nullītes viduci, vai ar pogu no salona, vai ar atslēgas pulti. Praktiski laudis novērtēs to, ka

aizmugurējā sēdekļa atzveltnē ir divdaļīga un nolaižama, ļaujot pārvadāt garus priekšmetus. Ja uz kalnu brauc trīs cilvēki, var ērti vest līdz viņu sniegdāļus.

„Peugeot 508” pieejams ar četriem dīzeldzinējiem — 112 ZS 1,6 litru HDi agregāts ir pieņemams, taču 163 ZS 2,0 litru HDi motors ir stiprāks. Ir arī flagmanis GT ar 2,2 litru HDi 204 ZS dīzeldzinēju. Benzīna dzinēju klāstā 1,6 litru VTi agregāts ar 120 ZS vai 1,6 litru THP turbomotors ar 156 ZS. Degustēto sniegbalto lauvēnu uz priekšu dzen 2,0 litru dīzēlis ar 163 ZS jaudu un automātisko pārnēsūmkārību ar manuālas pārslēgšanās lāpstiņām uz stūres. Spējāk nospiežot gāzes pedāli, slaidais baltais lādiņš klusi un eleganti paātrinās. Dīzeldzinējs demonstrē labu jaudas un degvielas patēriņa attiecību, ko papildina vienmērīga sešpakāpju automātiskās pārnēsūmkārības darbība. Taču, manuprāt, šī kārbā nav tik atsaucīga, kā varētu vēlēties — pārslēdzoties tā „domā” nedaudz par ilgu, veidojot tādu kā pusse-

kundes aizmuri, kas liek vēlēties manuālo transmisiju. Vidējais degvielas patēriņš — 5,7 litri uz 100 km. Momentālais patēriņš atkarīgs no braukšanas stila, bet ar manuālo kārbu tas noteikti būtu zemāks. Mūsu mašīnā „Refuel” lampiņa iedegas jau tad, kad, pēc borta datora rādījumiem, degvielas vēl pietiks 95 km nobraukumam.

„Peugeot 508” uz ceļa turas pārliecinoši jebkurā ātrumā, nezaudējot stabilitāti arī asākos līkumos. Pateicoties atsaucīgajai stūrei, kursa maiņa notiek viegli un

nepiespiesti. Dažs varbūt par teiktu, ka šim auto piemīt pārāk ātra apgriežamība. Manuprāt, „lauvēns” ļoti precīzi klausā stūrei, tāpēc ar to ir patīkami braukt. Taču izbaudīt īsti sportiskas braukšanas izjūtas neļauj automātiskā kārbā, kura ar nelielu aizmuri atsaucas uz gāzes pedāļa nospiešanu. „Peugeot 508” ir laba stūres reakcija un piekare labi apvalda virsbūves svārstības, tomēr jāreķinās, ka gaita būs pacieta. Vadāmība, kā jau lielam ģimenes auto ar kopējo garumu 4,81 m un platumu 1,85 m, ir

stabila, taču pilnam komfortam piekare prasīs nedaudz mikstāka. Skaņas izolācija ir labi nostrādāta, dīzeļa dziesmu un liekos trokšņus praktiski nedzird, ko vēl vairāk kompensē laba audio sistēma. Taču, riteņiem tiekot uz nejaukiem asfalta ielāpiem un izvirzītajiem kanalizācijas aku vākiem, dažbrīd nemierīgu gaisotni salonā rada piekares atspēru klabšana aizmugurē. Jāsecina, ka tipiskās Latvijas ceļa riebeklības „Insignia” tomēr pacieš labāk.

## Degustācijas secinājumi

Ak, cik patīkami ir aizmirst par krosoveriskajiem kompromisiem un atgriezties pie klasikas, atvērt eleganta sedana durvis un ieslīgt zemā un sportiski profilētā vadītāja sēdekļī! Jebkurš vidējās klases auto ir lielāks, zemāks, elegantāks, stabilāks un prestižāks par jebkuru krosOVERU vai minivēnu. Biznesa auto ir svarīgi, kādu vizuālo iespaidu tas atstāj. Manuprāt, būdami vizuāli efektīgi, ērti un labi aprīkoti, abi degustētie spēkrati izstaro tādu pārliecību un iedvesmu, ka būtu gana prestiži dienesta auto ikvienam Latvijas ministram. Salīdzinot ar „Peugeot 508”, no ārpuses „Insignia” izskatās lielāks, arī salons šķiet plašāks, no vadītāja vietas raugoties, šeit sēdekļa un stūres regulējumu amplitūda sniedz daudzveidīgākas iespējas vadītājam izvēlēties savu individuālo sēdpoziciju. Stabilitāte uz ceļa abiem auto ir līmenī, vadāmība nedaudz atsaucīgāka ir lauvēnam, bet labāks gaitas komforts uz nelīdzēna asfalta seguma — „Insignia”. No latvieša parastā skatpunkta raugoties, smagnējais, nedaudz patuklais „Insignia” atstāj krietni nopietnāku iespaidu nekā atturīgais, diskretais „Peugeot 508”, kas vienkārši nešķiet pietiekami liels un prestižs biznesa

klases statusam.

Ar „Insignia” „Opel” beidzot izdevies radīt vidējās klases sedanu, ko var uzskatīt par reālu alternatīvu „BMW”, „Audi” vai „Mercedes-Benz”. Tas varbūt nedaudz atpaliek komforta un braukšanas baudas ziņā, taču dizains, cena un lietošanas izmaksas izskatās ļoti kārdinoši. Ja kāds auto ir iegūlis atmiņā ar labām gaitas īpašībām, augstu komforta līmeni, pievilcīgu dizainu un savā ziņā arī statusa apliecinājumu, tad tā atjaunotā versija nedrīkst piedāvāt neko mazāk. Tagad „Opel” ir centušies padarīt „Insignia” vēl mūsdiēnīgāku un vēl tuvāku premium „plauktam”, vienlaikus tomēr paliekot līdzšinējā cenu nišā. Atturīgi kvalitatīvi uzlabojumi padarījuši „Insignia” gan pievilcīgāku, gan prestižāku. Jaunais salona panelis gan vairāk dod pievienoto estētisko vērtību, nevis funkcionālus uzlabojumus, toties jaunie dzinēji pelna augstāko atzinību. Tagad „Insignia” tikai mazas detaļās šķir no premium klases. Degustētais „Insignia” ar 1.6 SIDI dzinēju maksā 23 880 EUR. Jaunums ir virsbūves versija „Country Tourer” ar 4X4 piedziņu un automātu (pilnpiedziņa pieejama arī ārpus „Country

Tourer” piedāvājuma), kas maksā gandrīz 40 000 EUR un grasās konkurēt ar „Volvo XC70” paaugstināto universālu tirgus nišā.

„Peugeot 508” — šis lauvēns ir krietni nobriedušāks, elegantāks un arī prestižāks par savu 407. priekšteci. Tam ir kluss, plašs un komfortabls salons, kā arī piemīt daudz citu labu īpašību, kas to ierindo tuvu klases absolūtajiem līderiem. Taču tam nepiemīt īpašais franču šarms, ko uzticīgi pircēji bija tā iecienījuši šīs markas mašīnās un kura dēļ bija gatavi tām daudz ko piedot... „Peugeot 508” dizains ir itin pievilcīgs, pat sportisks, tomēr, par spīti tam, ceļu satiksmes plūsmā tas ir tikpat kā nepamanāms. Jā, nenoliedzami, „Peugeot 508” ir interesantāks un glītāks par tiešajiem konkurentiem „VW Passat” un „Toyota Avensis”, tas izskatās arī prestižāks par „Renault Laguna”, taču nav tik elegants kā „Citroen C6”, bet vizuāli nav tik dinamisks kā „Kia Optima” un neizskatās arī tik milzīgs kā „Ford Mondeo” vai „Opel Insignia”. „Peugeot 508” cenas ziņā ir pielīdzināms atbilstoši aprīkotam „Ford Mondeo” un noteikti ir lētāks par „VW Passat”. „Peugeot 508” sākumcena (ar 1.6 VTi benzīnmotoru) ir 19 564 EUR, bet degustētais auto ar 2.0 HDi FAP AT6 maksā 27 537 EUR.

## CSDD informācija

# CSDD konkursa «Gribu būt mobils!» reģionālie pusfināli

Lai uzlabotu bērnu un jauniešu zināšanas un prasmes par ceļu satiksmes drošību, CSDD turpina īstenot savus izglītības projektus. Arī šogad janvārī un februārī Rīgā, Brocēnos, Kandavā, Preiļos, Gulbenē, Valmierā un Ogrē notiek CSDD konkursa „Gribu būt mobils” reģionālie pusfināli. Līdz šim notikušo reģionālo pusfinālu uzvarētāji (maksimālais punktu skaits: 99,5):

- Rīgas reģiona pusfinālā: „Baložu vidusskola”, Baložu vidusskola, 79,00 punkti;
- Brocēnu reģiona pusfinālā: „Veterāni”, Nīcas vidusskola, 82,25 punkti;
- Kandavas reģiona pusfinālā: „Švācnāgā”, Talsu pamatskola, 76,16 punkti.

Pārējo reģionu pusfinālu rezultāti atrodami [www.gribubutmobil.lv](http://www.gribubutmobil.lv) sadaļā „Rezultāti”.

Kopumā septiņās sacensībās visā Latvijā piedalās 70 komandas – katrā pusfinālā attiecīgā reģiona desmit labākās komandas. Savukārt martā Rīgā notiks lielais fināls, kurā piedalīsies katrā reģiona pusfinālā labākā komanda.

Pusfināla dalībnieki pārbauda savas zināšanas datora testa uzdevumos un demonstrē iemaņas un zināšanas par ceļu satiksmes noteikumiem un satiksmes drošību, darbojoties ar ceļu satiksmes shēmām. Visas komandas mājās darbā bija aicinātas izanalizēt situāciju savā pilsētā vai novadā un sniegt priekšlikumus, kā efektīvi vērsties pie vienaudžiem un ar kādiem argumentiem viņus pārliecināt par atstarojošo materiālu nepieciešamību ceļu satiksmē.

Konkurss „Gribu būt mobils!” notiek jau astoto gadu. Skolēnu interese katru gadu palielinās – šajā sezonā dalībai pieteicās 443 komandas, kas ir par gandrīz 50 komandām vairāk nekā pērn, tādējādi tiek pārstāvēta ievērojama daļa Latvijas vispārīgizglītojošo skolu.

Šo sacensību mērķis ir paaugstināt skolēnu zināšanas par satiksmes drošību un pilnveidot personīgās drošības garantēšanas iespējas. Būtiski, ka konkurss orientēts arī uz mācīšanās procesa kvalitātes uzlabošanu,

iegūto zināšanu izmantošanu, praktisku pielietošanu, kā arī uz skolēnu intereses un personiskās iesaistes vairošanu ceļu satiksmē, jo 12-14 gadu vecumā skolēni ir ne tikai gājēji, bet arī velosipēdisti un topošie / esošie mopēdu vadītāji, kam jāmeklē pieņemti atbildīgi lēmumi arī sarežģītās satiksmes situācijās.

Konkurss „Gribu būt mobils!” fināla uzvarētājkomandai pavasarī būs iespēja doties izglītojošā ekskursijā uz zinātnes parku „Phaeno” Vācijā. Savukārt fināla sacensību 2. un 3.vietas ieguvēji saņem dāvanu karti, ko varēs izmantot pēc saviem ieskatiem, lai dotos ekskursijā.



## 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 sensorus.

**Uzpildām un remontējam KONDICIONIERUS.**

A. Deglava 60, Rīga, tālr. 67802480  
mob. 29400989, [www.autogaze.lv](http://www.autogaze.lv)

## SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?

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

**Mēs veicam:**

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



**Motors A5**  
Mūkusalas iela 45c,  
t. 67 627 546;  
m. t. 29 237 499,  
[motorsa5@inbox.lv](mailto:motorsa5@inbox.lv)



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

A Moto ziņas

# Motopasaules jaunumi 2014. gadā



Ronalds Cimoška

Kaut arī šis gads mums nav atnesis jaunu motociklu modeļu lavīnu, daži motociklu ražotāji ir pamanījušies prezentēt publikai patiesi interesantus modeļus.

Sāksim ar vienu no skaistākajām (un tas ir visai pelnīti) debijām — „MV Agusta Rivale 800”. Itālieši kārtējo reizi ir apliecinājuši savu motodizaina lielmeistara statusu. Dzinējs trīscilindru, 798 cm<sup>3</sup> ar maksimālo jaudu 125 ZS. Sausais svars 178 kg. Redzot izplūdes sistēmas dizainu, trīsas pārņem no domas vien, kā šī „stabule” varētu skanēt pie maksimālajiem 13 000 apgr./min.

Kā otro šajā mākslas darbu sarakstā

un maksimālie rpm ir ierobežoti ar 12000 apgr./min, tomēr, kā sola ražotājs, dzinēja atdeve šāda tipa motocikliem vispieprasītākajā apgr./min diapazonā (zemie un vidējie) ir ievērojami uzlabojusies. Ko lai vēl saka? Tad jau redzēsīm...

Kā zināms, vienu tautiešu lauri traucē

mierīgi gulēt citiem tautiešiem, tādēļ arī „Ducati” sagatavojis dažus „gardumus”. Galvenais jaunums ir jaunā „monstru” paaudze. „Monstri” kļūst aizvien monstrīgāki. Sasnieguši iespaidīgo 21 gada vecumu, šā modeļa motocikli atklāti demonstrē, ka arī turpmāk netaisās griezt ceļu nevienam. Jaunais „Monster 1200” un „1200 S” ir aprīkots ar iepriekšējās superbaiku paaudzes „1198” „Testastretta 11 DS” dzinēju un jaunu šasiju. Lai pircēji tiešām saprastu, ka brauc ar monstru, slevenais divcilindru dzinējs attīsta iespaidīgos 145 ZS.

Šis nav vienīgais jaunums „Ducati” klāstā. Saules gaismu ir ieraudzījusi arī iepriekš debitējušās „Panigale” jaunākā māsas „Ducati 899



Panigale”. Motocikls vizuāli kopē vecāko modeli, tomēr jaunajam „Supequadro” dzinējam ir samazināts darba apjoms un tas attīsta „tikai” 148 ZS. Toties svars ir nieka 169 kg. Neskatoties uz „apgrauzīto” formātu, motocikls ir saglabājis tādas „garšīgās” piedevas kā „Ducati Quick Shift” gāzes pārvaldību „pa vadiem” (ride-by-wire), trīs pakāpju ABS, vilkmes kontroles un dzinēja bremzēšanas kontroles sistēmu.

Lai gan šis modelis nav tik ļoti pamanāms uzkrītošs kā jau minētie divtēņu brāļi, tas ir

pelnījis būt uz jaunumu piedestāla kopā ar visiem pārējiem. Iepazīstieties, jaunais „Harley Davidson Street 500/750” modelis. Ar ko tas ir tik ievērojams? Pirmkārt, jau ar savu, HD tik netipisko „mazkubatūras formātu”, kas to padara vēl pieejamāku plašākām tautas masām (cena ASV līdz 7500 USD), kā arī ar to, ka šā modeļa motocikli tiek aprīkoti ar „Revolution X” šķidruma dzesēšanas tipa dzinējiem. Patiesi revolūcija!

Vai vajadzēja radīt šādu modeli? Droši vien — jā. Pilnīgi lieki tikai bija samazināt dzinēja jaudu, jo tam nāksies konkurēt ar īstu nevēru no KTM stalliem — „KTM 1290 Super Duke R”! Par gumi, kā sacīt jāsaka, nestrīdas, bet, manuprāt, KTM ir izdevies radīt īstu „naked” stila šedevru, 7,2 s līdz 200 km/h, 180 ZS dzinējs, 189 kg svars un satriecošs dizains — konkurentiem nudien būs, par ko palauzīt galvu.

Uz šo satriecošo jaunumu fona nedaudz aizēnota jaunā „Suzuki V Storm” ceļojumu motocikla dzimšana. Kaut arī tas nevar lepoties ar tik satriecošu dizainu vai jaudas parametriem, kā pārējiem jaunumiem (V veida DOHC 1037 cm<sup>3</sup> dzinējs ar 100 ZS jaudu), tomēr mēģinājums ielauzties tirgus nišā, kurā valda „Ducati Multistrada”, „Triumph Tiger”, „BMW GS” vai „KTM Adventure” ir vismaz pelnījis uzmanību.



vēlētās ierindot „BMW R nineT”. Arī BMW ir nolēmis pievērsties augstajai mākslai un sniegt savu artavu tik populārā rodsteru klāsta paplašināšanā un pie viena atrast pielietojumu vecajam gaisa/ēļas dzesē 1170 cm<sup>3</sup> bokserdzinējam ar 110 ZS jaudu pie 7,750 apgr./min. Rezultāts ir acīm redzams.

Tomēr tas nav vienīgais vācu kompānijas jaunums. Kā jau visi pārējie ražotāji, arī BMW ir nolēmis nodarboties ar superbaiku „rūpniecisko striptizu”, nesagaidot, kad īpašnieki to paveiks dabiskā ceļā — tāds ir jaunais „BMW S1000R”. Līdz ar sporta plastmasu aerodinamisko komplektu no nosaukuma ir pazudis arī viens „R” burts, kurš paņēma līdzī ar daļu jaudas un 2000 apgr./min: jaunajam „pliknim” ir 160 ZS jauda



## turbomotors TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS



Rīga,  
Granīta 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

R-13;14;15;16  
protektori 7-9mm

mazlietotas  
ziemās

## RIEPAS

FREDA RIEPAS



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

## RADIATORI

TIRDZNICĪBA, REMONTS  
un SERŽU MAINA,  
ALUMĪNIJA METINĀŠANA



RADIATORU SERVISS  
KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA



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

