



4. lpp



7. lpp



8. lpp

**Nem
BEZMAKSAS
droši!**

**AUTO
info**

MAIJS

NR. 5 / 2015 (209)

www.autonews.lv

A Auto ziņas

Pelēcības svētki



Artis Eglītis
Foto: Artis Eglītis

Ja mums sola lielus, krāšņus svētkus, kas žilbinās un pārsteigs, mēs pavisam neapzināti arī tos gaidām un ceram ieraudzīt ko neparastu, košu, neikdienišķu. Tāpēc jau tie ir svētki. Starptautiskā autoindustrijas izstāde „Auto 2015”, kas aprīlī norisinājās Ķīpsalā, centās pretendēt uz svētku statusu, bet svētku sajūta neradās. Šķiet, nesasniegtas palika arī pretenzijas uz starptautiskumu.

Gaidot Godo

Es uz izstādi gāju ar vienu domu — apskatīt Lī Noubla konstruēto britu superkāru „Ultima GTR”, kas vēl joprojām ir zīmīgs auto, lai gan „Ultima” šobrīd būvē jau citus modeļus. „Ultima GTR” līdz šim klātienē nebija redzēta un tā arī palika neskatīta! Vilšanās bija liela, jo apsolītā

pirmā lieluma zvaigzne, ko varētu pielīdzināt reiz Ķīpsalā eksponētajiem „Koenigsegg”, Latvijā tā arī nenonāca un izstādes organizētāji nokļuva muļķīgā situācijā, mēģinot izskaidrot, kāpēc tā gadījies.

Grāmatā par krietnā kareivja Šveika dēkām pasaules karā ir lieliska epizode, kur kārtējo reizi izgāzusies loģistika un karavīri frontē palikuši nepabaroti. Lai kaut kā glābtu situāciju, intendantūras komandieri izlēma katram kareivim viņam paredzētā Ementāles siera vietā izsniegt divas skatu kartītes. Labs mierinājums tukšu vēderu censties piemānīt ar politiski pareizām bildītēm! Mūsu gadījumā pastkaršu vietā kalpoja „Aston Martin DB9 Volante”, necili nolikts slikti noformēta stendā. Varat salīdzināt paši, cik eksemplāros tika izgatavotas „Ultima GTR” un cik visā pasaulē ir „DB9 Volante”, un sapratīsiet, kas notika ar to Ementāles sieru.

Gaidības ar to nebeidzās, jo pirms

izstādes tika solīts, ka varēšot skatīt „Alfa Romeo”, „Maserati”, „Dodge” un ko tikai vēl... Preses relizēs parādījās vēsts, ka pēc vairāku gadu pārtraukuma ar ievērojamu ekspozīciju apmeklētājus atkal sveiks „Škoda”. Nesveica gan, jo mūsu autotirgotāji joprojām neredz ticamu iemeslu, kāpēc vajadzētu tērēties un Ķīpsalas pasākumā piedalīties.

Plastmasas eksotika

Izstādes lielākais pārsteigums bija britu kitkārs „Healy Enigma”, ko, izrādās, tagad būvē Latvijā, Jelgavas rajonā. Tas ir ievērojamas cienīgs fakts, jo kopš neveiksmīgā „Baltijas Džipa” mēģinājuma Alūksnes pusē montēt sporta mašīnu „Laura” Latvijas skopajā autoindustrijā nav bijis precedenta pārdošanai ražot divvietīgu sporta tipa auto, ko var reģistrēt legālai satiksmei. „Super Seven” stila projekts „Lota” arī aizgāja nebūtībā kopā ar visu

kafejnīcu Čaka ielā.

„Enigma” stāsts ir pelnījis mazliet lielāku uzmanību, citādi izstādes apmeklētājiem nāca prātā gan visādas miklas, gan hrestomātiskā vācu šifrēšanas mašīna, gan tizlais ļaundaris Edvards Nigma no sāgas par Betmenu. „Healy Enigma” konstrukciju izstrādāja Martins Viljamsons, Miks Snells un Džo Lamberti no darbnīcas „Healydesigns” vēl 2006. gadā, cenšoties iedomāties, kā varētu izskatīties klasiskais britu sportnieks „Austin Healey”, ja to turpinātu ražot 21. gadsimtā. Vārda „Healy” rakstība atšķiras speciāli, lai nebūtu tiesu darbu riska.

Sākotnējā doma bija izmantot „Rover” agregātus, prototipam ielika „Ford V6” dzinēju, taču toreiz nekas neizdevās organizatoriskā ziņā. Tagad rodsters „Enigma” ir atpakaļ un bāzējas uz „Mazda MX-5” agregātiem, lai gan telpiskais nesošais rāmis ir pašu konstruēts. „Mini” priekšējie lukturi rada nelielas asociācijas ar „Morgan”, taču „Enigma” nav tik izsmalci-

nāta, jo ir krietni lētāka. Tiesa, salona apdare, krāsojums un jumta konstrukcija ir atkarīga no klienta vēlmēm un maciņa.

Lielbritānijā „Enigma” nopērkama detaļu komplekta veidā, lai īpašnieks pats varētu izbūvēt tās salikšanas prieku garāžā un tiktu atsavināts no dažiem nodokļiem. Tad komplekts maksā tikai 6250 sterliņu mārciņas. Ja pērk jau gatavu auto, tad tas maksā no 15 000 līdz vismaz 21 000 sterliņu mārciņu — atkarībā no aprīkojuma un izvēlētajā „Mazda” motora. Latvijā jau uzbūvēti vairāki „Healy Enigma” rodsteri eksportam, kas atbilst arī ASV satiksmes drošības prasībām (amerikāņiem nepatīk mašīnu salikt pašiem). Tāpat pēc amerikāņu vēlmēm patlaban tiek strādāts pie projekta pārveidošanas, lai tam varētu izmantot jau „Lexus” agregātus.

Vēl viens ievērojamais cienīgs debitsants bija franču firmas „Aixam Mega” plastmasas mašīnītes. „Aixam” reiz bija slavena ar

Turpinājums 2. lpp ➤

autoDuals

SĒDEKĻU PĀRVALKI

AD
auto-dekor

- UNIVERSĀLIE
- SPECIĀLIE
- MIKROAUTOBUSIEM
- DAŽĀDI MATERIĀLI

VAIRĀK NEKĀ 250 A/M MODEĻIEM

AUTO PAKLĀJIŅI

FROGUIM

- UNIVERSĀLIE
- SPECIĀLIE
- MIKROAUTOBUSIEM
- KRAVAS MAŠINĀM
- DUBĻU SARGI

VAIRĀK NEKĀ 300 A/M MODEĻIEM

www.autoduals.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

SAMARIEŠU APDRIEBNĪBA

Sanem izziņu
30 minūtēs!

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

- autovadītājiem
- ierocū nēsāšanai
- pirmstermiņa komisija

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

autoGāzesServiss

www.heinrihs-gaze.lv

Gāzes iekārta ar **HANA** sprauslām

cena sākot no 679 €

Garantija, kā vienmēr - 3 gadi!

Ganību dambis 25a, Rīga
T. 29466474, 27707776

LABAS KVALITĀTES LIETOTAS

RIEPAS

VAŠARAS UN M-Š

FREDA RIEPAS - PILNS RIEPU SERVIS
- RIEPU REMONTS
- DZELZIS UN VIEGLMETĀLA DISKI

DD 9-19
S,SV 9-15

Dreiliņi «LIELEJAS» T: 28683690, 26107060

Pelēcības svētki



Turpinājums no 1. lpp

panākumiem „Andros Trophy” ledus sacīkstēs un ar superkāriem „Mega Track” un „Mega Monte Carlo”. Taču uzņēmuma galvenais bizness ir divvietīgas pilsētas mazmašīnas ar koša dizaina virsbūvi un tik ļoti deforsētu motoru, ka nav vajadzīga B kategorijas vadītāja apliecība. Tagad katalogu papildina arī elektromobilis. Patīkami, ka izstādes skatītāju simpātiju balvu saņēma nevis „BMW X6” (kā es to gaidīju), bet gan lecīgi sarkanais „Aixam Coupe GT”, kas var sniegt īres kartīga cienīgas emocijas. Tātad vai nu apmeklētāji arī centās šo izstādi uztvert kā svētkus, vai arī lielākā daļa balsotāju bija pusaudži, kas saprata, ko izdikt no turīgajiem vecākiem jauna planšetdatora vietā.

„Nissan Qashqai” — neesmu pārliecināts, ka spēju visus nosaukumus izrunāt un uzrakstīt pareizi...

„Renault Espace” nav nekā kopīga ar iepriekš pazīstamo šāda paša nosaukuma minivenu. Tagad tas izskatās pavisam citādi un rada sajūtu, ka klasiskais franču minivens un kādreizējā dizaina ikona spēcīgi ieskatījies kādā amerikānietē un nu vēlas tai iepatīties. Rezultāts ir interesants, lai gan vēsture glabā vairākus piemērus, kad „Renault” spītīgi ignorēja klases stereotipus, radīja dizaina šedevrus (teiksim, „Vel Satis” vai „Avatime”) un pēc tam nespēja tos pārdot pietiekamā skaitā.

Interesanti būs pavērot, kam Latvijas tirgū klāsies labāk — vizuāli brutālajam, ar lauku šarmu apveltītajam „Jeep Renegade” vai izskata ziņā pilnīgi atšķir-

iepriekšējie „Fiat 500” atvasinājumi izskatījās kaut kā nepareizi.

Bez minētajiem krosoveriem bija arī citi, ieskaitot „Kia Sorento”, „Peugeot 508 RXH”, „Citroën C4 Cactus”, pat „Aixam” viens no tīnmobiliem veidots pseidoapvidus stilistikā. Tomēr atkal nepameta sajūta, ka mums cenšas parādīt tikai to, ko vieglāk pārdot. Ne velti radio joprojām dzirdama reklāma par to, ka viens no šiem tirgotājiem pagarina autoizstādi vēl uz

norobežotā stendā brašu, drūmu miesas un gara sargu ielenkumā (apsardzes firmu darbiniekus Latvijā laikam klonē pēc viena parauga kā aģentus Smitus filmā „Matrix”) bija apskatāms ne vien harmoniskais „C klases” sedans un buržuāziski dārgā un ekstravagantā „S klases” kupeja, bet arī sezonas lielākā novitāte — kompaktklases sporta tipa vagona „CLA Shooting Brake”, kas būtībā ir tikai stila produkts bez lielas praktiskas vērtības. Toties stils atsvēr visu!

Vairāk par negaidītajiem „meršiem” pārsteidza kas cits. Piektdienā, kas ir izstādes pirmā diena, kad tai vislielāko vērību it kā velta masu mediji un biznesa pārstāvji, šai melnajā kubā nenotika nekas — tur vienādos uzvalkos stāvēja tikai drūmie vīri. Vēl vairāk — šajā dienā, kas parasti izstās starptautiska mēroga izstādēs ir pati galvenā, Ķīpsalā vispār nenotika nekas ievērojamas cienīgs.

Kur te unikālais?

Absolūti pelēka un nebaudāma šogad bija ne vien āra ekspozīcija, bet arī halle, kas atsevišķi atvēlēta eksotiskajiem auto. Protams, sadalījums ir nosacīts, jo pie eksotikas tika izvietoti jau minētie sērijveida „Mercedes”, taču izstādes istā eksotika — „Healy Enigma” un lieliski restaurēts 1948. gada kabriolets „Jaguar Mk IV” — „dzīvoja” paviljonā pie pārdošanai paredzētajam automašīnām.

No tā sauktā autotūninga šova (es tomēr ieteiktu paskatīties vārdnīcā, ko nozīmē šovs) pievilcīgā veidā izcēlās vieniģi „BMW” piekritēju apvienība „E36.lv”,



Krosoveru izstāde

Mode ir nepielūdzama — gluži vai visas galvenās plaša patēriņa jaunu automobiļu pirmizrādes Rīgā pārstāvēja tieši grūti formulējamo krosoveru žanru. Dažādas žūrijas var piešķirt gada auto titulu „Ford Mondeo” (kā Latvijā), „Volkswagen Passat” (kā Eiropā) vai „Mercedes C-Klasse” (kā pasaulē), taču galvenā cīņa par pircēju notiek tieši grupiņā „Gribu tēlot apvidus auto, kas uzstāda apla rekordu Nirburgringā un patīk gan mātei, gan meitai”.

„Renault” atveda uzreiz divus karstus jaunumus, ko pie mums varēs nopirkt tikai vasarā. „Renault Kadjar” uzdevums būs stāties novecojošā „Koleos” vietā un iekārdināt ar krietni pievilcīgāku dizainu. No ārpusēs auto tiešām ir izdevies, taču tā neko neizsakošais nosaukums izraisa lielus jautājumus. Transkripciju vēl vairāk apgrūtinā fakts, ka „Renault Kadjar” gara un miesas radinieks ir jaunās paaudzes



gajam Itālijas pleibojam „Fiat 500X”. Katrā ziņā prieks par to, ka „Fiat” beidzot izdevies kāds labs mērogošanas piemērs sava mīluļa „Cinquecento” dizaina paņēmienus pielāgot lielākiem modeļiem —

mēnesi un turpina tirgot mašīnas par izstādes „speciālajām” cenām.

Putekli un mūzika

Visvairāk dārgu un smalku jaunumu bija patvērušies vietā, kur tos īsti negaidījām — šāgada aktuālākie „Mercedes” modeļi atkal kalpoja par platformu, lai demonstrētu kādu brīnumainu mašīnu tiršanas līdzekli. Lielā, ar melnu audumu

Toties sestdien melnajā stendā gluži vai nevarēja iespaucies — tur puīši kombinezonos rādīja, kā pucēt mašīnas. Pēc tam pasākuma kuplināšanai uzstājās komponists, taustiņinstrumentālists un ģitārists no Kijevas, Jevgēņijs Kobiļanskis, ar lielisku instrumentālās mūzikas programmu progroka stilā, kas droši liekama līdzās Rika Veikmana vai Roberta Velsa sniegtam. Koncertu papildināja kārtīgs gaismu un deju šovs. Pārsteidzošākais bija tas, ka publika, sapratusi, ka te tikai spēlēs un dejos, bet mašīnas vairāk neslaucīs, ātri vien izklīda, bet augstvērtīgo priekšnesumu izbaudīja vien daži desmiti cilvēku, daļa no kuriem bija citu tuvējo stendu pārstāvji.

Lūk, šādā veidā saņēmām atbildi uz jautājumu, kāpēc mūsu autoizstādē tik maz domāts par šova vai informatīvajiem elementiem. Mūsu ļaudim neko tādu nevajag! Viņi nāk tikai padrūzmēties un nolūkot potenciālo pirkumu. Bet vai tāpēc jātērē nauda un jārīko autosalone? Var taču aizstaigāt uz tuvējā lielveikala vai vingrošanas kluba stāvlaukumu un apskatīt, ar ko brauc citi pilsoņi. Galu galā, mūsu lielveikali jau sāk praktizēt improvizētas izstādes savās telpās: piemēram, neilgi pēc

jo viņiem bija gan priekšnesumi (šarmantā „pole-dance” meistare Sarmīte Podziņa-Matuze demonstrēja fantastiskus un grūti aptveramus akrobātiskus trikus ap deju stieni), gan unikāls auto. Jā, protams, unikālais auto bija piekrauts ar visādiem krāmiem, tomēr pati ideja ir pelnījusi atzīnību. Māris Runģis ne vien izstrādājis projektu, kā E36 paaudzes „BMW 328 Touring” motortelpā ielikt četrlietrīgo V8, bet arī spējis legalizēt šo braucamo kā pilnvērtīgu satiksmes dalībnieku. Ja vēl būtu vēlme pastrādāt ar automašīnas eksterjeru un interjeru, mēs varētu runāt par to, ka Latvijā dzimst sava „Alpina”.

Tas arī viss — nekādu solīto svētku vai starptautiskā mēroga nebija! Iespējams, tāpēc, ka man neradās pārliecība, kam to īsti vajag un vai vispār šādā veidā vajag. Autoizstāžu jomā iestājusies kaut kāda stagnācija, „Auto 2015” nebija sliktāka par pagājušo, bet noteikti nebija arī labāka, dalībnieku un apmeklētāju skaits palicis iepriekšējā līmenī, bet par kvalitāti diskutēt ir grūti. Mēs esam iestrēguši kaut kādā iedomātā murkšā dienā, kad allaž ir 2. februāris un visi svin ikdienas pelēcību. Viktors Cojs reiz kļieda par to, ka nepieciešamas pārmaiņas, taču — kam īsti?

CSDD informācija

Satiksmes ministrija: apstiprināšanai valdībā iesniegts jaunais Ceļu satiksmes noteikumu projekts

Satiksmes ministrija kopā ar iesaistītajām institūcijām un partneriem izstrādājuši jaunu Ceļu satiksmes noteikumu projektu, kas aprīļa otrajā pusē iesniegts izskatīšanai un apstiprināšanai valdībā.

Noteikumu mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, jo īpaši mazaizsargāto satiksmes dalībnieku (gājēji, velosipēdisti) drošību, kā arī veicināt dažādu satiksmes dalībnieku savstarpēju līdzaspastāvēšanu.

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss uzsver: „Ceļu satiksmes noteikumi ir vienmēr attīstījušies līdz ar laiku. Kopā ar Ceļu satiksmes drošības direkciju, profesionālajām un nevalstiskajām organizācijām esam nopietni strādājuši, lai sagatavotu jauno noteikumu versiju. Mums ir jārūpējas par mazaizsargātāko satiksmes dalībnieku drošību, un tieši tas ir viens no galvenajiem aspektiem, kurā iestrādātas plašākās izmaiņas.”

Jaunais noteikumu projekts precīzē vairākas jau esošas ceļu satiksmes drošības normas, kā arī paredz jaunas. Piemēram: iespējas uzstādīt maināmās ceļazīmes; ieviest jaunus horizontālos apzīmējumus uz ceļiem; nodalīt uz velosipēdistiem un mopēdistiem attiecināmās prasības; atļaut elektromobiļiem pārvietoties pa sabiedriskā transporta joslām.

Īpaša uzmanība pievērsta ar velojomu saistītajiem jautājumiem. Proti, jauninājumi paredz, ka ietves arvien vairāk tiek atvēlētas gājējiem, bet velobraucēji tiek rosināti izvēlēties velo infrastruktūru, divriteņu kustībai drošas ielas un tikai nepieciešamības gadījumā atrasties uz ietves. Tādējādi riteņbraucēji tiek aicināti būt aizvien atbildīgāki ceļu satiksmē – plānot savus maršrūtus un pieņemt katrā situācijā atbilstošāko lēmumu.

Galvenās izmaiņas, kuras saistītas ar velojomu:

- veicināt velobraucēju braukšanu pa velo infrastruktūru un ielas braucamo daļu. Taču, ja braukšana pa brauktuvi nav iespējama, ja nav atbilstoša infrastruktūra vai ja šāda pārvietošanās ir bīstama, piemēram, ņemot vērā satiksmes intensitāti, ceļa un meteoroloģiskos apstākļus, tad izņēmuma gadījumos velosipēdistiem ir saglabāta iespēja pārvietoties pa ietvi. Šādā gadījumā velosipēdistam, tāpat kā līdz šim, jāatceras, ka braucot pa ietvi, jāizvēlas braukšanas ātrums, kas netraucē vai neapdraud gājējus. Noteikumu projektā ir stingrāk noteikts, ka ietve ir domāta gājējiem, kuriem uz tās vienmēr ir priekšroka;

- precizētas, skaidrāk noteiktas un dažādotas iespējas veikt kreiso pagriezienu, pirms tam pašam velosipēdistam izvērtējot satiksmes intensitāti un pieņemot lēmumu par drošāko un atbilstošāko manevra veikšanas veidu, lai neradītu satiksmei bīstamas situācijas;

- velosipēdistiem plānots atļaut braukt pa sabiedriskā transporta joslām, ja uzstādītas attiecīgas ceļa zīmes.

Saistībā ar velobraucēju drošību, svarīga ir arī esošās un veidojamās infrastruktūras iespēju sabalansēšana ar satiksmes dalībnieku vajadzībām un vēlmēm. Tādēļ, lai nodrošinātu pārdomātu velobraucēju dalību satiksmē, projekta izstrādes gaitā notika sadarbība un diskusijas partneriem, piemēram, ar Latvijas Riteņbraucēju apvienību, Latvijas Pašvaldību savienību, citām ministrijām.

Pēc apstiprināšanas valdībā sabiedrība tiks iepazīstināta un informēta par būtiskākajiem jauninājumiem un izmaiņām.

Ceļu satiksmes drošības direkcija: jaunais satiksmes noteikumu projekts neaizlieds velobraucējiem braukt pa ietvi

Jaunais Ceļu satiksmes noteikumu projekts attiecībā uz velobraucēju pārvietošanos piedāvā noteikt, ka velobraucējam pēc iespējas vairāk ir jāizmanto pieejamā velo infrastruktūra un jāieklaujas pilsētas satiksmes plūsmā uz ceļa, nevis ietves, kur saasinās negadījumu risks ar gājēju iesaisti. Tas nebūt nenozīmē piespiedu kārtā likt velobraucējiem pārvietoties pa ceļu ar intensīvu satiksmi. Velobraucēji joprojām varēs pārvietoties pa ietvi, ja tuvumā nav pieejama atsevišķa velojoslā vai arī braukšanas apstākļi uz līdzās esošā ceļa apdraud viņu drošību.

Kā piemērus gadījumiem, kad Rīgā būtu pieļaujama braukšana pa ietvi var minēt Kr.Valdemāra un A.Čaka ielas (intensīva satiksme, šaura brauktuve un veidojas bīstamība), Miera, Matīsa un Kr.Barona ielas (bruģēta brauktuve, būtiski apgrūtināta braukšana).

Rūpējoties par jaunāko satiksmes dalībnieku drošību, bērniem līdz 12 gadiem un velosipēdu vadītājiem, kas tos pavadā, joprojām būs atļauts pārvietoties pa ietvi jebkurā situācijā.

Apzinoties velo infrastruktūras trūkumu, Latvija pašlaik ir teju vienīgā valsts pasaulē, kurā atļauts uz ietves pārvietoties ar velosipēdu. Attīstoties velo infrastruktūrai, paredzēts pārejas posms, nosakot, ka velobraucējiem primāri jābrauc pa ceļu vai velojoslām un uz ietvēm riteņbraucēji

drīkstēs atrasties tikai izņēmuma gadījumos. Tostarp jaunie noteikumi paredz arī velobraucējiem ērtus jaunievedumus – tiem būs atļauts pārvietoties arī pa sabiedriskā transporta joslām, ja būs attiecīgas ceļa zīmes.

Ikdienā plānotie jauninājumi nozīmēs, ka vietās, kur veloinfrastruktūra nav pieejama, velobraucējam būs nopietni pašam jāizvērtē sava drošība un braukšanas prasmes. Ja velobraucējs nejutās gana droši, lai pievienoties satiksmei uz brauktuves, viņš varēs turpināt pārvietoties pa ietvi, vienlaikus atceroties, ka uz ietves absolūti priekšroka ir gājējiem un pa to jāpārvietojas tā, lai gājēji netiktu apdraudēti.

Tas, ka velosipēdistu atrašanās uz ietvēm ne vienmēr ir droša apliecina statistikas dati. Pēdējo gadu laikā arvien pieaug negadījumu skaits ar velobraucēju un gājēju iesaisti. Pērn šādu negadījumu skaits audzis par 24% un kopumā fiksētas 72 sadursmes starp velobraucējiem un gājējiem, kurās ievainoti 67 gājēji un 12 velosipēdisti, un viens velosipēdistis gājis bojā.

Uzsākoties aktīvajai velosezonai, CSDD ar partneriem īsteno informatīvo kampaņu «Cieņa darbojas!»

Atsākoties aktīvajai velosezonai, CSDD kopā ar partneriem īsteno satiksmes drošības kampaņu „Cieņa darbojas!”. Tās mērķis ir veicināt tādas satiksmes kultūras attīstību, kurā agresīva, sevi un apkārtni apdraudoša braukšana nav pieņemama un satiksmes dalībnieki viens pret otru izturas ar cieņu. CSDD atgādina, ka uz ceļa nevienam nav pārkāps par citiem un atsevišķu satiksmes dalībnieku nevērība pret apkārtni tikai vairo konfliktus un negadījumu skaitu.

Kampaņas laikā, sadarbībā ar Valsts policiju un Policistu velobiedrību, pirmo reizi norisinās sociālā akcija „Cieņas velopatruļas”. Tās ietveros policijas darbinieki, kuri ikdienā ir arī aktīvi velobraucēji, veic velosipēdistu uzvedības mērījumu: fiksējot pārgalvīgos un agresīvos braucējus, kā arī uzslavējot cienpīlnākos satiksmes dalībniekus.

Kampaņas ietvaros darbojas arī īpaša „Cieņ-o-metra” aplikācija, kas ļauj ikvienam velobraucējam noteikt savu satiksmes kultūru un braukšanas stilu. Šī aplikācija atrodama CSDD Draugiem.lv lapā: <http://ej.uz/Cienomets>. Tāpat kampaņas „Cieņa darbojas!” laikā tiek demonstrēti video klipš, izvietotas vides reklāmas un tiek īstenotas dažādas aktivitātes. Video klipš atrodams šeit: <http://ej.uz/Cienadarbojas>.

Statistikas dati liecina, ka ceļu satiksmes negadījumu skaits ar cietušajiem, kuros iesaistīti velosipēdisti un gājēji, pēdējo piecu gadu laikā ir dubultojies. Savukārt šī gada pirmajos trīs mēnešos bojā gājuši jau trīs, bet cietis 41 velobraucējs. Salīdzinājumā ar pērnā gada sākumu cietušo velobraucēju skaits ir audzis par gandrīz 16%. Jāpiebilst, ka pēc Latvijas Riteņbraucēju apvienības apkopotās informācijas, pērn par 17% pieaugusi arī velo kustība Rīgā.

Kampaņu „Cieņa darbojas!” organizē CSDD, Satiksmes ministrija un Valsts policija, atbalsta – SIA „Statoil Fuel & Retail Latvia” un „If Apdrošināšana”.

Bezmaksas atgādinājumi un informācija par medicīnisko izziņu un citām satiksmei noderīgām lietām

CSDD informācija liecina, ka pašlaik

nepilniem 10% jeb 82,4 tūkstošiem autovadītāju ir nederīgas medicīniskās izziņas. Visticamāk, ne pilnīgi visi šie vadītāji piedalās ceļu satiksmē kā šoferi, bet noteikti kāda aktīvo autobraucēju daļa ir piemirsusi par medicīniskās izziņas termiņa beigām. Tādēļ CSDD atgādina, ka šoferiem ir iespējas pieteikties bezmaksas atgādinājumu saņemšanai, kā arī iegūt informāciju par savas medicīniskās izziņas, vadītāja apliecības, tehniskās apskates u.c. lietu derīguma termiņu beigu tuvošanos.

Bezmaksas atgādinājumu saņemšanai var pieteikties CSDD e-pakalpojumu (<https://e.csdd.lv>) sadaļā „Reģistrācijas datu maiņa”, ieliekot ķeksi „Sūtīt paziņojumus uz e-pastu”, kas nodrošina iespēju uz e-pastu saņemt informāciju gan par medicīniskās izziņas derīguma termiņu, gan par vadītāja apliecības, tehniskās apskates, OCTA polises derīguma termiņiem. Vienkārši informāciju (bez atgādinājumiem) par medicīniskās izziņas un vadītāja apliecības derīgumu var uzzināt CSDD e-pakalpojumus vai mobilajā aplikācijā (sadaļā „Vadītāja apliecības dati”).

CSDD apkopotie dati par vadītāja apliecībām un medicīniskajām izziņām liecina, ka pēdējā laikā šoferi kļuvuši atbildīgāki – palielinājies to autovadītāju skaits, kuriem ir derīgas medicīniskās izziņas. Proti, ja 2015.gada janvārī nederīgas medicīniskās izziņas bija teju 13% jeb 106,5 tūkstošiem šoferu, tad aprīlī situācija ir uzlabojusies: nederīgas medicīniskās izziņas ir 9,8% jeb 82,4 tūkstošiem autovadītāju. Sīkāka informācija:

- 2015.gada aprīlis: 844 600 derīgas apliecības un 762 200 derīgas medicīniskās izziņas;

- 2015.gada marts: 844 650 derīgas apliecības un 760 000 derīgas medicīniskās izziņas;

- 2015.gada janvāris: 844 800 derīgas apliecības un 738 300 derīgas medicīniskās izziņas.

CSDD aicina autovadītājus reģistrēties CSDD e-pakalpojumos vai lejupielādēt mobilo aplikāciju. Tas izdarāms bez maksas. Turklāt šie pakalpojumi noderēs arī turpmāk, jo tajos iespējams uzzināt vēl citu noderīgu informāciju, piemēram, par vadītāja apliecības, tehniskās apskates, OCTA polises termiņiem; uzzināt informāciju par auto tehniskās apskates un nobraukuma datiem; pieteikties CSDD eksāmeni; reģistrēt velosipēdu; noformēt vienas dienas atļauju; veikt maksājumus par tehnisko apskati u.c.

Jau aptuveni piecu gadu garumā CSDD klienti e-pakalpojumus (mobilo aplikāciju) atzinuši par ērtu, drošu un ātru līdzekli ikdienai – šobrīd tos lieto apmēram 400 tūkstoši klientu, kas ir teju puse no visiem Latvijas autovadītājiem.

Konkursā „Pārspēj CSDD reklāmu – 2015!” uzvar Alojas Ausekļa vidusskola

Kivere galvā, velo tiesības kabatā un skaidra izpratne par satiksmes noteikumiem, lai uz ceļa pasargātu ne vien sevi, bet arī citus – tāds ir velosatiksmes dalīb-



nieks jauno reklāmas talantu skatījumā. Kopumā 21 jauniešu komanda no visas Latvijas piedāvājusi ironiskas, biedējošas, asprātīgas un arī nopietnas videoklipu versijas, popularizējot drošu veidu, kā pārvietoties ar velosipēdu, ļaujoties CSDD sadarbībā ar biedrību „Go Beyond” un „If Apdrošināšana” izsludinātajam radošajam izaicinājumam „Pārspēj CSDD reklāmu – 2015!”.

Žūrijas un arī pašu jauniešu vērtējumā 1.vietu ieguva komanda „HITIMISHO” no Alojas Ausekļa vidusskolas, kura sagatavojusi ironisku skatījumu par to, ka rūpes par savu drošību ir katra paša ziņā un nav jāpaļaujas uz apkārtējo viedokli. 2.vietas ieguvēji komanda „VELO DUO” no Malas vidusskolas un Rēzeknes Valsts ģimnāzijas piedāvā emocionālu video klipu par smagajām sekām, kas draud vieglprātīgai attieksmei pret drošību uz ceļa. Savukārt 3.vietas ieguvēji „2+3 = (JEB) JĀNA BĒRNI” no Jāņa Čakstes Liepājas 10.vidusskolas atgādina, ka savai un apkārtnes drošībai uz ceļa savas tiesības un pienākumi jāzina visiem.

Velosipēds bieži vien jauniešiem ir pirmais transportlīdzeklis, ar kuru tiek iepazīta dalība satiksmē. Tāpēc CSDD ar partneriem jau otro gadu aicināja 9.-12.klašu skolēnus atrast radošo garu un likt lietā savu ikdienas pieredzi, lai apzinātu bīstamās situācijas satiksmē, kurās var iekļūt velobraucējs – gan savas, gan apkārtnes neuzmanības dēļ.

Pirmo trīs vietu ieguvēji konkursā saņēma naudas balvas 600 eiro apmērā no „If Apdrošināšana”. CSDD pasniedza arī speciālbavu – modes zīmola „ZIB” atstarojošās vestes – „VELO DUO” komandai par filozofiskāko video, kas ieturēts labāko profesionālo reklāmas aģentūru darbu stilistikā. Savukārt „If Apdrošināšana” speciālbavu un mobilo telefonu ārējās baterijas saņēma komanda „Nesvilpotāji” no Rīgas Hanzas visdusskolas un Rīgas Valsts 3.ģimnāzijas.

Uzvarētāju darbi un desmit labākie konkursam iesniegtie video klipī apskatāmi CSDD Draugiem.lv galerijā: <http://ej.uz/ParspejCSDD>.

Jauniešu radītos video klipus vērtēja žūrija, kurā bija CSDD, biedrības „Go Beyond” un „If Apdrošināšana” pārstāvji, kā arī Latvijā labākie reklāmu veidotāji. Žūrijas vērtējumu papildināja arī pašu konkursa dalībnieku balsojums par, viņuprāt, labākajiem darbiem. Konkurss norisinās jau otro gadu un 2014.gada pavasarī 10.-12.klašu audzēkņi radīja video klipus Jāņu kampaņai ar tēmu „Neļauj draugam sēsties pie stūres reibumā”. Labākā klipa autoru komanda saņēma ne vien naudas balvas, bet arī iespēju redzēt, kā viņu radītā ideja pārtop reklāmas video klipā.



CSDD informatīvais tālrunis:

6702 5777

office@csdd.gov.lv

www.csdd.lv

CSDD aktualitātes:

Twitter.com: @csdd_lv;

Draugiem.lv: <http://www.draugiem.lv/csdd>;

Facebook: <http://www.facebook.com/csddlatvia>;

Youtube: <http://www.youtube.com/user/CSDDLatvia>.



A Degustācija

Sākam strādāt!

Agnis Krauja

„Opel Vivaro Comb”i un „Renault Traffic Passenger” degustācija

Latvietis parastais uzskata, ka kompaktie miniveni, tādi kā „Opel Zafira Tourer”, „Citroën C4 Grand Picasso” un „Renault Grand Scenic”, neatbilst ģimenes auto lomai. Šie par ģimenes auto dēvētie eksemplāri esot vienkārši „uzpūsti sedani”, kam ir augstāks jumts un druciņš vairāk vietas starp sēdekļiem. Taču mamma, tētis, sievasmāte, četri (!) bērni un bagāža neietilpstot nevienā no tiem. Īsti ģimenes auto esot tikai „Renault Traffic”, „Opel Vivaro”, „VW Multivan” un tamlīdzīgas ietilpības busiņi. Var jau teikt, ka pie vainas ir latviešiem piemītošā lielummānija (cik daudzās ģimenēs gan mūsdienās ir četri bērni un pastāvīgi klātesoša sievasmāte?), tomēr zināma daļa taisnības būs. Izmēram ir nozīme. Bet ne tikai izmēram vien. Lielus džipus visvairāk pērkot mazi vīreļi ar lielu ego, kam gribas uz visiem pārejām skatīties no augšas. Taču jebkura mikroautobusa šoferis savā darbavietā sēž vēl augstāk par prestiža džipa īpašnieku. Busiņa salonā ir nevis jāsēžas uz leju, bet jākāpj iekšā uz augšu. Masīvās durvis aizkrist ar dobjū, metālisku blikšķi, un tu sēdi augstu kā kuģa kapteinis uz komandtiltiņa. Busiņā ātrumpārslēgs, pedāļi un visas vadības sviras darbojas tā patīkami stingri — tajā visā ir kaut kas no īstas vīrišķības izjūtas, līdzīgi, kā ņemot rokās šaujameroci, motorzāģi vai hokeja nūju... Un pie busiņa stūres tu vienmēr izskatīsies kā darbā — nodarbināts un svarīgs. Kā zināms, pie mums jau nav pieņemts traucēt tos, kuri strādā, pat ja viņi to dara visnepiemērotākajā vietā un laikā, radot nopietnas neērtības visiem līdzcilvēkiem. Kā, piemēram,

smilšu savācējus vai „Rīgas ūdens” kanalizācijas speciālistus, kuri uz Rīgas tiltiem un ielām savus neatliekamās darbus vislabprātāk veic tieši karstāko sastrēgumstundu laikā...

Jau kopš divtūkstošo gadu vidus pircējiem tiek piedāvāti divi teju identiski komercauto ar dažādiem nosaukumiem — „Opel Vivaro” un „Renault Traffic”. Jaunais „Opel Vivaro”/„Renault Traffic” līdzīgi kā priekštecis ir tipisks globalizācijas produkts — tas ražots Lielbritānijā, taču dizains tapis Francijā. „Traffic” un „Vivaro” konkurentu loks ir visai plašs — to vidū ir „Ford Transit Custom” un „Volkswagen Transporter”, kā arī „Fiat Scudo” un „Peugeot Expert”. „Tomēr Vivaro”/„Traffic” stiprā puse ir lojāla pircēju bāze, un nav iemesla šaubīties, ka arī jaunais modelis viņus nepievilks. Jauno modeļu klāsts ietver divas riteņu garenbāzes un divus jumta augstumus, kā arī pasažieru versiju un „double-cab” modifikāciju ar divām sēdvietu rindām. Uzņēmumu autoparku menedžeri gan jauno busiņu vērtēs pēc kravas telpas izmēriem — tie ir iespaidīgi, sākot no 5,2 m³ „L1H1” versijā līdz pat 8,6 m³ „L2H2” versijā.

Jā, šādiem izteikti utilitāras nozīmes transporta līdzekļiem izskats visbiežāk aprobežojas tikai ar seju jeb fasādes daļu, jo kastveida automobiļiem taisnie sānu paneli un aizmugures „divdurvju skapis” netiek pakļauti dizainiskiem eksperimentiem. Taču šādai pieejai ir arī gaišā puse — busiņu dizains nenoveco tik strauji kā vieglajiem auto. Gan 2001. gada „Renault Traffic”, gan pat vēl vecāki „Ford Transit” šobrīd izskatās gluži moderni, ja vien nav „nodzīvoti līdz klišēm”, bet „VW Transporter” dizains, pavirši skatoties, kopumā pēdējos 20 gadus vispār palicis

nemainīgs. Uzlūkojot jaunus „Traffic” un „Vivaro” jūtams, ka beidzot arī komercautomobiļu veidotāji līdztekus rūpēm par apjomiem un tonnāžu, ergonomiku, drošību un ekspluatācijas izmaksām ir atcerējušies par tādu nepraktisku kategoriju kā dizainu. Protams, arī „Vivaro”/„Traffic” joprojām saglabājis pierasto kastveida siluetu un klasiskās proporcijas, taču izskatās ne vien mūsdienīgi, bet visnotaļ glīti un dinamiski no priekšpuses. Franču un vācu autoražotāju piedāvātie produkti patiesībā atšķiras tikai sīkās niansēs — katram ir

jo milzīgais, hromētais „Renault” logotips ir vispamanāmākais elements tā priekšgalā.

Busiņa salonā jūs nevis iesēzāties, bet iekāpjat majestātiski kā karietē. Telpā gan galvas, gan plecu, gan ceļgalu līmenī būdama kolosāla brīvība. Kā jau ierasts šādās automašīnās, vadītāja vieta ir augsta un salīdzinoši vertikāla, ar ļoti labu satiksmes pārskatāmību, kuru vēl papildina platie divdaļīgie sānu spoguļi. Salona apdarē izmantotā plastmasa joprojām ir cieta, taču izskatās itin glīti. Jā, salīdzinot ar modernajiem kompaktajiem miniveniem, te pietrūkst zināma šika un elegances, taču ir pārpārēm plašuma. Galu galā interjera kvalitāte ir jūtami augstāka nekā līdzšinējās paaudzes modelim, taču vēl svarīgāks faktors potenciālajiem pircējiem būs palielinātā ietilpība — jaunais „Vivaro”/„Traffic”

komplektācijās priekšējā paneļa centrā tagad iekārtots neliels multimediju centrs, kura vadība notiek, izmantojot skārienjutīgu ekrānu. Vietas salonā netrūkst — mūsu izmēģinātajos „Vivaro” un „Traffic” pasažieriem bija ļoti ērti gan otrajā, gan trešajā sēdvietu rindā. Var pavisam ērti braukt 8 pasažieri (2+3+3) ar visu bagāžu. Salons viegli transformējams. Pietrūkst tikai kādas lielākas mantu kastes, ko varētu ievietot starp priekšējiem sēdekļiem milzīgās stāvbremzes sviras vietā. Lai, manevrējot atpakaļgaitā, pasaudzētu masīvo mikroautobusa aizmuguri no sadursmes ar grūti pamanāmu šķērslī, aprīkojumā pieejami ne tikai distances sensori, bet arī atpakaļskata kamera. Ieslēdzot atpakaļgaitu, salona atpakaļskata spoguļi aktivizējas neliels ekrāniņš, kurā vadītājs var vērot bildi auto aizmugurē.



sava priekšējā bampera forma un citāda radiatora restīte, bet aizmugures abiem ir pilnīgi identiskas — neviens nav papūlējies pat sarūpēt kaut vai atšķirīgus lukturnus. Tomēr pirmais degustētais auto uzreiz neklūdīgi atpazīstams, kā jaunais „Vivaro” — tam ir iespaidīga izmēra radiatora restes un priekšējie lukturni ar LED elementiem. Lielie, šķautņainie lukturni un masīvais hromētais radiatora režģis uz šosejas pieprasa izrādīt cieņu. Un tiešām — degustācijas braucienā pārliecinājamies, ka strauji tuvojošos „Vivaro” respektē pat lieli džipi. Degustētais „Traffic” bija nedaudz vienkāršākā komplektācijā, bez lediem un hromētām restēm, taču arī neklūdīgi atpazīstams kā jaunais „Traffic”,

ir garāks nekā tā priekštecis. Vadītāja sēdpozicija ir ļoti ērta, piedāvājot ne vien izcilu ceļa pārredzamību, bet arī iespēju pielāgoties ikviena šofera prasībām — gan stūri, gan sēdekļi var pierēgulēt plašā diapazonā. Blakus šoferītim var diezgan ērti iekārtoties vēl divi braucēji. Spidometrs un citas mērierīces nepārprotami atgādina par „Vivaro” saikni ar „Renault”. Sešpakāpju manuālās kārbas pārlēdzējs ērti novietots augstu, turpat uz paneļa, tuvu stūrei. Vadības sviras un kruizkontrolle ir ierastajās vietās, ir stabilitātes kontroles un pretizslīdes sistēma — te ir viss kā vieglajam auto, tikai augstā sēdpozicija rada īpašu sajūtu — skaties no augšas pat uz landkruizeru vadītājiem. Busiņa dārgākajās

Ļoti ērti braucamīkam, ar ko aktīvi jāmanevrē noliktavu labirintos vai pilsētas burzmā.

Jaunajam komercauto pieejams tikai viens 1,6 litru dīzeļdzinējs, bet jauda atkarībā no turbīnu skaita (jaudīgākie ir aprīkoti ar divām turbīnām) tam pieejama no 90 līdz 140 zirgspēkiem. Saskaņā ar oficiālajiem degvielas patēriņa rādītājiem, 120 ZS „BiTurbo CDTi” dīzeļdzinēji ar „ecoFLEX” „start/stop” sistēmu vidēji tērē tikai 5,9 litrus degvielas uz 100 kilometriem. Degustētais „Vivaro Combi” bija aprīkots ar 1,6 litru tilpuma 140 ZS „BiTurbo” dīzeļmotoru. Tā griezes moments ir 340 Nm (par 20 Nm vairāk

Turpinājums 7. lpp ➤



TAVAM AUTO VAJADZĪGS
LIELĀKS REMONTS,
BET NEGRIBAS PALIKT BEZ AUTO
REMONTA LAIKĀ?

**SERVISA
MAIŅAS
AUTO**

MUMS IR RISINĀJUMS!

Saņem **BEZMAKSAS SERVISA MAIŅAS AUTO** gadījumos, kad plānoto servisa remontdarbu tāme pārsniedz 499 EUR.

Tev nenāksies mainīt savus ikdienas paradumus un Tu varēsi brīvi pārvietoties, kamēr Tavs auto ir servisā!

Tavs uzticamais **Auto Blitz Opel serviss** atrodas Skanstes ielā 33! ☎ **66001166**



Wir leben Autos.

BOSMA®
for better life



SPILGTS
REDZĒJUMA
PUNKTS

Ksenonu spuldžu efekts ļauj atšķirt vairāk redzamas detaļas uz ceļa, un sniedz atslodzi jūsu acīm ilgstošā nakts braucienā. Baltā dienas gaismas spuldzes gaisma nodrošina drošību, komfortu.



IERAUDŽĪT VAIRĀK
UN RĪKOTIES
ĀTRĀK

Palielinot izstarojamo gaismu, ievērojami uzlabo ceļa redzamību aptuveni 75 metrus no automobiļa. Izvairieties no nevajadzīgiem pārsteigumiem, izvēlieties drošību un dodieties ceļā.



PAMANĪTS
UZ CEĻA

Lāzera efekts uzlabo redzamību sarežģītos laika apstākļos un piešķir automobiļa starmešiem mūsdienīgu skatu. Izcelies uz ceļas ir solis nākotnē.



UZTICIES BOSMA AUTOSPULDZĒM!



Izplatītājs Latvijā SIA „TSC DUALS”, „Baltegles”, Ķekava, tel. +370 67935830, www.autoduals.lv





125 KUBICIŅI GLĀZĒ IR DAUDZ, 125 KUBI DZINĒJĀ IR PIETIEKAMI.

AR AUTOVADĪTĀJA APLIECĪBU DRĪKSTI BRAUKT LĪDZ 125cm³ JAUDĪGIEM MOTOCIKLIEM UN ROLLERIEM.
 HONDA SNIEGS TEV VISLIELĀKO ŠĀDAS KUBATŪRAS MOTOCIKLU UN ROLLERU KLĀSTU, NĀC UN IZMĒĢINI PATS.



Wave 110
 6,28kW/7,500rpm / 56,7 km/l
1870 EUR



MSX
 7,2 kW/7000 rpm / 65,8 km/l
3151 EUR



CB125F
 7,8kW/7750 rpm / 51,3 km/l
2511 EUR



CBR125R
 9,8kW/10000 rpm
3277 EUR



Varadero 125
 11kW/11,000rpm / 32,4 km/l
5334 EUR



Vision
 6,2kW/8,000rpm / 52 km/l
2118 EUR



SH Mode
 8,4kW/8,500rpm / 47,2 km/l
2712 EUR



PCX
 8,6kW/8,500rpm / 47,4 km/l
2712 EUR



SH 125 ABS
 8,7kW/8,500rpm / 47,4 km/l
3222 EUR



Forza 125
 10,5 kW/8750 rpm / 43,5 km/l
4815 EUR



Honda Moto pārstāvnieceība SIA H33 Rīga, Dārzcietņa iela 121, tel +371 6711 4191

Lietas, kuras noder vienmēr

Mūsu dzīve sastāv no tūkstošiem sīkumu, kuri kopumā padara dzīvi ērtāku. Vai mēs remontējam savu auto, velosipēdu vai sievasmātes sētu, vienmēr būs kāds nieks, kura dēļ nāksies visu mest pie malas un doties uz bodi. Pirms mesties nopietnā remonta atvarā, laikus vajag sarūpēt visu nepieciešamo.

Laikraksts „AutoInfo” jau ir rakstījis par firmu „TSC Duals”, kurai ir autopreču veikali Ķekavā un Jelgavā, bet no aprīļa — arī Rīgā, tirdzniecības centrā „Jugla”, Brīvības gatves galā, pirms Juglas ezera. Gaumīgi iekārtotajā veikalā ir vislielākā auto kosmētikas izvēle jūsu auto sakopšanai. Vācijā ražotās „Motor Gold” eļļas, Anglijā ražotās „Granville” eļļas, visdažādākās smērvielas, dzesēšanas šķidrums,

sēdekļu pārvalki, rokas instrumenti un akumulatori. It kā sākums, it kā ne, bet bez tā noteikti nevar iztikt lietainā laikā — logu tīrītāju slotiņas. Te varēsiet atrast gandrīz visu automašīnu — pat kravas auto un autobusu — logu slotiņas. Arī šajā, kā jau visos „Autoduals” veikalos, plašā sortimentā tiek piedāvāti gumijas paklājiņi speciāli automašīnu modeļiem, turklāt tiem ir patīkams aromāts — nesmird pēc gumijas. Beidzot arī „Voyager” īpašnieki varēs nopirkt paklājus, jo te tie ir! Sākot ar jūniju, pārdošanā būs arī auduma paklājiņi, kas piemēroti konkrētam automašīnas modelim.

Edgars Zakis, TSC „Duals” direktors: „Pēc Frankfurtes automehānikas izstādes iepazīnāties ar angļu kompānijas

„Streetwise” pārstāvjiem, kuri ražo daudzus interesantus labas kvalitātes produktus, kas pēc koncepcijas der mūsu veikliem. Un tagad „Autoduals” veikalos ir angļu autobraucēju iecienītie „Streetwise” produkti — plašā sortimentā mobilo telefonu, GPS iekārtu, planšetdatoru turētāji, adapteri un lādētāji, auto tējkannas un putekļsūcēji, pat matu žāvēšanas fēns —, kuri strādā, pieslēdzot auto piepīpētāja rozetei, kā arī daudz dažādu citu autopiederumu, kas noder ikviena auto vadītāja ikdienā. Vajag mašīnā 220 V spriegumu — lūdzu, strāvas pārveidotāji. Jums ir suns, kuru negribat ņemt līdzi, jo suns netīrās ķepas sasmērē auto sēdekli vai bagāžas nodalījumu — „Streetwise” piedāvā speciāla materiāla un formas sēdekļu un

bagāžas nodalījuma pārklājus suņu pārvaļšanai. Saimniecībā noderēs spēkstacija, kurā ir gan kompresors riepu piepumpēšanai, gan strāvas avots, lai piedarbinātu auto, kuram nosēdies akumulators, gan 12 V un 220 V strāvas rozetes, gan USB līgza dažādu mobilo ierīču pieslēgšanai un lādēšanai. „Streetwise” pārsteidz ar savu piedāvājuma daudzveidību.

Arī velobraucējiem šajā veikalā ir viss nepieciešamais no „PROFEX” — riepas, kameras, sēdekļi, velosomas, pumpji, visdažādākie turētāji un veloķiveres (arī bērniem). Sortimentā „odziņa” — kameras ar aizsardzību pret pārduršanu. Ja šādu kameru uzmontē ritenim, tad var braukt bez bēdām. Ja arī gadās uzbraukt uz kādas naglas, vienkārši izrauj to, piepumpē un

brauc tālāk — nekādas noņemšanās ar riepas montāžu un kameras līmēšanu. Vai nav jauki?

Plašā sortimentā saimniecībā tik noderīgie savilcēji — ne tikai plastikāta, bet arī no nerūsējošā tērauda, kuri ir krietni izturīgāki —, kā arī dažādu diametru savilcēji caurulēm, šļūtenēm un izpūtējiem. Daudzu hečbeku īpašnieki te varēs atrast jaunus aizmugurējā vāka amortizatorus. Protams, ar visu „Autoduals” sortimentu var iepazīties arī internetā www.autoduals.lv un arī iegādāties. Maijā jaunajā veikalā Brīvības gatvē 434B ir īpašo piedāvājumu mēnesis. Atbrauciet, novērtējiet un izvēlieties. Ar vislielāko prieku uzklausi ieteikumus par lietām, kuras nepieciešamas, lai jūsu ikdienu padarītu ērtāku.”



Sākam strādāt!



► Turpinājums no 4. lpp

nekā 120 ZS versijai), kas pieejams jau pie 1750 apgriezieniem. Tas ir ļoti elastīgs agregāts, kas ļauj braukt diezgan dinamiski, ko augstu novērtēs piegādes kompāniju auto šoferi, kā arī tie, kam ikdienā jāpārvadā smagākas kravas. Degustētais „Traffic” bija aprīkots ar mazāk jaudīgu dzinēja versiju, kas arī nelika vilties. Turklāt tas ir salīdzinoši ekonomisks — šos rādītājus var vēl vairāk uzlabot, nospiežot „Eco” pogu uz priekšējā paneļa. Ekorežims ierobežo motora jaudas parametrus un samazina gaisa kondicioniera efektivitāti, tāpēc ir grūti iedomāties, ka uzņēmumu šoferi šādu funkciju varētu aktivizēt labprātīgi.

Pēc šiem degustācijas braucieniem beidzot saprotu, kāpēc tik bieži Rīgas ielās nākas novērot dažādas izcelsmes un vecuma komercbusiņus, kuri visi „lido kā raķetes”. Tāpēc, ka var! No treknajiem gadiem atceros kādu būvkompaniju, kura uz sava transporta aizmugures bija uzlikusi lepnu lozungu: „Kā braucam, tā būvējam!” Viņi acīmredzot to darīja ļoti ātri un ignorējot jebkādas likuma un saprāta normas... Bet komerctransporta šoferu darba ētiskās puses apspriešana nebūs šā raksta tēma. Arī mūsu degustēto busiņu 1,6 litru turbodīzelītis — pat ne pašā jaudīgākajā versijā — nodrošina ar automobilim itin enerģisku vilkmi, bet, pateicoties lieliskai skaņas izolācijai, darba laikā ir kluss un nemāns. Strādāt ar pānesumkārbu ir īsta



izprieca — tā darbojas viegli un precīzi. Motors normālā režīmā darbojas rāmi un neuzbāzīgi. Krustojuma startā velk spārīgi un satiksmes plūsmā ļauj turēties viegli, turklāt arī šosejas režīmos par enerģijas trūkumu nebūs jāšūdzas. Busiņš nemaz nav tik neveikls, kā varētu likt domāt tā robustais izskats. Patikami pārsteidza auto vadāmība. Tas diezgan strauji paātrinās, viegli ripo, labi pagriežas, manevrē veikli, tomēr pēc sajūtām nav vieglais auto. Pēc tam, kad izdodas aprast ar korpasa gabarītiem, auto vadāmība nesagādā nekādas problēmas. Pilsētā ir grūtības ar parkošanas auto garuma dēļ, tomēr palīdz atpakaļskata spoguļi redzamais kameras attēls ar trajektorijas grafikām. „Vivaro”/„Traffic” sta-

bili turas uz ceļa un pagriezienos svārstās pavisam minimāli. Bez augstajiem standartiem trokšņu izolācijā, auto izceļas ar vienmērīgu gaitu un šķietami ignorē Latvijas ceļu nelidzeno segumu. Brauc stabili, diezgan klusu, piekare šķiet pamatīga, nesalaužama, no bedrēm nebaidās, bet ritenīši ir salīdzinoši mazi, tādēļ dažreiz riteņu „dribls” asfalta dangās visai spēcīgi rezonē plašajā būdā. Jaunā busiņa lielākie plusi ir gaitas komforts un trokšņu izolācija — lai gan brīžiem ir dzirdami atsevišķi balstiekārtas trokšņi, pasažieri jaunajā „Vivaro” jutīsies nesalīdzināmi labāk nekā līdzšinējās paaudzes modeļi. Lai gan nevalda limuzinisks klusums (ko no komercbusiņa neviens arī negaida), tagad šeit var pat baudīt labu mūziku.

Degustācijas secinājumi

Kad ar labi padarīta darba izjūtu atdevām atpakaļ mikroautobusu atslēgas to likumīgajiem īpašniekiem, pirmais jautājums, ko uzdevām pašī sev, bija — kādi argumenti gan attaisno sešus kubikmetrus lielas braucošas kastes iegādi? Un argumentu izrādījās neticami daudz! Var bez problēmām aizvest septiņus pasažierus un viņu mugursomas, var braukt trijātā, vedot līdzī sešus ledusskapjus. Var deviņu cilvēku kompānijā aizbraukt uz hokeju. Var neizjauktā veidā pārvadāt vismaz četrus velosipēdus vai divus motociklus. Un ne tev pašam, ne taviem draugiem nekad vairs nebūs jādomā — kur ņemt transportu mēbeļu pārvešanai... Secinām, ka šī franču/angļu/vācu busiņa konstruktors mērķis apvienot komerctransporta funkcionalitāti ar vieglā auto komfortu ir attaisnojies ar uzdevu. „Vivaro”/„Traffic” ir zīgls, ekonomisks, labi pārredzams un neticami ietilpīgs auto, kurš tomēr vēl nepārkāpj to trauslo robežu, aiz kuras beidzas vieglais pasažieru transports un sākas īstie komercauto jeb kravas mašīnas. Te ir neierobežota telpa un maksimāls komforts. Un tas viss — par apmēram 25 tūkstošiem eiro, ja nepārspilē ar izvēlēto aprīkojumu. „Opel Vivaro Combi” cena sākas no 22 729 EUR, „Renault Traffic Passenger” — no 24 773 EUR.

A Auto ziņas

Par krosovera projektu paziņo arī Lotus

Britu sportisko automobiļu ražotājs Lotus paziņojis par sava pirmā krosovera projektu, kas jārealizē līdz 2019.gadam.

Lotus ģenerāldirektors Žans-Marks Hals apstiprinājis kompānijas vēsturē pirmo krosovera projektu, uzsverot, ka viņu ražojums kļūstot par „pirmo vieglo bezceļu automobili pasaulē.”

Vadošais menedžeris atteicies atklāt tehniskās nianšes, vien norādījis, ka Lotus krosoveram būs virsbūve no viegliem alumīnija paneļiem un Toyota kompānijā izgatavots motors. Par Lotus jaunuma galveno konkurentu pasaules tirgū tiek uzskatīts Porsche Macan, taču briti jau tagad norāda, ka viņu ražojums būs par veselīgiem 200 kilogramiem vieglāks.

Pēc vēl neapstiprinātās informācijas, izstrādājot krosoveru, Lotus par paraugu ņems konceptu APX, kas pirmoreiz tika nodemonstrēts jau 2006.gadā. Ražošana plānota Ķīnā, sadarbibā ar vietējo biznesa apvienību Goldstar. Arī piegādes klientiem Lotus sāks ar Ķīnas tirgu, taču vēlāk britu krosoveru varētu piedāvāt arī citur pasaulē.

Lotus ir kārtējā kompānija, kas savam modeļu piedāvājumam nolēmusi pievienot krosovera modeli, atkāpjoties no agrākā koncepta, kas paredz tikai sporta automašīnu ražošanu. Tuvākajos gados krosoverus var gaidīt arī no tādām kompānijām kā Bentley, Rolls-Royce, Aston Martin u.c.

Borgward uzsāk krosovera testus



Ķīnas autobūves kompānijai Foton piederošā vācu marka Borgward izvedusi testu trasē savu pirmo modeli — krosoveru, kas pēc izmēriem nedaudz lielāks par Audi Q5.

Vācu žurnālisti, kas rakstīja par šā gada Ženēvas aut izstādē iekārtoto Borgward ekspozīciju, kurā tik tiešām nebija redzams neviens jaunums, iespējams, bijuši pārāk lieli skeptiķi — pretēji izteiktajām prognozēm, darbi uz priekšu tomēr virzās, ko apliecina Štutgartes tuvumā nofotografētais testu prototips.

Uzņemtajos attēlos redzams krosovers, kas gabarītu ziņā ir nedaudz lielāks par Audi Q5. Virsbūve ir bagātīgi nolīmēta ar foliju, tomēr dažas detaļas žurnālistiem izdevies saskatīt. Autobild.de raksta, ka Borgward krosoveram ir Volvo modeļiem raksturīga plecu līnija, galvenie starmeši, kas noteikti vēl tiks pilnveidoti un radiatora reste ar masīvu horizontālu dekoru — līdzīgi kā 50.gados ražotajiem Borgward.

Prototipa testi Štutgartes tuvumā nav nejaušība — marka Borgward te pierakstīta oficiāli — tajā pašā adresē, kur Foton

cībā par jauno krosoveru nav sevišķi runīgs — vien uzsver, ka „tas jau brauc un arī Vācijā.” No sev tuviem avotiem Autobild uzzinājis, ka pilnpiedziņas sistēmu un dubultā sajūga transmisiju Borgward piegādās lielie ražotāji, bet motorus un kārbas izstrādās Foton- Borgward kopuzņēmums. Pie Borgward projekta strādāšot 2000 tehniķu, neliela daļa no tiem arī Vācijā.

Lai plāni piepildītos, būs nepieciešamas investīcijas vairāku miljardu apmērā: Borgward iecerējis ne tikai dīzeļa (no 150 ZS) un benzīna (četri un seši cilindri) versijas, bet arī Plug-in hibrīda modifikāciju, kas 50 km varēs nobraukt ar elektrību. Kompānijas biznesa plānā rakstīts, ka Štutgartes centrālei tikšot atvēlēti vairāk nekā 250 miljoni, bet piecu gadu laikā jāsasniedz tāds ražošanas līmenis, kas ļaus izgatavot 800 000 automobiļus gadā.

Brēmenes kompānija Borgward 50.gados bija veiksmīgs uzņēmums, kas ražoja mazās, vidējās un luksusa klases spēkratus. Sevišķi ražīgs tai bija 1955.gads, kad tikai Opel un Volkswagen Vācijā spēja pārdot vairāk automobiļu nekā Brēmenes lielākais darba devējs. 60.gadu sākumā Borgward nonāca finanšu grūtībās un 1961.gadā tika pasludināts bankrots. 2014.gadā Borgward nonāca Ķīnas traktoru un smagās tehnikas ražotāja Foton īpašumā un jau 2015.gada septembrī Frankfurtes autoizstādē tiek solīts atdzimušās vācu markas pirmais modelis, kas iezīmēs jaunās ēras sākumu.



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

A Satiksmes drošība

Sastapšanās ar mežacūku

Renault Polska PR

Auto sadursme ar dzīvnieku, kurš nejausi uzmaidīties uz ceļa, var beigties traģiski gan šim dzīvniekam, gan pasažieriem. 2013. gadā pēc Polijas policijas datiem vismaz 179 nelaimes gadījumi bija saistīti ar dzīvniekiem, un tajos bojā gāja 12 cilvēki. Autovadītāji nedrīkst neievērot brīdinājuma zīmes par iespējamību sastapties ar savvaļas dzīvniekiem.

Kad ir vislielākā iespēja ceļā sastapt savvaļas zvērus?

Vislielākā iespēja sadursmēm ar dzīvniekiem, kuri uzmaidījušies uz ceļa, ir rudens mēnešos, kad agri iestājas krēsla un laika apstākļi samazina redzamību. Daudzi dzīvnieki migrē, meklējot vai nu barību, vai jaunu dzīvesvietu. Viens no galvenajiem un sarežģītākajiem šķēršļiem, ar kuriem tie sastopas, ir ceļi, kas šķērso viņu migrācijas takas. "Zvēri visaktīvākie ir rītausmā un krēslas stundās. Šajā laikā jābūt īpaši piesardzīgiem," saka Zbignevs Veseli, Renault Braukšanas skolas direktors.

"Vislielākais risks sadursmei notiek uz ceļiem, kam līdzās atrodas meži," viņš piebilda. Savvaļas dzīvnieki bieži pārvietojas baros. Līdz ar to autovadītājiem jābūt modriem, jo vienai mežacūkai vai stimai var sekot vesels bars.

Kā reaģēt?

"Kad jūs ieraugāt ceļazīmi, kas brīdina par savvaļas dzīvniekiem, pirmais, ko izdarīt – piebremzējiet, tad uzmanīgi vērojiet ceļa malas un esiet gatavs straujai bremsēšanai, ja rodas vajadzība," Renault



Braukšanas skolas instruktori iesaka. "Ja dzīvnieks izskrien priekšā jūsu automašīnai, tad bremzējiet un centieties apbraukt šķērslī. Ja nepietiek laika, lai to izdarītu, mēģiniet aizbaidīt dzīvnieku ar taurēšanu. Šādos gadījumos nelietojiet tālās uguns, jo daudzi dzīvnieki, piemēram, stīmas un staltbrieži, to ietekmē zaudē orientācijas spēju un sastingst," instruktori piebilst.

Diemžēl dzīvnieki bieži izskrien uz ceļa negaidīti. Šādos gadījumos vadītājiem ir nekavējoties jāreaģē, lai izvairītos no sadursmes. Jūsu drošība ir pirmajā vietā, tāpēc, ja dzīvnieka apbraukšana liecina par augsta riska draudiem zaudēt dzīvību vai pakļaut briesmām pasažieru veselību, teiksim, iebraucot dīķī vai ietriecoties kokā vai citā transporta līdzeklī, tad ir labāk neizvairīties no tiešas sadursmes ar dzīvnieku. Tomēr šādām situācijām nevajadzētu atga-

dīties. Vadītāji var novērst sadursmi, ievērojot ceļa zīmes un brīdinājumus par iespējamību sastapties ar savvaļas dzīvniekiem.

Ko darīt, ja notiek sadursme?

Ja notikusi sadursme, tad vispirms jānodrošina negadījuma vieta (ieslēdziet avārijas signālus, izlieciet brīdinājuma trijstūri). Nekādā gadījumā netuvojieties cietušajam dzīvniekam. Paturiet prātā, ka dzīvnieks var būt agresīvs un jums uzbrukt trieciena izraisītā šoka rezultātā. Turklāt nav iespējams zināt, vai viņam gadījumā nav trakumsērgas. Tāpēc netuvojieties dzīvniekam, bet zvaniet atbildīgajiem dienestiem.

ādas/auduma apdare ar sudrabotu diegu sēdekļu un stūres nošuvumu, bet par modeļa ekskluzivitāti atgādina alumīnija sliekšņu uzlikas, plāksnītes un uzraksti vairākās vietās salonā un uz virsbūves. Motortelpā ekskluzīvajam sporta auto iebūvēts 400 ZS jaudīgs benzīna motors, kura jaudu par piemaksu var pacelt līdz 430 ZS.

Salona apdarei izvēlēta melni rūtota



A Auto ziņas

Porsche 911 Targa – tikai 15 eksemplāros

Vācu kompānija Porsche Amsterdamas autobūves jaunumiem veltītajā izstādē AutoRAI 2015 nodemonstrējusi Porsche 911 Targa 4S Exclusive Edition – īpašo modeli, kas taps vien 15 eksemplāros un paredzēts vienīgi Nīderlandes tirgum.

222 230 eiro vērtā luksusa sporta automašīna izceļas ar ekskluzīvo Gulf virsbūves krāsu, kas atgādina par Porsche motorsporta uzvarām 70.gados, Chrono paketi, kas garantē vēl dinamiskāku sniegumu, tonētiem diožu lukturiem, kas papildināti ar Dynamic Light System Plus, adaptīvajiem amortizatoriem un sporta izplūdes sistēmu ar četriem izvadiem. Atšķirības pazīmēm jāpieskaita melni 20 collu Fuchs diski, melni spoguļi stiprinājumi un sarkanas krāsas bremžu skavas.

Ford izgatavojis piecus miljonus EcoBoost dzinēju

Ford Motor Company atzīmē degvielu taupošā EcoBoost dzinēja ražošanas sasniegumu - kopš dzinēju sērijas atklāšanas 2009. gadā visā pasaulē ir izgatavoti jau pieci miljoni šādu motoru.

Eiropā EcoBoost dzinējs tika laists klajā 2010. gadā, bet pagājušajā gadā reģionā ceturta daļa jauno Ford transportlīdzekļu tika pārdoti tieši ar šo dzinēju. Vispopulārākais Eiropā ir 1,0 litra EcoBoost modelis, kurš 2014. gadā kļuva par pirmo dzinēju, kas trīs gadus pēc kārtas ieguvis titulu Starptautiskais gada dzinējs.

EcoBoost tagad ir pieejams desmit dažādos modeļos — no Ford Fiesta līdz pat jaunajam Mondeo. Ar 1,0 litra dzinēju, kas mūsu reģionam tiek ražoti Ķelnē, Vācijā un Krajovā, Rumānijā, tikuši aprīkoti jau vairāk nekā 230 000 Eiropā pārdoto Ford transportlīdzekļu.

„Ford EcoBoost piedāvā izcilu veiktspēju apvienojumā ar mazākām izmaksām par degvielu, kas ir īpaši populāra kombinācija Eiropas un visas pasaules klientu vidū,” stāsta Ford of Europe Produktu izstrādes nodaļas viceprezidents Džo Bakadz. „EcoBoost dzinēji ir pierādījuši sevi kā revolucionāru tehnoloģiju, kas

katru dienu piesaista Ford zīmolam arvien jaunus klientus.”

EcoBoost dzinēji ar samazinātu darba tilpumu apvieno pārsteidzošu jaudu ar izcilu degvielas ekonomiju, ko nodrošina tiešā degvielas iesmidzināšanas sistēma, turbokompresors un vārstu pacēluma laika regulēšana. Fiesta Red Edition un Black Edition modeļos kopš pagājušajā gadā pieejamais 1,0 litra 140 ZS EcoBoost dzinējs ir visu laiku jaudīgākais 1,0 litra dzinējs sērijveida automobiļos. Ar EcoBoost ir aprīkots arī jaunais Ford Mustang — pirmajā pasūtījumu pieņemšanas mēnesī pusei Mustang modeļu tika izvēlēts jaunais 2,3 litru EcoBoost dzinējs ar 314 ZS jaudu.

Piecmiljonais EcoBoost automobilis ir Ford Focus ar 1,0 l dzinēju, kas izgatavots ASV Mičiganas štatā. Visā pasaulē katru mēnesi tiek saražoti vairāk nekā 200 000 EcoBoost dzinēju, tostarp 1,5 l, 1,6 l, 2,0 l un 2,3 l četru cilindru dzinēji, kā arī 2,7 l un 3,5 l V6 dzinēji.

Jaunākais ražošanas sasniegums ir arī vēl viens solis uz priekšu One Ford plānā veicināt inovācijas uzņēmuma piedāvājumā visā pasaulē, kā arī ieguldījums Ford ilgtspējas plānā.

Audi TSI un TFSI motori – litrs eļļas uz 1000 km



Pārmēru eļļu patērējoši TSI dizēla un TFSI benzīna motori dzen izmisumā simtiem Volkswagen, Audi, Seat un Škoda īpašnieku. Atsevišķi gadījumi? Ir virkne pazīmju, kas liek domāt par sērijveida problēmu, raksta vācu autožurnāls "Autobild".

Savā trīspadsmitajā izdevumā "AutoBild" pirmoreiz aktualizēja problēmu, ziņojot par sarūgtinātiem Audi īpašniekiem, kas savu automašīnu TFI un TSI motoriem spiesti pieliet vairāk nekā vienu litru eļļas uz 1000 kilometriem. Tagad redakcija saņēmusi jau vairāk nekā 150 Škoda, Seat un Audi īpašnieku sūdzību par līdzīgu problēmu. Apkopojot informāciju, "Autobild" secinājis, ka runa ir par Audi ražojuma (rūpnīcas indekss EA888) motoru, kas savā otrajā paaudzē (2008.-2011.gads) gan 1,8, gan 2,0 litru versijās jau pēc dažiem tūkstošiem kilometru izceļas ar pastiprinātu eļļas patēriņu, kas jūtamī pieaug jau pēc 50 000 – 80 000 km. Defekta cēlonis ir nekvalitatīvi virzuļi un

virzuļu gredzeni, kas eļļai ļauj iekļūt degkamerā. Tā kā eļļa tur sadeg, ar laiku var izveidoties situācija, kas noved pie virzuļu bojājumiem un gala rezultātā motors iziet no ierindas. Vēl jaunāk ir tas, ka problēma visās izpaužas tad, kad garantija jau beigusies un motora remonts tādā gadījumā notiek uz klienta rēķina. Tie ir pamatīgi izdevumi, jo virzuļu komplekts un visu nepieciešamo detaļu izmaiņa kopā ar remonta sastāda 4000 – 5000 eiro.

Neraugoties uz pieaugušo sūdzību skaitu, Volkswagen gatavs atzīt vien dažus „atsevišķus gadījumus,” pamatojot to ar faktu, ka visā pasaulē esot pārdoti trīs miljoni Audi ar 2,0 litru TFSI motoriem, par citām koncerna markām pat nerunājot. Turklāt no 2011. gada vidus rūpnīcas sākušas saņemt modernizētu šī motora variantu. Uzlabojumi gan attiecas tikai uz 2,0 TSI/TFSI, bet par 1,8 litru motoru ražotājs neko negrib dzirdēt, kaut gan arī tā konstrukcija veidota pēc līdzīgiem principiem.

auto gāzes iekārtas

autobusu un vieglo auto kondicionieru remonts

kravas auto saldēšanas iekārtu remonts

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

VISU VEIDU AUTOMĀTISKO ĀTRUMKĀRBU REMONTS

apkalpošana eļļu maiņa garantija

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

autGāze

GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,

DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

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

Uzpildām un remontējam **KONDICIONIERUS.**

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

AUTOVEIKALS

MAZDA 6 un 626

Jaunas rezerves daļas uz vietas un pēc pasūtījuma

Rīga, Strēlnieku iela 6
Tālr. 67331505, 9-19
mob. 29516624 10-15

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS

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

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

A Moto ziņas

Augstākā izglītība motobraukšanas jomā: motobraukšanas skola «RC Unlimited»

Ronalds Cimoška,
«RCUnlimited» instruktors

Kas īsti ir „RC Unlimited” motobraukšanas skola un kas tajā tik īpašs? Pilnīgi cits skatījums uz motobraukšanu. Apmācības programma ir izveidota tā, lai braucēji ļoti īsā termiņā (vidēji 3 dienas) iemācītos droši pārvaldīt motociklu tik augstā līmenī, kādu citi ar nemītiem treniņiem nesasniedz pat daudzu gadu laikā.

Ekstremālās bremzēšanas un paātrināšanās uz dažādiem segumiem, pagriezienu izbraukšanas tehnika, manevrēšana lielā ātrumā. Vēlaties iemācīties izbraukt pagriezienu „ar ceļi”? Pēc trim dienām jūs to darīsiet bez jebkādas piepūles!

Motobraukšanas skola „RC Unlimited” ir nodibināta ar vienu vienīgu mērķi — iemācīt braucējiem pareizi un droši rīkoties ar savu motociklu jebkādos apstākļos un ātrumos. Ko vispār nozīmē termins „pareiza braukšana”? Cilvēki parasti neizprot šo vārdu salikuma īsto nozīmi, domājot aptuveni šādi — kas tur var būt sarežģīts: ātrumus pārslēgt protu, kur atrodas bremzes — zinu, jau kādu laiku braucu ar motociklu un viss ir kārtībā. Tātad es brau-

cu pareizi, šis braukšanas līmenis mani pilnībā apmierina, un nekādi „drošas braukšanas kursi” man nav nepieciešami.

Pirmajā brīdī tas it kā skan loģiski. Tomēr motocikla pārvaldīšanas māksla sniedzas daudz tālāk pār šīm pārvietošanās prasmes robežām. Visi cilvēki, kas izgājuši šos kursus, ir atzinuši, ka tas, ko viņi pirms tam bija uzskatījuši par ļoti labu braukšanas prasmju līmeni, ir izrādījies labi ja trešā daļa vai pat mazāk no tām zināšanām, kuras jāapgūst, lai iemācītos braukt pareizi. Pareiza braukšana sastāv no ļoti daudziem faktoriem, un visi šie faktori labam braucējam ir jāzina. Bieži esmu dzirdējis, ka sniedz padomus par to, cik svarīgi ir ievērot trajektorijas un kur ir jāatver gāze, kur — jābremzē. Tomēr bieži nav gadījies dzirdēt arī izskaidrojumu, kādēļ ir jādara tieši tā; kā motocikls vispār uzvedas vienos vai citos apstākļos; kādēļ viss notiek tieši tā vai citādi; kas braucējam ir jādara un kāpēc. Faktiski bez ievēribas atstājot lietas, kuras nepārzinot, labi iemācīties braukt ar motociklu nav iespējams. Šo kursu būtība ir ne tikai iemācīt braukt pareizi, bet arī iemācīt domāt attiecīgajās

kategorijās — izprast braukšanu, iemācīties analizēt savas kļūdas, zināt, kā tās novērst vai pareizi izmantot. Motocikls pēc savas būtības ir ļoti drošs transportlīdzeklis, tas negāžas, ir stabils, spējīgs strauji apstāties uz jebkādiem segumiem un jebkādos laikapstākļos. Ir tikai jāiemācās to darīt pareizi. Kursos tiek mācīts, kā pareizi ļoti strauji nobremzēt, kā paātrināties, kā noturēt motociklu uz slidenām virsmām, kā pareizi pagriezt motociklu (par spīti tam, ka ļoti daudzi brauc ar motocikliem, ļoti maz ir tādu, kas tiešām zina un māk to darīt pareizi), kā pareizi izbraukt pagriezienu un kā visu minēto mācēt pielietot, braucot lielā ātrumā.

Tāpat atsevišķs laiks tiek veltīts pašam motociklam — tiek apzinātas attiecīgā modeļa labās un sliktās īpašības, kā tās pareizi izmantot braukšanas uzlabošanai, kā pareizi izvēlēties riepas, jo nav iespējams labi braukt ar motociklu, ja neesi to pilnībā iepazīs. Ir jāzina un jājūt viss — motocikla īpašības no pamata līdz pat to galējai robežai. Ir jāiemācās just motociklu tikpat labi, cik labi jūs pazīstat sevi. Jāiemācās atpazīt signālus, ko motocikls



jums nepārtraukti sūta, un zināt, kā vadītājam uz tiem reaģēt.

Es rekomendēju mācīties uz sava motocikla, jo uzskatu, ka jāiemācās braukt ar motociklu, ar kuru cilvēks brauc ikdienā. Ir jāzina un jājūt viss — katras šā motocikla īpašības no pamata līdz pat to galējai robežai. Tā kā man vienmēr ir patikuši dažādu tipu motocikli un es neesmu centies koncentrēties tikai uz kaut ko vienu, tad laika gaitā izveidojies braukšanas stils, kurš sevī ietver labāko no katra moto tipa — iegūstot apmācības programmu (kas vairāku gadu garumā tikai to apliecināja), kura salīdzinoši īsā laikā palīdzēja apgūt tādas braukšanas prasmes, kas pat iesācējiem ar parastiem ielas motocikliem ļāva ne tikai sacensties, bet pat apsteigt pieredzējušus braucējus.

Ir svarīgi apmācīt cilvēku tā, lai viņš tiešām saprastu un iemācītos, nevis, samaksājot naudu, truli norīņotu pa trasi

vai atsēdētu savas teorijas stundas un pēc tam kaut kur iekļūtu nelaimē tāpēc, ka nav iemācīties pareizi bremzēt vai nav bijis gatavs attiecīgajai situācijai.

Mans mērķis ir iemācīt cilvēkam tā izprast motociklu, lai šis tandēms darbotos kā viens vesels. Vienmēr būs tādi motociklisti, kuriem nevajag neko citu, kā tikai nedaudz pavizināties un kas pat necenšas uzzināt kaut ko vairāk par braukšanas prasmēm vai to pilnveidošanu, uzskatot, ka ir labi tā, kā ir. Tāpat kā būs arī tādi, kas vienmēr tieksies pilnveidot savu braukšanas praksi un motocikla pārvaldīšanu. Šo kursu būtība ir sniegt motobraucējiem iespēju apgūt augstāka līmeņa motobraukšanas iemaņas, kas krietni palīdzētu uzlabot braukšanas praksi.

Pierakstīšanās un informācija par kursiem:
tālrunis 29222431;
e-pasts rcunlimied@inbox.lv

2015. GADA 6. JŪNIJĀ

AMERIKĀŅU AUTO KLUBS

AMERIKĀŅU AUTO | KRUĪZS | ROKENROLS

Rockabilly

Saulkrasti

20 WANTED 15

10. STARPTAUTISKAIS AMERIKĀŅU AUTO SALIDOJUMS

SIMONIZ Lielbritānijas auto kosmētikas ražotājs Nr. 1.

ANTI MIST GLASS WIPES

SHAMPOO & WAX

MATT DASHBOARD TREATMENT

SHAMPOO & WAX

CARNAUBA SPEED WAX

Meklējiet labākajos Latvijas veikalos!

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

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem

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

Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%

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

ecogas

STARTERI un GENERATORI

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

RADIATORI
TIRDZniecība, REMONTS un SERŽU MAĪNA, ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVISS
KONDIcIONIERU UZPILDĪŠANA

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

MIKROAUTOBUSU REZERVES DAĻAS

MB 207D-410D, Sprinter, Vito, VW LT, T2, T4, T5, Ford Transit, Renault Master, Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroen Jumper un citi...

EuroBus

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

turbomotors TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

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