



2. lpp



4. lpp



5. lpp

Ņem
BĒZMAKSAS
droši!

AUTO info

OKTOBRIS
NR. 8 / 2015 (212)

www.autonews.lv

A Auto ziņas

«Sapņu valstība pragmatisma impērijā»



Artis Eglītis
Foto: Artis Eglītis

Frankfurtes autosalons allaž bijis slavens ne tikai ar grandiozajiem mērogiem, bet arī ar izteikti pragmatisko pieeju jaunajiem automobiļiem. Vācieši vispār ir pragmatiska tauta, kas pret naudas tērēšanu izturas pavisam racionāli. Tas pats notika ar šāgada Frankfurtes autosalona svarīgākajām debijām — ļoti racionāli un lietisķi automobiļi, kas radīti ar domu, lai kompānijas biznesu noturētu plusos.

Skeptiskā vācu pircēja pievilināšanai nedrīkst lieki riskēt ar dizainu, greznumu vai nestandarta risinājumiem un sānsoljiem — no laba labu nemeklē. Protams, nevar noliegt, ka „Audi A4” būs lielisks auto, ka „Opel Astra” atradis daudz pircēju un ka „Škoda Superb” mērlatiņu pacels jaunā augstumā. Taču šīs mašīnas izvēlas ar kalkulatoru rokā un sievasmāti aiz muguras.

Lai parādītu, ka arī Frankfurtes izstāde var būt tikpat radoša un emocionāla kā Ženēva, pameklēsim starp eksponātiem tos, kuri paredzēti sirdij un acīm un par ko ir vērts pasapņot. Uzskatāmības labad

savam apskatam izvēlējamies trīs spilgtākos no katras nosacītās pašu izdomātās grupas.

Trīs pārdomāti konceptkāri

Radās iespāids, ka šogad lielā nelaime ražotājiem bija konceptkāru idejiskā bāze, pareizāk sakot, tās trūkums. Savulaik katrs koncepts nāca ar savu stāstu un attieksmi, bet tagad to uzdevums bija anonēt gaidāmo sērijveida auto vai arī ieskicēt tirgus nišas, uz kurām ražotājs atvēzējies. Publikas izklaidēšanai nodereja arī iepriekš jau izstādīti vienu vai divus gadus veci konceptauto.

Ļoti patīkams izņēmums bija „Honda Project 2 & 4”, kas atnesa gan jaunu attieksmi pret dizainu, gan pārdomātu tehnisko nodrošinājumu. Šo nesimetrisko četrriteņu monoposto mākslinieka Martina Petersona vadībā veidoja „Honda” motociklu un automašīnu dizaineru komandas. Kopējais stils tika veidots kā atsauce uz 1965. gada „F-1” sacīkšu mašīnu „Honda RA 272”, bet litrīgais „V4” motors, kas

deforsēts līdz 215 ZS, paņemts no GP sacīkšu motocikla „Honda RC 213V”.

Negaidīts pārsteigums bija plašai sabiedrībai nezināma Taivānas firma „Thunder Power”, kas 2017. gadā Ķīnā sāks ražot elektrisko automašīnu saimi uz vienotas modulāras platformas. Frankfurtē viņi atrādīja piecmetrīgu četrdurvju sedanu, kā arī sporta GT mašīnu ar pilnpiedziņu. Abām dizains veidots Itālijas studijā „Zagato” un izdevies ļoti atzīstamā līmenī. Jaudīgākajā versijā „pērkonspekiesi” sola 435 ZS, 250 km/h un fantastisku 650 km gaitas rezervi ar vienu uzlādi!

To, ka veci konceptkāri var būt pat labāki par jauniem, nodemonstrēja „Jaguar”, vēlreiz prezentējot savu „C-X75” projektu, ko auklē jau piecus gadus. Iespējams, ka tā ir automašīna, kas šobrīd atrodas tehniski vistuvāk modernajiem „F-1” bolīdiem. Hibridpiedziņas pamatā ir 1,6 litru motors ar turbīnu un mehānisko kompresoru, kas var sasniegt 850 ZS un 1000 Nm, kā arī teorētiski ļaut pārsniegt 340 km/h (ātrumā virs 300 km/h jaguārieši jau esot braukuši). Nesen „Williams” uzbūvēja vismaz sešus oranžus „Jaguar C-X75” kārtējai bondiādes filmai „Spectre”, kur ar to brauks galvenais ļaundaris. Interesanti, vai filmas rekvizītu mašīnām tiešām izmantots traki dārgais „Williams” karbona kompozītu monokoks?

Trīs spēļu automašīnas

Dīvaina tendence ir veidot pilnizmēra maketus fantastiskām sporta mašīnām pēc datorspēļu 3D ciparu modeļiem. Ja vēlamies piesaistīt autopasaulei kaut dažus puiseļus un panākt, lai Y un Z paaudze automobili uztver kā kinētisku vides objektu un kultūras sastāvdaļu, nevis kā vienreizējas lietošanas sadzīves krāmu, tad citas izejas laikam nav. Protams, vecākām paa-

Turpinājums 6. lpp ➔

BRIDGESTONE

BRIDGESTONE
GARANTIJAS KAMPAŅA

IEGĀDĀJIES 4 BRIDGESTONE
RIEPAS UN REGISTRĒ TAS
PAPILDUS GARANTIJAI

TAS IR TIK VIENKĀRŠI:

- 1 Iegādājies 4 Bridgestone riepas
- 2 Registrē unikālo numuru www.safetire.eu
- 3 Ja ir noticis riepas bojājuma gadījums piesaki to pie sava Pārdevēja
- 4 Bojāto riepu salabo vai nomaini pret jaunu pie sava riepu Pārdevēja



www.safetire.eu

Kampaņa ir spēkā no 01.10.2015. 31.12.2015.
Plii kampaņas noteikumi www.safetire.eu



AUTO PRETRŪSAS APSTRĀDES PROGRAMMA VISĀ LATVIJĀ



100% Canadian
Technology

KROWN.LV

info: 20 888 888



SAMARIEŠU AVENĪBA
LATVIJAS
S

Saņem izziņu
30 minūtēs!

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

- ▶ autovadītājiem
- ▶ ieroču nēsāšanai
- ▶ pirmstermiņa komisija

TĀLR. 67627653
KATRU DĀRBA 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



A Degustācija

«Espace» — pilnīgs kosmos!

«Renault Espace» degustācija

Agnis Krauja

Kāpēc man patīk franču stils — tajā ir vieglums, elegances, uzskatu brīvība, svai-gas idejas un drosmīgi dizaina eksperi-menti... tas viss attiecas uz franču autobū-vi kopumā un jo sevišķi — uz jauno „Renault Espace”!

Franči reiz radīja pirmo minivenu — kādreizējo dizaina ikonu „Renault Espace” (1984), viņi radīja arī pirmo kompakto minivenu — „Renault Megane Scenic” (1996). Pēc šiem veiksmīgajiem eksperi-mentiem franču autoražotāji turpināja spī-tīgi ignorēt autobūves stereotipus, mēģi-not piedāvāt vairāk elegances tiem, kuriem nepieciešams ietilpīgs auto. Tā radās dizaina šedevri, kurus vēlāk gan bija grūti pārdot masu patērētājam: „Renault Avantime” (2001) — minivena un kupejas apvienojums; „Renault Vel Satis” (2002) — minivena un limuzīna krustojums. Tagad franči gājuši vēl soli tālāk — jaunais luksusa krossovers „Renault Espace” ir trīs vienā — minivens, krossovers un limuzīns! Kā pēc Rīgas autoizstādē redzētās „Espace” pirmizrādes rakstīja kolēģis auto-žurnālists Artis Eglītis: „Klasiskais franču minivens un kādreizējā dizaina ikona ir spēcīgi ieskatīties kādā amerikānietē un nu vēlas tai iepatīties.”

Visu četru iepriekšējo paaudžu „Renault Espace” bija vieni no Eiropā atzī-tākajiem un pieprasītākajiem lielizmēra minivenu. Iepriekšējās paaudzes „Espace” 2009. gadā pat aizņēma 1/5 Eiropas minivenu tirgus. Kā nepārprotami liecina dizains, jaunais „Renault Espace” vairs nav minivens šā jēdziena klasiskajā izpratnē. Tagad piektajā paaudzē „Espace” ir pavisam citāds — kaut kas starp „MPV” (ietilpīgs daudzfunkciju auto), limuzīnu un krossoveru (vieglā un apvidus auto krusto-jums). Tam ir lieli, iespaidīgi 19 collu riteņi un 16 cm klirens (par 4 cm lielāks nekā līdzšinējam „Espace”), bet modeļa pamatā



stingri, līdz pat sīkākai detaļai ievēro stilu. Spēcīgas līnijas, sašaurināta sānu stikloju-ma josla, hromētas detaļas un milzu riteņi pastiprina krossovera identitāti. Var gan drīz padomāt, ka šis varenā izmēra (garums 4857, platums 2128, augstums 1677, riteņu garenbāze 2884) braucamais tiešām būtu gatavs doties piedzīvojumos ārpus asfaltētām teritorijām. Taču, patiesi-bā šis iespaidīgais auto ir nevis apvidnieks, bet uz minivena bāzes veidots septiņvie-tīgs priekšpiedziņas pseidokrossovers ar paaugstinātu klirensu (160 mm). Šķiet, Latvijā neviens vairs neapšaubā paaugsti-nāta klirensa nepieciešamību pat pilsētas apstākļos. Tas sniedz drošību, braukšanas prieku un pārliecību, jo nav nepieciešams satraukties par bedrēm, kanalizācijas aku vākiem, apmalēm vai citiem šķēršļiem, kuru uz mūsu ielām un ceļiem ir pārāk daudz.

augstā kupejas stila tunelī, kas atdala šofe-rīti no blakussēdētāja, uz šā tuneļa, vidū, tieši pa rokai, atrodas mazs, elegants ātrumpārslēgs ar trim režīmiem R,D,N, bet tā sātā ir maza podziņa stāvbremzes akti-vizēšanai. Salonā temperatūru var regulēt manuāli ar ērtu ripuli, bet lieliskās „BOSS” audiosistēmas skaļumu ar „+” un „-” pogām tam blakus. Daudz ērtāks risinā-jums nekā dažos citos jaunajos auto, kuriem visas šīs funkcijas atrodas tikai un vienīgi displeja skārienjutīgajā ekrānā — ej nu tur atrodi izvēlni un pēc tam vēl trāpi vajadzīgo ikonu, neatraujot acis no ceļa. „Espace” cimdu nodalījuma jeb „bar-dačoka” atvilktni gan var atvērt tikai vienā veidā — viegli uzspiežot pirkstu uz īpaša skārienjutīga punkta. Parasti jau pieskā-riens nostrādā, bet trīs dienu degustācijā pienāca reize, kad to dabūjām vaļā tikai ar piekto mēģinājumu. Vai vainīga būtu augstā gaisa temperatūra auto salonā pēc stā-vēšanas saulē vai mitrie pirksti pēc peldes jūrā, vai kas cits...

Biezīe un mīkstie, izcili ērtie sēdekļi ar plašām regulēšanas iespējām ir lieliski sabiedrotie garos pārbraucienos. Gandrīz tikpat ērti ir trīs atsevišķi izvērstas formas sēdekļi otrajā rindā. Salonā ir daudz vietas, un jebkurš vadītājs varēs atrast sev piemērotu sēdekļa un stūres pozīciju. Tas ir ļoti svarīgi, it īpaši, braucot garāku distan-ci. Varam izvēlēties vienu no pieciem salo-na apgaismojuma toniņiem un priekšējiem sēdekļiem trīs masāžas režīmus — relaksē-jošo, nomierinošo un uzmundrinošo. Degustācijas brauciena trīs dienās pat Latvijas pagājušā vasara jūlija vidū Kurzemes piekrastē no šā auto salona mums šķita kā pavisam īsta vasara... Pilnāi laimei — aizmugurē sēdošajiem ir pie-ejams savs klimats un sava mūzika austi-nās, bet drošības opciju klāstā ir arī auto-mātiskās tālās gaismas, ceļa zīmju lasītājs, brīdinājums par ceļa apzīmējumu šķērso-šanu utt. Papildu tam visam „Espace” salonā ir arī ļoti ietilpīgs — 4,9 metrus garajā auto ir septiņas sēdvietas, no kurām piecas aizmugurējās sēdvietas iespējams, piespiežot pogu (vai ikonu displeja ekrā-nā), vienas sekundes laikā elektriski nolo-cīt, izveidojot līdzenu grīdu un aptuveni divu kubikmetru telpu bagāžai. Pat ja tiek izmantotas visas septiņas sēdvietas, aiz trešās sēdekļu rindas bagāžas nodalījuma til-pums ir 247 litri.

Šā kosmiskā spēkrata pircējam izvēlei tiek piedāvāti divi dīzeļa motori (130 ZS un 160 ZS) un viens 200 ZS benzīna motors. Šķiet, populārākā izvēle būs jaudīgākais 160 ZS 1,6 litru tilpuma biturbo dīzeļdzinējs ar septiņpakāpju divsājūgu

10,8 metriem!). „Espace” modifikācijām ar „4Control” opciju pieejama „MultiSense” sistēma, kas sniedz iespēju regulēt balststieķātas iestatījumus. Pieejami ne tikai „Sport-Eco-Comfort” režīmi, bet arī iespēja auto individualizēt — operējot ar ikonām uz displeja, izveidot katram vadītājam savu ideālo kombināciju atkarī-bā no braukšanas stila. Mīkstākais piekares režīms „Comfort” būs labs sabiedrotais garā kruizā, bet sporta režīms auto padara savāktāku. Degustācijā secinājām, ka „Sport” režīmā būtiskas izmaiņas „Espace” braukšanas manierēs nenotiek — ja neskaita to, ka gaita kļūst mazliet cietāka un spidometra pulksteņi izgaismojas uzbū-dinoši sarkani.

Kopumā jāatzīst, ka jaunais „Espace” nebrauc tik sportiski, kā varētu solīt tā dinamiskais dizains, šis laineris vairāk paredzēts mierīgai apkārtnes ainavu bau-dīšanai, sēžot ērtajos krēslos ar masāžas funkciju. Taču auto gaitai un dinamikai nav trūkumu, arī automātiskā transmisija veic pārnesumu maiņu nemanāmi. Līgana gaita, atsaucīga stūre, pietiekami laba noturība manevros — ko vēl var vēlēties?! Jāatzīst, ka, atrodoties pie stūres, ir grūti



automātisko transmisiju, kāds bija mūsu testa auto — tas ir kluss, ekonomisks un saskanīgs tandēms. Viena no turbīnām gatava pakalpot, kad dzinējs darbojas ar zemiem apgriezieniem, bet otra — kad pedālis grīdā. Tādā veidā dzinējs jebkurā situācijā ir atsaucīgs un nīprš. Dīzeļa lieliskais griezes moments un sadarbība ar kārbu padara auto gaitu vienmērīgu un plūdenu, kā arī nodrošina smagnējam automobilim vienmērīgu, lokomotīves cie-nīgu vilkmi un šoferītim liek ātri vien aiz-mirst par solidajiem izmēriem. Interesanta papildu opcija mūsu testa auto bija „4Control” — visu četru riteņu stūres sistē-ma, kas iepriekš jau iepazīta dārgākajos „Laguna” modeļos. Tā gan uzlabo auto vadāmību ātros līkumos, gan ļauj ērtāk apgriezt un noparkot auto šaurās stāvvie-tās. Apgriešanās rādiuss „Espace” ir tikai 11,1 metrs (salīdzinot ar mazuļa „Clio”

just patieso braukšanas ātrumu, tāpēc spi-dometra rādījums tiek projicēts uz vējistik-la. Dinamika uz asfalta vai bezceļu veikt-spēja ir otršķirīgas lietas — šeit galvenais ir komforts ar eleganci! Kā vienmēr — visu nosaka automobiļa pielietojums. Protams, šis nav apvidnieks. Ja gribas šķērsot purvu, ūdeni līdz motora pārsegam — aizmirstiet! Un šis nepavisam nav sporta auto. Ja ir vēlme uzstādīt ātrāko apla laiku trasē — aizmirstiet! Arī pilsētas auto statusu šim modelim piešķirt pagrūti, tomēr gabarīti pārāk lieli... Bet, ja vēlaties eleganti pava-dīt laiku garā braucienā — labāku ceļa-biedru būs grūti atrast! Sēžot komfortablajā salonā, motora dūkoņa, ceļa un pretvē-ja trokšņi tikpat kā nav jūtami, braucēji no apkārtnes ir labi izolēti un var pavadīt laiku nesteidzīgās sarunās vai baudot mūziku un lielisko „BOSS” audiosistēmas skaņu.

Degustācijas secinājumi

Gada pārsteidzošākā degustācija! Pēc trim dienām ar „Renault Espace” jāsaka — tā pārsteigt var tikai franči! Iepriekšējo reizi — pirms pāris gadiem — viņiem izdevās radīt līdzīgu pozitīvu šoka efektu ar limuzīna, kupejas un minivena sintēzi — „Citroen DS5”.

Jaunais luksusa krossovers „Renault Espace” ir trīs vienā — minivens, krossovers un limuzīns! Nekā līdzīga mūsu autotirgū vēl nav bijis, tuvākais līdzšinējais piedāvājums varētu būt itāliešu adoptētais amerikānis „Fiat Freemont”, kurš gan uz „Premium” klasi nepretendē. Turpretī „Espace” izskats, funkcionalitāte un izpildījums ir augstākā līmenī. Dizains ļauj izcelties pat vācu „Premium” klases līderu vidū, un arī aprīkojuma opcijas noteikti ir krietni interesantākas nekā konkurentiem. „Espace” ir kā izcili komfortabls, moderns un ietilpīgs... kruīza kuģis. Ar šo auto „Renault” inženieri it kā nodevuši vēsti-jumu konkurentiem — mēs esam pārvērtuši zinātnisko fantastiku realitātē, tagad nāciet un pārspējiet mūs!

Eiropas autopresē jaunais „Espace” ir nodēvēts par franču inženierijas labāko pro-jektu kopš Eifēļa torņa. Lai gan latvietis parastais ar franču spēkratieriem joprojām ir „uz jūs”, „Espace” komplektā iekļauts viss, ko vien vidusmēra latvietis varētu vēlēties! Liels — kas mūsu autovadītājam ir kā medusmaize! Iespaidīgs un pietiekami biedējošs, lai pārējie satiksmes dalībnieki nobrauktu uz apmales un labprātīgi palaistu viņu garām! Un kur tad vēl plašums salonā un iespēja aplūkot garābraucēju jūmtus, vērties tūlām un, ērtajā krēslā sēžot, izbaudīt visus iespējamus un neiespējamus elektronikas labumus! Un šāds auto ir nopērkams par aptuveni 40 tūkstošiem eiro, tātad ikmēneša līzings maksā-jums būs vairākas reizes mazāks, nekā par „Audi Q7” vai „BMW X5”! „Espace” cena sākas no 30 615 eiro (modelis ar 130 ZS dīzeļmotoru un manuālo pārnesumkārbu). Degustētais „Espace” ar „Energy dCi 160 EDC” dzinēju elegantā „Initiale Paris” aprī-kojumā maksā 41 518 EUR. Un auto ir šādas naudas vērts!



ir „Renault—Nissan” alianses kopīgā plat-forma, ko izmanto arī citi jaunie „Renault” modeļi „Talisman” un „Kadjar”. Pateicoties šai jaunajai platformai, alumīnija un plas-tmasas plašākai izmantošanai, kā arī vieglākiem sēdekļiem, jaunais „Espace” ir par 250 kg vieglāks nekā priekštecis.

Lorensa van der Akera radītais kon-cepts „Initiale Paris” tika prezentēts 2013. gada septembrī Frankfurtes autošovā. No koncepta līdz ražošanai jaunais „Espace” faktiski ir nonācis bez būtiskām pārmai-nām, nosaukumu „Initiale Paris” saglabā-jot modeļa vislabāk aprīkotajai topversijai. Kosmiskā „Espace” dizaina izstrādē pieda-lījušies pat „Airbus” plūdfilniņu veidotāji. Ar skaidrām, plūstošām līnijām „Espace”

Ne velti vārds „Espace” franču valodā nozīmē kosmos. Pirmoreiz iekāpis jaunā „Espace” salonā, es tiešām sajutos, kā nokļuvis uz kāda kosmiska nākotnes trans-portlīdzekļa borta! Interjers izskatā per-fekts, izpildījumā kvalitatīvs, nevainojami funkcionāls darbībā. Augstā un plašā viduskonsolē, izliecoties pret priekšējo paneli, aprīkota ar vertikāli novietotu 8,7 collu planšeti — multimediju sistēmu. Papildus jau pierastajām navigācijas, audio un telefona funkcijām, šis viedais „R-Link2” procesors ļauj kontrolēt tādas būtiskas lietas kā auto piekares un dzinēja iestatījumus, noskaņas apgaismojumu salonā, paneli atspoguļoto informāciju un daudz ko citu. Viduskonsolē plūstoši pāriet

SIA izdevniecība «AUTOINFO»
sadarbībā ar CSDD.
Reģ. apl. Nr. 000702099
Rīga, Nometņu iela 47-17, LV-1002
Direktors – Kaspars Bergmanis.
Iznāk reizi mēnesī.

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM
AUTO
info

Tirāža – 10 000
Tālrunis reklāmai 2925389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

CSDD informācija

Latvijas jauno velosipēdistu izlase – trešā labākā Eiropā!



Septembra sākumā Latvijas jauno velosipēdistu izlase – Ķekavas novada Baložu vidusskolas komanda, saspringtā cīņā ieguva augsto 3.vietu 30.Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensībās („European Traffic Education Contest“) Austrijā, Vīnē. Latviju šajā sacensībā pārstāvēja Sanija Klaka, Anete Katrīna Breikša, Jānis Stepanovs un Rainers Grass, kā arī komandas skolotājs Andris Žilko.

Izcinot 621 punktu, Latvijas izlase no 1.vietas un no 2.vietas (no abām Krievijas komandām) atpalika tikai attiecīgi par desmit un septiņiem punktiem. Turklāt četros no astoņiem posmiem mūsu komanda izcīnīja maksimālo punktu skaitu – 80! Sacensībās kopumā piedalījās 22 labākās jauno velosipēdistu komandas no dažādām Eiropas valstīm.

Šie jaunieši šovasar sasniedza visaug-

stākos rezultātus CSDD jauno velosipēdistu Vislatvijas sacensībās „Jauno satiksmes dalībnieku forums“. Līdzīgi kā „Jauno satiksmes dalībnieku klubā“, arī starptautiskajās sacensībās galvenais uzsvārs bija likts uz divām lietām: kopīgu komandas darbu un satiksmes drošības teorētisko zināšanu pielietošanu praksē.

Sacensībās piedalījās 10-12 gadus veci skolēni, tās rīkoja Starptautiskā Automobiļu federācija (FIA) sadarbībā ar Austrijas Automobiļu klubu (ÖAMTC). FIA norāda, ka šīs sacensības ir īpašs notikums dažādu valstu bērniem, kas dod iespēju gan iegūt un nostiprināt zināšanas un prasmes, kas nepieciešamas, lai rūpētos par savu drošību mūsdienu sarežģītajā ceļu satiksmē, gan ļauj labāk iepazīt vienu otru un dažādu Eiropas valstu kultūras.

Būtiski uzsvērt arī Latvijas izlases iepriekšējo gadu nozīmīgos panākumus Eiropas jauno satiksmes dalībnieku sacensībās. 2009.gadā Somijā izcīnīta 1.vieta, 2013.gadā Melnkalnē, 2012.gadā Polijā un 2010.gadā Maķedonijā – 3.vieta, bet pērn Norvēģijā – 4.vieta.

Latvijas komandas dalību Eiropas mačos atbalsta FIA pārstāvis Latvijā – biedrība „Latvijas Automoto biedrība“ (LAMB) un OCTA, kas ir ilggadīgi CSDD sadarbības partneri dažādos satiksmes drošības pasākumos, tostarp – arī bērnu un jauniešu izglītības projektos.



CSDD radījusi interaktīvu satiksmes drošības spēli

Uzsākot jauno mācību gadu, CSDD izveidojusi jaunu ceļu satiksmes drošības materiālu – interaktīvu filmu-spēli bērniem un pusaudžiem „Velopilsēta“, kurā īpaša uzmanība veltīta visam, kas saistīts ar velobraucēšanu. Jau par tradīciju kļuvis tas, ka katra skolas gada sākumā CSDD izveido kādu īpašu mācību materiālu par satiksmes drošību, šoreiz tā ir spēle „Velopilsēta“.

Spēle pieejama CSDD satiksmes drošības portālā bērniem un jauniešiem <http://www.berniem.csdd.lv/velopilseta>. Ar šīs spēles un tās galvenā varoņa Fiksīša palīdzību saistošā veidā var iepazīt, atkārtot un izspēlēt dažādas situācijas ceļu satiksmē, lai droši varētu tajā piedalīties. Savukārt ar video un jautājumu palīdzību var uzzināt kā pareizi izmantot velosipēdistu infrastruktūru, kā veiksmīgi sadzīvot ar pārējiem satiksmes dalībniekiem.

Spēlei ir desmit daļas un katra no tām izskaidro galvenos ceļu satiksmes principus, piemēram, kādam jābūt velosipēdistam un velosipēda aprīkojumam; kas ir „labās rokas likums“; kā šķērsot ielu / dzelzceļa pārbrauktuvi; kā šķērsot regulējamu /

neregulējamu krustojumu. Jaunā spēle piemērota gan parastajiem datoriem, gan planšetēm.

Bez jaunās spēles, arī pats portāls ieguvis jaunu un mūsdienīgāku izskatu. Tajā vienviet apkopotī arī visi CSDD pēdējo gadu laikā radītie izglītojošie un informatīvie materiāli bērniem un jauniešiem – no pasažiera līdz pat moto braucējam. Šis portāls kalpo gan kā vietne, kur smelties idejas un mācību materiālus audzināšanas stundām, gan arī tajā var izveidot atsevišķas klases vai skolas domubiedru grupas, lai kopīgi sacenstos izglītojošās spēlēs, startētu CSDD rīkotajos konkursos, kā arī saziņotos savā starpā.

Lai saistošā veidā un ilgtermiņā turpinātu ieinteresēt bērnus un jauniešus par satiksmes drošību, arī šajā mācību portālā turpināsies konkurss „CSDD satiksmes drošības maratons“, lai noskaidrotu un apbalvotu satiksmes noteikumus zināšanos skolēnus. Turklāt konkursa „CSDD satiksmes drošības maratons“ rezultātiem tiks piešķirti arī spēlē „Velopilsēta“ iegūtie punkti.

R.Poluškins strādāja par instruktoru, viņa darbībā konstatējusi pārkāpumus un pārtraukusi darba attiecības.

Pamatojumi šim komisijas lēmumam ir vairāki. Protī, R.Poluškins kursantu apmācībai ilgstoši izmantojis apmācības prasībām neatbilstošu transportlīdzekli. Papildus tam, instruktors autoskolai sniedza nepatiesu informāciju par apmācībā izmantoto braucamo, norādot citai autoskolai piederošā mācību automobiļa valsts numuru. Tāpat instruktors izdarījis pārkāpumus, par kuriem piemēroti administratīvie sodi. Plašākai publikai šis, nu jau bijušais instruktors, vairāk varētu būt atpazīstams pēc portāla TVNET publikācijas „Instruktors ar 8 gadu pieredzi uzspļauj CSN“.

Tāpat komisija atņēmusi mācību karti autoskolai IK „leva Auto“. Tas nozīmē, ka minētā autoskola vismaz vienu gadu nedrīkstēs apmācīt topošos autovadītājus. Autoskolai IK „leva Auto“ mācību kartē atņemta, jo topošo šoferu nodarbības

nenotika saskaņā ar reģistrēto apmācības grafiku, kā arī konstatēti labojumi mācību žurnālā. Piemēram, žurnālā ierakstīts, ka nodarbībā piedalās visi pieci konkrētās grupas apmācāmie, taču CSDD pārbaudes laikā klātienē konstatēts, ka bija tikai divi; žurnālā konstatētas ierakstītās informācijas par iepriekšējām nodarbībām dzešanas pēdas; nav notikušas nodarbības, bet nodarbībām paredzētajā laikā uz pasniedzēja galda bijusi cigarešu paciņa, bet papīrgrozā – tukša stiprā alkohola pudele. Turklāt šajā autoskolā jau iepriekš konstatēti līdzīga rakstura pārkāpumi.

Pirms autoskolas izvēles un apmācības uzsākšanas, CSDD aicina topošos autovadītājus rūpīgi iepazīt CSDD mājas lapā (<http://goo.gl/eUp1oc>) atrodamo informāciju: autoskolu pasniedzēju un instruktoru darbības / sekmības rādītāji; Patērētāju tiesību aizsardzības centra ieteikumi par to, kas jāņem vērā, kas jāņem vērā, izvēloties un slēdzot līgumu ar autoskolu.

Jauns CSDD e-pakalpojums – pieteikšanās punktu dzēšanas kursiem

Turpinot pilnveidot CSDD e-pakalpojumu (<https://e.csdd.lv>) klāstu, izveidots un digitālajā vidē pieejams jauns pakalpojums. Protī, tiem autovadītājiem, kuri saņēmuši paziņojumu par pārkāpumu uzskaites punktu dzēšanas kursu apmeklēšanu vai brīvprātīgi tiem, kuriem ir 4 līdz 7 punkti, radīta iespēja elektroniski pieteikties punktu dzēšanas kursiem (kursu teorētiskajai daļai par ceļu satiksmes drošību). Šis pakalpojums atrodams CSDD e-pakalpojumos, sadaļā „Pieteikšanās kursiem“ (kreisajā pusē, apakšā).

Reģistrējoties kursu apmeklējumam, jāizvēlas datums, kad tiks apmeklēti kursi, un 30 minūšu laikā no pieteikuma reģistrācijas brīža turpat e-pakalpojumos jāveic apmaksā. Ja tas netiek izdarīts, pieteikums automātiski tiek anulēts (un nepieciešamības gadījumā pieteikšanās var sākt no jauna).

Abu nodarbību apmeklējumam var reģistrēties uzreiz vai pa vienai dienai atsevišķi, bet apmaksā jāveic uzreiz par visu pakalpojumu (kopā 36,81 eiro). Tāpat šiem kursiem joprojām ir iespēja pieteikties pa tālruni.

CSDD e-pakalpojumu sadaļā „CSN pārkāpumi“ bez maksas iespējams uzzināt informāciju par personai piemērotajiem pārkāpumu uzskaites punktiem un sodiem.

CSDD e-pakalpojumi nodrošina iespējas saņemt mūsdienīgus, ātrus un drošus pakalpojumus. E-pakalpojumos CSDD piedāvā fiziskām un juridiskām personām saņemt informāciju, pakalpojumus, atgādinājumus no Transportlīdzekļu un to vadītāju reģistra un veikt maksājumus. Piemēram, bezmaksas informāciju par sevi kā autovadītāju (vadītāja apliecības, medicīniskās uztūņas termiņi; pārkāpumu

uzskaites punkti); bezmaksas atgādinājumus par savu transportlīdzekļu tehniskās apskates un OCTA polises termiņiem; maksājumus par tehnisko apskati.

Populārākie CSDD e-pakalpojumi: vienas dienas braukšanas atļaujas saņemšana; maksājumi par tehnisko apskati; informācija par transportlīdzekļu tehniskās apskates un nobraukuma datiem; pieteikšanās vadītāja eksāmeni; velosipēdu reģistrācija u.c.

CSDD e-pakalpojumi izveidoti 2009.gadā, pirms diviem gadiem uz to bāzes izveidota CSDD mobilā aplikācija. Aktīvo CSDD e-pakalpojumu lietotāju skaits sasniedzis 400 tūkstošus personu, tajā skaitā ir ap 15 tūkstoši juridisko personu (uzņēmumu).

6.-8.klašu skolēni aicināti piedalīties CSDD konkursā „Gribu būt mobils!“

Visi 6.-8.klašu skolēni aicināti piedalīties ikgadējā CSDD satiksmes drošības konkursā „Gribu būt mobils!“. Pieteikties var CSDD satiksmes drošības portālā bērniem un jauniešiem www.berniem.csdd.lv vai konkursa mājas lapā www.gribubutmobil.lv.

CSDD aicina skolēnus būt aktīviem un piedalīties konkursā, kurā veiksmīgākos sagaida arī vērtīgas balvas. Taču pats galvenais ieguvums – zināšanas un izpratne par ceļu satiksmes noteikumiem, kā arī spēja būt ziņojošiem satiksmes dalībniekiem, kas var paši sevi pasargāt – gājēji, velosipēdu vai mopēdu vadītāji, vai pat topošie autovadītāji.

Konkurss notiek jau deviņus reizi. Tā mērķis ir attīstīt skolēnu zināšanas un izprati par satiksmes drošību, kā arī izmantot šīs lietas praktiski, ikdienā. Konkurss notiek četrās kārtās:

- no 2015.gada 12.oktobra līdz 22.novembrim: priekšsacensības un neklā-

tienes kārtā (konkursa mājas lapā www.gribubutmobil.lv);

- no 2016. gada 11.janvāra līdz 18.martam: pusfināli (Rīgā, Liepājā, Gulbenē, Tukumā, Preiļos, Valmierā un Bauskā) un fināls (Rīgā).

Konkursa „Gribu būt mobils!“ katrs uzvarētājkomandas dalībnieks balvā saņems planšetdatoru. Savukārt fināla sacensību otrās un trešās vietas ieguvēji saņems ceļojuma dāvanu karti, ko varēs izmantot pēc saviem ieskatiem. Tāpat veiksmīgākie neklātienē sacensību dalībnieki saņems noderīgas balvas. Balvas savā īpašumā iegūs arī visu klātienē sacensību – septiņu pusfinālu dalībnieki.

Konkursa organizē CSDD sadarbībā ar SIA „Aģentūra VB Plus“. Projekts tiek finansēts no OCTA. Konkursu atbalsta Rīgas Motormuzejs, SIA „Skaisto skatu aģentūra“, SIA „Ādažu kukulītis“, SIA „Veloprofs“ un „Kinder“.

CSDD atņem apliecību braukšanas instruktoram un mācību karti autoskolai

CSDD pārrauga autoskolu darbu un īsteno pasākumus, lai topošo autovadītāju apmācība autoskolās noritētu kvalitatīvi un atbilstoši noteiktajai kārtībai. Savukārt konstatētie pārkāpumi tiek izskatīti īpašās CSDD Transportlīdzekļu vadītāju apmācības komisijas sēdēs. Pēdējie būtiskākie komisijas lēmumi bija par apliecības anulēšanu instruktoram un mācību kartes atņemšanu autoskolai.

Sakarā ar konstatētajiem pārkāpumiem topošo autovadītāju apmācībā, instruktoram Ruslanam Poluškinam atņemta braukšanas mācību instruktora apliecība (kvalifikācija), kas nozīmē, ka viņam turpmāk nav atļauts nodarboties ar topošo šoferu sagatavošanu. Arī autoskola, kurā

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/csddlattvia>;
Youtube: <http://www.youtube.com/user/CSDDLattvia>.



A Sports

Reinis Nitišs: atnāca, ieraudzīja, uzvarēja!



Agnis Krauja

Septembra pēdējā svētdienā mainīgos laika apstākļos Biķernieku trasē noslēdzās Baltijas autošosejas sezona. Tika noskaidroti čempionu titulu ieguvēji Baltijas, Latvijas un Lietuvas čempionātu ieskaitēs. Par īstu sensāciju parūpējās mūsu rallijkrosa zvaigzne un pērnā gada bronzas medaļas ieguvējs pasaules rallijkrosa čempionātā Reinis Nitišs, kurš savās debijas sacīkstes autošosejā novinnēja „Kumho Challenge Super 1600” klases pirmo braucieni un uzvarēja arī posma kopvērtējumā! Dienas gaitā lietus mijās ar sauli un trases segums daudziem sportistiem bija īsts izaicinājums.

Šis bija vienas no tām nedaudzajām sacīkstēm, kurās Reinis Nitišs, šābrīža pasaules RX septītās kopvērtējuma vietas īpašnieks, brauca Latvijā — lieliska iespēja

klātienē atrādīties saviem daudzajiem faniem. Baltijas autošosejas sezonas noslēguma sacensībās Nitišs stājās uz starta „Super 1600” klasē ar SRT komandas sagatavotu „Ford Fiesta R2” priekšpiedziņas automašīnu, ar kuru uzvaru iepriekšējā autošosejas posmā izcīnīja Ģirts Krūmanis. Bija paredzēts, ka sezonas noslēdzošajā autošosejas posmā debitēs Latvijas autokrosa čempione Beate Klipa, kura startēs ar šo „Ford Fiesta R2” automašīnu. „Viss sanāca ļoti negaidīti. Izlasot internetā, ka Beatei Klipai nav iespējas startēt, piedāvājos braukt viņas vietā, un beigās nonāca līdz tam, ka rīt pirmo reizi braukšu autošosejas sacīkstēs. Par to paldies SRT komandai! Es nekad dzīvē neesmu braucis Biķernieku trasē un šosejā esmu aizvadījis tikai vienu treniņu, kas bija Spānijā. Katrā ziņā, protams, gribas nostartēt pēc iespējas labāk — centīšos

sastādīt konkurenci. Gribu izbaudīt braucienus un gūt pozitīvas emocijas!” par negaidīto iespēju pirms starta stāstīja Nitišs. Lēmumu startēt Reinis esot pieņēmis tikai iepriekšējās dienas pašā vakarā, neilgi pirms pusnakts. „Super 1600” klasē Nitišam konkurenci sastādīja septiņi sportisti, ieskaitot šāgada Baltijas čempiona titulu ieguvušo Kristapu Mietuli. Kopā ar „Super 1600” klasi startēja arī „Nacionālās” klases dalībnieki, braucienā uz starta vienlaikus izgāja 18 automašīnas.

Daudziem par pārsteigumu, Reinis Nitišs, kuram šis bija debijas sacīkstes autošosejā un pirmās Biķernieku trasē, vēlreiz pierādīja savu talantu un profesionāla sacīkšu pilota spēju būt ātram jebkādos apstākļos un ar jebkuru mašīnu. Lai gan pirms stāšanās uz pirmā brauciena starta līnijas Reinis Biķerniekos bija veicis vien 8 aplus, viņam sensacionāli izdevās uzvarēt jau pirmajā braucienā, kas notika slapjā trasē. No septītās starta vietas Reinis pirmajos pāris apļos aizcīnījās līdz trešajai pozīcijai un cieši sekoja abiem līderiem Agrim Petrovskim un Kristapam Mietulim, kuri viens pēc otra pieļāva kļūdas un avarēja izejas līkumā uz starta—finiša taisni. Slidenajā trasē, demonstrējot perfektu mašīnas kontroli, Reinis Nitišs vairs neļāva citiem apšaubīt savu pārākumu un pirmais sasniedza finiša līniju, par 0.75 sekundēm apsteidzot sīvāko konkurentu Artjomu Koclamazašvili. Otrajā braucienā sausā trasē Reinis pēc lieliska starta pirmos aplus veica kā līderis, bet pēc tam samazināja tempu un piekāpās Agrim Petrovskim un Kristapam Mietulim. Saudzējot mašīnu un nebraucot ātrāk, kā nepieciešams uzvarai, Reinis Nitišs pārliecinoši izcīnīja trešo vietu



brauciena finišā un savās pirmajās šosejas sacīkstēs svinēja uzvaru „Super 1600” klases kopvērtējumā! Otrajā vietā posma kopvērtējumā ierindojās Ansis Frīdbergs, savukārt trešais palika Agris Petrovskis.

Aizraujošas cīņas norisinājās „Kumho Challenge Nacionālajā klasē”. Pēdējā posmā par čempiona titulu cīnījās divi sportisti — Garijs Rožkalns, un Jānis Vanks, kuri abi šosezon jau bija guvuši pa trijām uzvarām. Lai gan Jānis Vanks Biķerniekos abos braucienos pirmais šķērsoja finišu, par pirmo braucieni viņš saņēma 20 sekunžu sodu, kas šoreiz maksāja čempiona titulu. Par čempionu savā otrajā autošosejas sezonā kļuva Garijs Rožkalns, kuram šis ir pirmais čempiona tituls. Jānim Vankam — jau trešais vicečempiona tituls

karjerā. Pēdējā posmā otro vietu ieguva Antons Dolgopolovs, bet trešo izcīnīja Mārtiņš Putniņš.

Prestīžajā „Baltic Touring Cars” klasē uz starta stājās 16 sportisti — 14 spēcīgākie Lietuvas braucēji un divi igauņi. Čempionāta līdzšinējos 8 braucienos 6 uzvaras bija svinējis Daiņus Matijošaitis, taču divreiz izstājies un palicis bez punktiem, savukārt viņa sīvākā konkurente cīņā par titulu Ernesta Globīte bija uzvarējusi tikai vienā braucienā, taču izcēlusies ar stabilitāti un ik reizi finišējusi uz goda pjedestāla. Kvalifikācijā Biķerniekos ātrākā bija Ernesta Globīte ar mazo, ātro „Radical SR5” (svars apmēram 500 kg; jauda virs 250 ZS) sporta auto, savu ātrāko 3,662 km trases apli veicot 1:23,878. Sezonas līderis



SĒDEKĻU PĀRVALKI





- UNIVERSĀLIE
- SPECIĀLIE
- MIKROAUTOBUSIEM
- DAŽĀDI MATERIĀLI

VAIRĀK NEKĀ 250 A/M MODEĻIEM

AUTO PAKLĀJIŅI



- UNIVERSĀLIE
- SPECIĀLIE
- MIKROAUTOBUSIEM
- KRAVAS MAŠĪNĀM
- DUBĻU SARGI



VAIRĀK NEKĀ 300 A/M MODEĻIEM

www.autoduals.lv

A Degustācija

Brīnumainās pārvērtības

«Toyota Avensis» degustācija



Agnis Krauja

Slavenais britu asprātis un skandālists Džeremijus Klārksoneis reiz par iepriekšējo „Toyota Avensis” modeli sarkastiski izteicies, ka šis auto sniedz tikpat daudz prieka, cik sešdesmitgadnieku svingerkluba apmeklējums. Neapšaubāmi, „Avensis” ir viens no svarīgākajiem modeļiem „Toyota” paletē, pirmo reizi prezentēts 1997. gadā, tas pārdots vairāk nekā 1 711 800 eksemplāros. Automobilim ar tik stabilu reputāciju, šķiet, vairs nevienam — pat Klārksonei kungam — nekas nav jāpierāda. Proti, klienti to mil tādū, kāds tas ir. „Avensis” allaž bijusi nevainojama, kvalitatīva, bet neizteiksmīga mašīna. Toties cenas, uzticamības un aprīkojuma ziņā „Avensis” savas vidējās klases jeb D segmentā ir bijusi viena no labākajām izvēlēm. Protams, braukšanas ziņā daudzi konkurenti bija aizraujošāki, taču „Avensis” pildīja citas funkcijas, kur galvenās prioritātes ir uzticamība, praktiskums un zemas ekspluatācijas izmaksas.

„Toyota” atzīmē, ka „Avensis” šogad svin apaļu jubileju: tieši pirms 80 gadiem — 1935. gadā — Kičiro Tojoda uzņēmumā „Toyota Enterprises” izgatavoja trīs vieglās automašīnas prototipus — „A1”, kas uzskatāmi par vēlāk tapušā „Avensis” priekštečiem, jo bija vidējās klases sedani. Jaunais „Avensis”, kas pirmizrādi piedzīvo-

Tagad „Avensis” ir piedzīvojis brīnumainas pārvērtības, tā koptēls kļuvis krietni vieglāks, jauneklīgāks, pievilcīgāks un sportiskāks. Vizuali jaunās mašīnas gabarīti šķiet krietni kompaktāki nekā tā masīvajam priekštecim, un autodilera salonā blakus baltam „Avensis” novietota melna „Corolla” ar hromā mirdzošām radiatora restēm pat šķiet smagnējāka, taču patiesībā tas ir tikai acu apmāns. Lai gan „Avensis” virsbūves siluets un gabarīti palikuši bez pārmaiņām, tagad šī mašīna, gluži kā sieviete pēc „„levas” pārvērtībām”, ir nometusi vismaz 10 gadu nastu un ieguvusi svai-

tavots no ievērojami kvalitatīvākiem materiāliem. Salons patīkami pārsteidz ar košo mēraparātu izgaismojumu un bagātīgu multimediju aprīkojumu. „Toyota Touch” ar 8 collu skārienjutīgo ekrānu nodrošina interaktīvu automašīnas komforta un izklaides sistēmu vadību. Iesēžoties vadītāja vietā, kārtējo reizi jāatzīst, ka ergonomikas ziņā „Avensis” ir līmenī — te nekas nav jāmeklē, tikai atslābinies un brauc! Auto sēdekļi padarīti vēl komfortablāki, lai gan arī pret iepriekšējā „Avensis” sēdekļiem nevarēja būt nekādu pretenziju. Toties skaņas izolācijas uzlabojumu jūt uzreiz —



ja šāgada pavasarī notikušajā Ženēvas autošovā, pārstāv trešo šā nosaukuma modeļu paaudzi. Modelis joprojām pieejams gan sedana, gan universāla versijā, kas ieguvusi nosaukumu „Avensis Touring Sport”. Jaunā „Avensis” identitāte ir veidota „Toyota” dizaina studijā „ED2” Francijā, auto tehniskais pakojums ir komplektēts „Toyota” izpētes un jaunrades centrā Belģijā, bet ražo šo auto turpat Lielbritānijā, kur tika ražots arī iepriekšējais modelis.

gāku, jutekliskāku, dzīvespriecīgāku izskatu. „Avensis” neticamās pārvērtības panāktas ar atšķirīgas konfigurācijas buferienu un motora pārsegu, sportiskākām radiatora restēm ar sašaurinātām lukturu acīm, ko papildus izceļ inovatīvā optika ar LED gaismām, kā arī pārveidotiem aizmugurējiem starmešiem. Tagad jauno „Toyota” modeli raksturo vizuāla elegānce un praktiskums, kas apvienots ar luksusa pieskārienu detaļās. „Avensis” nu ir arī pilnīgi jauns interjers un jauns mērinstrumentu panelis, kas izga-

„Avensis” šobrīd ir viens no klusākajiem auto D segmentā — tas ļauj baudīt relaksētu, ar labu mūziku piepildītu ceļojumu. „Avensis” vienmēr ticis uzskatīts par vienu no ietilpīgākajiem ģimenes auto, un jaunais modelis nav izņēmums. Pasāžieriem otrajā rindā tiek piedāvātas teju vai limuzīniskas ērtības, trīs pilnizmēra vietas. Jāteic, ka „Avensis” salons pasāžieru komforta ziņā būtībā jau izpilda biznesa klases standartus. Tas pats attiecas uz drošību — pirmoreiz jau standartā ir pieejams „Toyota Safety Sense” drošības aprīkojums, kas ietver frontālas sadursmes novēršanas sistēmu, ceļu zīmju atpazīšanas sistēmu, kā arī brīdina par izbraukšanu no joslās. Turklāt trešās paaudzes „Avensis” „EuroNCAP” testos jau nopelnījis maksimālo piecu zvaigžņu vērtējumu.

„Avensis” dzinēju un transmisiju izvēle — triju atšķirīgu tilpumu benzīna dzinēji ar vidējo degvielas patēriņu no 5,9 l/100 km un CO₂ izmešiem no 138 g/km („1.8 Valvematic AT”) un diviem dīzeļdzinējiem ar vidējo degvielas patēriņu no 4,1 l/100 km un CO₂ izmešiem no 108 g/km („1.6 D-4D MT”), 1,6, 1,8 un 2,0 litru „Valvematic” benzīna motoriem veiktas nelielas modifikācijas, pēc kurām dzinēji padarīti nedaudz efektīvāki (patērē aptuveni par 0,5 l/100 km mazāk degvielas

nekā līdz šim) un videi draudzīgāki. Degustētā auto „2.0 Valvematic” 112 kW jaudas benzīna dzinējs ar automātisko „CVT” pārnesumkārbu vidēji patērē nedaudz vairāk par 6 litriem uz 100 kilometriem. Taču galvenais jaunums — „Avensis” aprīkojumā nonākuši divi bavāriešu dīzeļdzinēji, abi pielāgoti „Euro 6” ekoloģiskajiem standartiem. „Avensis” kā bāzes motors tagad paredzēts „1.6 l D-4D”. Dzinēja maksimālā jauda ir 112 ZS,

lu gaitu, tomēr vienlaikus ļauj mašīnai saglabāt labu stabilitāti un stingru noturību likumos. Niansēs izmainīti visi „Avensis” piekares regulējumi, izdevies uzlabot vadāmību. Tagad auto izceļas ne tikai ar nesatricināmu gaitas taisnvirziena stabilitāti, tas ar apbrīnojamu vieglumu paklausīgi un precīzi izpilda dažādas sarežģītības manevrus. Stūres reakcijas šķiet tieši tādas, kādas nepieciešamas — ne par vieglu, ne par stingru. Tiesa gan, stūrei varbūt nedaudz



bet griezes moments — 270 Nm (kas tiek sasniegts robežās no 1750 līdz 2250 apgr./min). Pēc ražotāja datiem, šis šķietami mazais dīzeļdzinējs ļauj solidajam sedanam no nulles līdz 100 km/h paātrināties 11,4 sekundēs. Otrs jaunums ir 2,0 l/143 ZS turbodīzeļis ar 320 Nm griezes momentu, kas stājies morāli novecojušā 2,2 litru dīzeļdzinēja vietā. Abi jaunie dīzeļdzinēji pieejami komplektā ar manuālo pārnesumkārbu.

Rekonstruētā „Avensis” balstiekārta rūpējās par līdzenu un visnotaļ komfortab-

pietrūkst asuma. Braukšanas ziņā „Avensis” joprojām ir auto, ar kuru ir patīkami veikt tālas distances. Skaņas un vibrāciju izolācija ir ne sliktāka kā jebkurā „Premium” klases automobili. Turklāt zīmīgi, ka auto nezaudē gaitas liganumu un pašpārliecinātību, nonākot lielākos asfalta viļņos, kā arī pacietīgi apstrādā pat bezcerīgi izdangātu „nacionālās kvalitātes” asfaltu. „Avensis” priecē ar saprotamām un prognozējamām stūres reakcijām, korektas darbības transmisiju un stingrām bremzēm.

Degustācijas secinājumi

Pēdējo piecu gadu laikā vidējās klases auto tirgus segments Eiropā ir piedzīvojis dramatiskas izmaiņas — pamazām, bet neapturami tas zaudē savu popularitāti. Tādiem auto kā „Avensis”, „Mondeo”, „Passat” un „Insignia” šobrīd konkurenci veido ne vien „Premium” līmeņa biznesa klases auto, bet arī strauji augošais kompakto krossoveru segments. Tāpēc „Avensis”, lai ieintrigētu potenciālos pircējus, ar izmēru vien vairs nepietiek. Japāņu vidējās klases automobili „Avensis” līdz šim jo īpaši iecienījuši uzņēmumu autoparku pārvaldītāji. Eiropā no visiem pārdotajiem „Avensis” aptuveni 75 procenti ir nonākuši dažādu kompāniju garāžās kā dienesta automobili, Latvijā šis skaits ir vēl lielāks — 90 procenti. „Toyota” ar jauno vizuāli krietni iekārojamāko „Avensis” cer piesaistīt sev jaunus pircējus no privātpersonu loka. Lai gan jaunais „Avensis” ir vecā modeļa „feislifts”, tas faktiski ir tik ļoti uzlabots, ka pēc degustācijas to varam droši dēvēt par „jauno” „Avensis”. Modelim ir būtiski izmainīts kopējais tēls, dizains un interjers, uzlabota balstiekārta, bet modifikāciju klāstu papildinājuši divi jauni dīzeļdzinēji, kas aizgūti no sadarbības partnera „BMW”. Jau standarta aprīkojumā ietverts iespaidīgs drošības palīgīdzekļu „Toyota Safety Sense” klāsts. Braukšanas sajūtu ziņā būtiskākie uzlabojumi ir stūres iekārtā un balstiekārtā, vadāmība ir gana precīza, balstiekārta arī lielākus ceļu negludumus pārvar klusi un komfortabli. Ar šim lieliskajam īpašībām un „Toyota” kvalitāti un ilgmūžību „Avensis” var spēt uzrunāt pat visprasīgākos Eiropas klientus un noteikti būs pārdomāta izvēle gan uzņēmumiem, gan privātpersonām, kas lūkojas pēc kvalitatīva un respektabla vidējās klases auto ar sportisku ārieni un ērtu salonu.

„Toyota Avensis” sākumcena („1.6 Valvematic MT”) ir 18 560 EUR, lētākā dīzeļversija („1.6 D-4D MT”) maksā 22 850 EUR, mūsu degustētais auto („2.0 Valvematic CVT”) maksā, sākot no 24 320 EUR, bet jaudīgākās dīzeļversijas („2.0 D-4D 6M/T”) cena sākas no 26 610 EUR.

«Sapņu valstība pragmatisma impērijā»



▶ Turpinājums no 1. lpp

dzēm šādas mulžas šķiet nenopietnas, taču vismaz varam novērtēt dizaineru fantāzijas lidojumu.

Piemēram, „Mercedes-AMG Vision Gran Turismo”, kas tika izveidots vēl 2013. gadā, arī šoruden izskatījās nopietnāk un korporatīvajam „Mercedes” stilam atbilstīgāk nekā divainais aerodinamikas eksperiments ar ne mazāk divaino nosaukumu „IAA Concept”.

„Mercedes” rakstīja, ka viņu spēļu varonim ir „V8” biturbo ar 585 ZS jaudu, bet pārējie ražotāji sāka minēt pavisam fantastiskus skaitļus. Tā „Hyundai” nāca klajā ar „N2025 Vision Gran Turismo”, kas ne tikai slavina GT datorspēli, bet arī prezentē N sporta auto apakšzīmolu, ko „Hyundai” grasās izveidot par tādu kā „AMG” analogu. „Hyundai N2025 Vision” it kā esot hibrids ar elektromotoru un ūdeņraža dzinēju, kas kopā sasnieg 871 ZS jaudu. Vienlaikus korejieši ar šo pašu konceptu prezentēja arī N sērijas bobsleja kamanas savas nacionālās izlases vajadzībām.

„Bugatti” par savu „Vision Gran Turismo” nestāstīja gandrīz neko, taču pie šā maketa bija grūti izspraukties cauri filmētāju grupām un diendienām zilās svīdas korpēs. Galvenais jautājums — vai kaut kā līdzīgi izskatīsies nākamais hiperkārs „Bugatti Chiron”? Tas gan ir maz ticams, jo eksterjera dizainers Saša Seljipanovs un interjerists Etjēns Saloms radījuši mazliet kariķēta „LMP1” prototipa tēlu ar kosmosa kuģa nolaišanās kapsulas un erotiskās masāžas kabineta apvienojumu salona

vietā. Baumo par W16 motoru ar vismaz 1500 ZS un maksimālo ātrumu 430—450 km/h robežās.

Trīs klasiski superkāri

Superkāru cienītājiem noteikti nebija jānožēlo ceļš uz Frankfurti — ko gaidīja, to arī sagaidīja. Piemēram, „Lamborghini Huracan LP 610-4 Spyder” ir pavisam tipisks „Lambo” ar stūraini agresīvu ārieni un elektrohidraulisku noņemamā jumta piedziņu. It kā nekas īpašs (610 ZS V10, 324 km/h), taču pēc gadiem ikviens klasisko auto pasākums gaidīt gaidīs šādu vaļējo „Huracan”.

Tas pats sakāms par tiešo konkurentu — „Ferrari 488 Spider”. Starp citu, pievērsiet uzmanību, ka virsbūves tipu „spaiders” katrs Itālijas ražotājs raksta pa



savam! Atkal pavisam tipisks „Ferrari”, tikai ar turbomotoru un nolokāmu hārdoņu drēbes jumta vietā. „Ferrari” uzvar jau das (670 ZS) un aerodinamikas ziņā, bet zaudē nosacītā praktiskuma kategorijā, jo „Lambo” lepojas ar pilnpiedziņu.

Pēc gada superkāru ražotāju sarakstā grasās atgriezties „Ford”, kas pamazām gatavo publisko viedokli ar sava nākamā „GT” prototipu. Mazliet mulsina solījums izīst ar V6 3,5 litru „Eco Boost” turbomotoru, taču, ja ar to pietiks kārotajai 600 ZS jaudai, tad viss kārtībā. Ja atceramies, tad 80. gadu vidū jau pareģoja absolūtu sporta mašīnu pāreju uz turbodzinējumiem. Kāpēc lai no šīs tendences baidītos tagad? Svarīgākais „Ford GT” sakarā ir lūgums ražošanas tehnoloģijām un sertifikācijas ierēdņiem — lūdzu, atstājiet neskartu šā prototipa aizmugures daļas noformējumu! Tiklīdz kāds sāks mainīt izpūteju novietojumu vai aizpildīt gaisa plūsmu veidojošos caurumus, tēls tiks neglābjami sabojāts.

Trīs atlēti

Vācija autosportu mīl un joprojām piedzīvo svēto trīsvienību „Nirburgringā, DTM, F1”. Ne velti publika bariem spītoja ap jauno „Alfa Romeo Giulia QV” un ik pa brīdīm pūli izskanēja frāzes „BMW killer”. Lai nu tā būtu — labot „BMW M4” apla laiku Nirburgringā nav joki lieta! Tas neko nedod, taču lieliski palīdz pārdot. Viegli nebūs, jo, prasot 72 000 eiro par „Alfa Romeo”, ir vajadzīga kaudze argumentu. Jā, „Ferrari” radīts trīs litru 510 ZS „V6 biturbo”, jā, griezes momenta vektora vadības sistēma, jā, karbonsa sēdekļi... Taču no „Alfa Romeo” mēs gaidām arī

bet arī lielisks iedvesmas objekts tūninga meistariem. Tā kā nopirkto ko tādu nebūs iespējams, atliek sākt būtēt pašam...

„Hyundai” atveda uz Eiropu pavasarī Seulā jau izrādīto RM15 prototipu, kam arī nav nekādas praktiskas vērtības, bet kas stingri veido „Hyundai” kā sportiskas markas reputāciju (kopā ar visu N līniju, jauno „i20 WRC” 2016. gada mašīnu un olimpisko bobu). Būtībā tas ir „Veloster” ar vidū iemontētu divlitru 300 ZS turbodzinēju un pakaļējo piedziņu, bet bez piesaistes kādam sacīkšu seriālam. Vienkārsi priekā pēc darības lietas allaž izdodas labi.

Trīs elektriķi

Turpinās elektromobiļu jēgas meklējumi visās frontēs. Ja ar lētiem un vienkāršiem auto nekas neizdodas (jo tas pagaidām nav iespējams), varbūt jāmēģina ar dārgiem un sarežģītiem? Preses relizēs ik pa brīdīm izskanēja apņemšanās iespert pa pēcpusi „Teslai”. „Audi” ar savu „E-tron Quattro” tikuši diezgan tālu, taču tas vairāk izskatās kā mēģinājums sagatavot augsti drīz gaidāmajam krossoveram „Q6” (un nevis „Q4”, jo šo indeksu jau patentējusi „Alfa Romeo”).

No kopējās ciema elektriķu brigādes viskaļāk jāizceļ „Porsche Mission E Concept”, kura veidotāji vai nu atklājuši kādu jaunu enerģijas avotu, vai daudz lasījuši par Nezināša piedzīvojumiem Saules pilsētā. „Mission E” ir fantastisks projekts ar jaudu virs 600 ZS, 500 km gaitas rezervi un 15 minūšu uzlādes laiku. Tas, ka mašīnai ir četrus riteņus piedziņa un stūrēšana, tāds nieks vien ir uz šā fona. Četrdur-



viņu ātrbeka dizains, protams, vēl ir pārspiļēts, taču liek saucukstētēties par gaidāmo modeli ar nosacīto apzīmējumu „Porsche Pajun”, kas būtu vienu izmēru mazāks par „Panamera” un kuram, ja varam ticēt tenkotājiem vācu žurnālistu apriņķā, nemaz nebūs versijas ar iekšdedzes motoru.

„Artega Scalio” ir reinkarnācija: pirms vairākiem gadiem uzņēmums ražoja smalkas sporta mašīnas ar sešcilindru „Volkswagen” motoru, taču konkurēt ar „Porsche Cayman” ir teju neiespējami. Tagad „Artega” ir atpakaļ, saglabājot veiksmīgos dizaina motīvus, bet, lai izvairītos no konfrontācijas ar „Porsche”, benzīnietā vietā izmanto divus elektromotorus ar kopējo īslaicīgo jaudu līdz 530 ZS. Tiek solīta 400 km gaitas rezerve un 250 km/h maksimums. „Artega Scalio”, kas nosaukta slavena sacīkšu zirga vārdā, pagaidām iēplānotā 12 eksemplāru sākuma sērijā ar cenu virs 170 000 eiro gabalā.

Vēl viena iespēja izmantot elektromotorus ir sports, kā to jau vasarā parādīja

Andris Dambis un Riss Millens. Tagad „Brembo” sadarbibā ar „Abarth” ir uzbūvējuši eksperimentālu auto uz „Abarth 500 R3T” rallija mašīnas bāzes. Tam katrā rītenī integrēts pa elektromotoram vienā blokā ar bremzēm, kas sasnieg kopējo jaudu ap 500 ZS. Itālieši cer uzraut 100 km/h no vietas mazāk nekā četrās sekundēs. Ja tas īstenosies, varbūt tieši elektriskās mašīnas kļūs par B grupas bolīdu tradīciju turpinātājiem.

Trīs tūninga mohikāņi

Tūninga pasaulī krīze skārusi ar noka vēšanas, toties pamatīgi. Frankfurtē no visas lielās vācu meistaru plejādes piedalījās tikai daži atelēji ar recepti: maksimāli dārgu modeļu vēl spēcīgāka sadārdzināšana, piedāvājot klientam to, ko pats ražotājs nevar (proti, negrib). Piemēram, „Brabus” uzlabotais „Tesla Model S” ir ļoti diskrets auto ar 21 collu rīteņiem un elegantāku salona, jo līdz šim amerikāņu piedāvātais interjera noformējums nav gluži tas, ko vēlētos dārgo „Tesla” pircēji. Tehniskās nianse nav aiztikta.

Pilnīgu klaunādi demonstrēja „Brabus” atvase „Startech”, kas no „Range Rover” izveidoja kuriozu oranžu pikapu ar pilnvērtīgu četrdurvju salona un nelielu, rūpīgi apdarinātu kravas kastī. Grūti iedomāties, kādam ekscentriķim būtu domāts šāds transporta līdzeklis; ja nu vienīgi ķirbju aizvešanai uz Helovīna tirdziņu.

„Mansory” patiešām pārsteidza, jo līdz šim viņu darinājumi atradās krietnu gabalu aiz kiča un bezgaumības robežas, atgādinot psihedeliskas reperu halucinācijas.

„Mansory Torofeo” kaut kā izvairījās no šīs likstas un uz kopējā fona izskatījās pat samērīgs. Par pamatu kalpojās „Lamborghini Huracan”, kam izveidota platāka karbonsa virsbūve ar iespējami daudzām aerodinamiskajām sīkdetaļām, jauda pacelta līdz 1000 ZS, maksimālais ātrums var sasniegt 340 km/h. Lai paleptos, izstādes eksponātam melnais karbons tika atstāts nekrāsots.

Trīs jauki kuriozi

No kā var uzbūvēt auto? Protams, var no ziepju gabaliņiem vai tukšām piena pakām, bet tad seko ceļš uz „Red Bull Flugtag” vai psihoneiroloģisko kliniku. Toties čakli rumāņu galdniekmeistari parādīja, ka no cēla koka var izdrāzt ne vien Buratino, bet arī automobili „Julia Roadster”. Nepieciešams vien nieka 4000 stundu darba, 240 000 eiro skaidrā naudā un veca „Ford” agregāti, un šādu Džūliju

Turpinājums 7. lpp ▶

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

dizainu, un nav īsti skaidrs, vai „Alfai” salīdzinājums izskata ziņā ar „Jaguar” ir kompliments.

Ko iesākt ar pārpalikušajiem rallija motoriem, labi parādīja „Škoda”, kas uzbūvēja šovkāru „Fabia Combi R5” ar īstu „kaujas” 1,6 litru turbomotoru, sekvenciālo ātrumkārbu un visu riteņu piedziņu. Vai tā ir rallija mašīna ar vagona tipa virsbūvi vai sportiskota „Fabia Combi” ar rallija bolīda „iekšām”, lai paliek katra paša ziņā. Tas ir ne vien veltījums „Škoda” bagātajai rallija pagātnei,

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

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS

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

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

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

Reinis Nitišs: atnāca, ieraudzīja, uzvarēja!



➤ Turpinājums no 4. lpp

Daiņus Matijošaitis ar 400 ZS jaudīgu un apmēram vienu tonnu smagu „Renault Trophy” sacīkšu klases automašīnu „Renault Megane” uzrādīja 1:25,280. Rīgas posma abos braucienos skatītājus sasprindzinājumā turēja intrīga, vai daļiņai lietuvietei ar sievišķīgo, mazo, balto „Radical” sporta auto izdosies pieveikt savu titulēto tautieti pie agresīvā paskata zilā „Renault” sacīkšu monstra stūres?

Pirmajā braucienā Matijošaitim izdevās apdzīt Globīti un finišēt 3,27 sekundes priekšā, taču brauciena laikā ātrāko apli ar laiku 1:22,248 veica Globīte, kamēr Matijošaitis iespēja vien 1:22,435. Otrajā braucienā Globīte finišā tikai par 0,488 sekundēm pārspēja Matijošaiti, pa ceļam uzrādot arī absolūti ātrāko dienas apli ar laiku 1:22,116. Lai gan šī divkauja noslēdzās ar neizšķirtu rezultātu, „Baltic Open” klasē par Rīgas posma uzvarētāju kļuva Ernests Globīte, pateicoties uzvarētām



otrajam braucienam! Bet par 2015. gada Baltijas čempionu šajā klasē kļuva Daiņus Matijošaitis, kuram šajā pēdējā posmā pietika ar otro vietu.

Dienas vidū starts tika dots Baltijas četru stundu izturības sacīkšu pēdējā posma dalībniekiem. Uz starta izgāja 19 ekipāžas. Īpaši spraigas cīņas bija gaidāmas starp kopvērtējuma pirmo un otro pozīciju — lietuviešu komandām „Rotoma Racing” un „Bauer Racing”. „Bauer Racing” komandas sastāvā šajā posmā startēja arī Vācijas „Golf Cup” čempions Roberts Kupčins, savukārt „Rotoma Racing” komandā startēja Lietuvas rallija čempions Ramūns Čapkauskis. Četru stundu izturības sacīkšu absolūtājam ieskaitē

uzvarēja sezonas līderi „Rotoma Racing”, četras stundas norīņojot 132 aplis un tuvākos konkurentus finišā apsteidzot par vienu apli. Diemžēl pēc 97 apliem no cīņas izstājās kopvērtējuma otrās vietas īpašnieki „Bauer Racing”, izpaliekot ilgi gaidītajai noslēguma cīņai finišā. No divām latviešu komandām, kuras startēja noslēdzošajā posmā, labāko rezultātu — sesto vietu absolūti un otro vietu dīzeļdzinēju klasē — izcīnīja „Flash Racing” komanda ar Artūru Batraku un Vilni Batraku pie „BMW 330D” stūres, četras stundas veicot 126 aplis. Otrā latviešu komanda „Alfa Racing Club” tehnisku iemeslu dēļ izstājās jau pēc četriem apliem.

«Sapņu valstība pragmatisma impērijā»

➤ Turpinājums no 6. lpp

pēc pasūtījuma var uzbūvēt atkal.

„Edag Light Cocoon” konceptkārs jau tika atrādīts Ženēvas autosalonā pavasarī, taču joprojām ir fascinējoši skatīties uz automašīnu no drēbes. Jā, jā, uz 3D izprintēta karkasa uzvilkt īpašs „Texapore” audums, kas veido virsbūvi un ko izstrādājusi zināmā sporta inventāra kompānija „Jack Wolfskin”. Turklāt šis auto no iekšpuses tiek izgaismots un iluminācija maina krāsu un ritmu atkarībā no garastāvokļa un vēl sazin kādiem neironu viļņiem. Fantastika, kā radīta filmas „Avatars” varoņiem! Mums kas tāds noderētu „Staro Rīga” festivāla laikā.

Uz šā ekstravagantā fona „Roding Roadster” šķita pavisam parasts auto, lai gan tam „Siemens” izveidojis „RACE” centrālo procesoru, kas vada visu mašīnas darbību, stūrēšanu un bremzēšanu ieskaitot, pa vadiem (patiesībā pa datu apmaiņas šūnu). Reiz „Roding” nelielā skaitā būvēja sporta tipa rodsterus ar BMW benzīna dzinēju, tagad iets „Artega” pēdās un Nikolausa Oto izgudrojums aizstāts ar diviem „Siemens” elektromotoriem (kopā ap 320 ZS).

Trīs motocikli autoizstādē

Šī laikam bija pati negaidītākā parādī-



ba, jo jaunu motociklu svarīgas debijas automobiļu izstādē nav ierasta parādība (ja vien nav runa par Tokiju). Tā „Honda” stendā par vienu no primadonnām kļuva sērījveida ražošanai gatavais hipermotocikls „RC 213V-S”, kas būtībā ir Marko Markesa sacīkšu moča 2013. gada modifikācijas civilā replika. To būvēs tikai gadu un par bargu naudu pārdos izmeklētiem klientiem (kā „La Ferrari”). Vācijā tāds kolekcijas lepnums maksās 188 000 eiro

plus vēl 12 tūkstošus par trases detaļu komplektu, bez kura galīgi nav jēgas iztikt, jo lepto 215 ZS vietā iznāk tikai kastrēti 159 ZS.

Vēl viena renesanse bija „Horex” atdzīvošanās pēc kārtējā bankrota. Šis projekts pastāv kopš 2010. gada, sešcilindru 1,2 litru motoru izstrādāja „Weber” uz vecā „Volkswagen” agregāta bāzes. Pirmsākumos dzinējam tika solīts mehānisks kompresors, kas tagad atmests kā

nevajadzīgs, jo ar 170 ZS jaudu pilnīgi pietiekot. Pirmie 33 eksemplāri, kas nonāks pārdošanā, būs mazliet greznākā Silver Edition izpildījuma variantā. Motocikls izdevies ļoti harmonisks, taču šajā gadījumā daudz noteiks tieši mārketinga (reiz Francijā bija līdzīgs cerīgs projekts „Voxan”, kas ātri izčākstēja).

„Ducati” reklamēja savu jauno „Monster 1200 R” kā pirmo motociklu, kas izstrādāts sadarbībā ar „Audi”, kas, protams, ir tikai skaļas frāzes. Jau sen rodas sajūta, ka visas „Ducati” modifikācijas ir ielānotas iepriekš, vienkārši tiek laistas tirgū pamazām, lai nenomāktu garšu. Jaudīgākam „Monster” ir līdz 160 ZS forsēts motors, jauns izpūtējs, kalti alumīnija riteņi, niknas bremzes kā „Panigale” superbaikam un pārstrādāta aste daļas konstrukcija.

Trīs negaidītas vilšanās

Pašās beigās — par šīs sapņu zemes ēnainajiem nostūriem. Pirmkārt, skumji pārsteidz „Lancia” bēdīgais liktenis. Ja reiz tik slavēna marka izstāda stendā tikai viena modeļa automašīnu, tas nav uz labu. Turklāt feislifāta rezultātā „Lancia Ypsilon”, ko varēja uzskatīt par elegances etalonu starp mazauto, kļuvis netverami līdzīgs vecā „Ford Fiesta” un ķīniešu masu produkcijas fotoaparāta jauktenim. Žēl, bet šeit var glābt tikai eitanāzija...

Starp citu, par ķīniešiem. Otra vilšanās bija izbazuņētā vācu kulta markas „Borgward” atdzimšana. Izrādījās, ka ar šo lepto nosaukumu (Karls Borgvards bija viens no pirmajiem, kas Eiropā izveidoja multizīmolu autokonzernu, gan apmēram 30 gadus par ātru) pēc pāris gadiem tiks ražoti un tirgoti skumja izskata septiņvietīgi krossoveri. Lai arī „Borgward BX7” dizaina autorība tiek pierakstīta Bendžaminam Navkam, mašīnas aziātiskā izcelsme spraužas laukā no visām šķirbām kā zaķa ausis. Šo var droši likt Frankfurtes autosalona neglītāko mašīnu sarakstā līdzās „Bentley Bentayga” un „Toyota Prius”. Ironiskā kārtā blakus atradās „Borgward Isabella” — viena no glītākajām 50. gadu automašīnām Eiropā. Nu jā, ar reiz slavenajiem „Sachs” un „Kreidler” zīmoliem tagad lēti pārdod ķīniešu motorrollerus.

Treškārt, par čiku pārvērtās solītā un gaidītā „Tesla Model X” ierašanās Eiropā. Iespējams, ka jaunais elektriskais krossoveris vēl nav gluži gatavs vai arī amerikāņi grasās to pietaupt vēlākam, lai izvairītos no sadursmes ar vāciešiem. Vispār Frankfurtes autosalona vēriens un nacionālais gars nevilus liek aizdomāties, kāpēc citu valstu ražotāji joprojām būvē vieglās automašīnas. Viņi taču šajā vācu tautsaimniecības sasniegumu izstādē izskatās kā nabaga radinieki uz „Mercedes”, „BMW” vai „Volkswagen” milzu impērijas fona!

A Moto tests

Yamaha MT-09 Tracer



la un uzticama — kā kuvalda kalēja rokās.

Braukšana ar šo motociklu padodas ļoti viegli un nepiespiesti, pateicoties perfekti izvietotiem vadības elementiem — kāpšiem un stūrei. Var pavadīt veselu dienu šā motocikla sēdekli, lielā ātrumā pārvietojoties pa likumotiem ceļiem, un jūs nejutīsities noguris. Vienīgā darvas karote (kaut gan, kāda tur karote — tikai neliela karotīte) parādījās ātrums, kas tuvi maksimālajiem. Ar 180 km/h un ātrāk braucot pa ielāpānu, nelīdzenu ceļu, ne tik jaudīgais rāmis liek nedaudz par sevi manīt. Šādos režīmos motociklam rodas tieksme uz nelielu voblingu, bet ne vairāk. Turklāt ar to ļoti viegli un nepiespiesti var tikt galā, tā kā nekādas lielās problēmas tas nesagādā. Nomierināšu mūsu lasītājus, ka tas notiek tikai maksimālajos slodzes režīmos, kad gāze ir atgriezta līdz pēdējam. Kopumā motocikls atstāja ļoti pozitīvu iespaidu gan ar izpildījuma kvalitāti, gan ar veiktspēju. Ne velti „MT—09 Tracer” vērtējumā tikai nedaudz atpalika no titula „Latvijas gada motocikls 2015”. Kā jau minēju — satriecošs nr. 2!

Ronalds Cimoška («RCUnlimited»)

Pirms kāda laika, ar zināmu sajūsmu skatoties uz kāda Eiropas motociklu ražotāja aktivitātēm tam netipiskajos segmentos, es diezgan pamatoti gaidīju motociklu modes noteicēju — „lielā Japānas četrinieka” atbildes gājienu. Likās — vēl nedaudz, un samuraju pēcteci parādīs, kurš uz šīs planētas ir saimnieks. Bet... laiks ritēja, un praktiski nekādas graujošas novitātes lielo moču segmentā nesejoja. Visi kūnājās pa savām tirgus nišām bez jebkādam plūksnās pazīmēm. Krossoveru segmentā viss ritēja savu gaitu. „Ducati Multistrada” uzstā toni un nepiespiesti turpina pārdoties, „Honda” mēģināja atbildēt ar „Crossrunner”, „Suzuki” — ar „V—Storm”, bet diezgan nesekmīgi. Tikai „Yamaha” aizdomīgi klusēja. Tikai tad, kad, likās, ciņa ir zaudēta, jo „BMW” laida klajā „Ducati” kileru „S1000XR”, „Yamaha” izvilka no azotes ne gluži lielo samuraju zobenu, bet labu dunci, ar kuru, protams, neizdosies „novākt” „BMW”, bet ūdeni krossoveru diķi sadulkot diezgan pamatīgi.

Jā, „Tracer” (kurš bija viens no preten-

dentiem uz nomināciju „Latvijas gada motocikls 2015”) neapšaubāmi, tas „nevelk” līdzī supermonstram „S1000XR”, bet arī necenšas tāds būt. Tieši otrādi — it kā mēģina ar visu savu būtību pateikt, ka nemaz nevēlas būt pirmais. Esmu stabils otrs. Turklāt šis „stabilais otrs” ir tik stabils, ka jāsāk domāt, vai tiešām vienmēr un visur ir jābūt pirmajam, ja otrajā viss ir tikai nedaudz mazāk. Pirmajiem ir četru cilindru dzinējs, otrajam — trīs nedaudz mazāk par litra apjomu (846 cm³), nedaudz mazāk zirgspēku (115), bet arī kilogramu mazāk un GALVENAIS — cena. Ja viss pārējais ir tikai nedaudz mazāk, tad cena ir mazāka gandrīz uz pusi! Turklāt ievērojot to, ka motocikls izdevies ļoti labs. Tieši augstās kvalitātes un zemās cenas savienojums šo motociklu padarījis par bestselleru ASV.

Uzreiz var redzēt, ka, izstrādājot „Tracer”, „Yamaha” ir ļoti centusies, lai „nenošautu garām”. Dizains — superpopulārās „Fazer” sērijas stilā (par to liecina arī šā modeļa apzīmējums ASV tirgum — „FZ-09”). „Tracer” ir apvienojis sevī arī vairāku populārāko modeļu iezīmes —

„Fazer” dizainu ar jaudu un „TDM” „universālību”, tam visam pievienojot klāt arī dažus „Super Tenere” akcentus (mērinstrumentu panelis). Ļoti izteiksmīgi ir izveidota motocikla aizmugurējā daļa — vienlaikus brutāli un eleganti.

„MT—09” aprīkojums jau pats par sevi paziņo to, ka mērķa ir pacelta pietiekami augstā kvalitātes līmenī — 41 mm priekšējā regulējamā dakša ar 137 mm gājienu, aizmugurējā dakša ar monoamortizatoru un 130 mm gājienu. Bremzes: 2X295 mm diski priekšā un 245 mm diski aizmugurē, aprīkotas ar ABS. Sēdekļa augstums regulējams 845—860 mm robežās. „Tracer” degvielas bāka ir 18,2 litri, kas, saglabājot tīri fāzerisko degvielas patēriņu ap 5,3 l/100 km, neliels jums pārāk bieži pārtraukt braukšanas baudu ar uzpildīšanās pauzēm.

Interesanti izskatās modificētās vadības pultis — tagad par avārijas izslēgšanu, aizdedzes aktivizēšanu un starteri atbild viens slēdzis ar 3 pozīcijām uz labās pults. Tas pats ir ar tuvajām/ tālajām gaismām un mirkšķināšanu uz kreisās pults.

Dzinējs izveidots tajās pašās labajās

„Fazer” tradīcijās — „jautrs”, labi griežas visā darbības diapazonā, ar azartiskām „augšām” un sulīgām „apakšām”. Kārba, lai gan tai nav tādu supermoderu lietu kā abpusējais kviksifters, toties tā ir precīza, vieg-



turbomotors TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS



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

www.turbomotors.lv

TWINAUTO

Kvalitatīvas auto daļas un piederumi

Rīga, Ropažu iela 59
(pretī Čiekurkalna tirgum)
Darba laiks: 9-18, S. 10-15, Sv. -
www.twinauto.lv



STARTERI un GENERATORI



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

LABAS ZIEMAS UN M+Š RIEPAS

FREDA RIEPAS - PILNS RIEPU SERVISS
- RIEPU REMONTS
- AUTO DISKI
DD 9-19
S, SV 9-15
T: 28683690
26107060

Dreiliņi «LIELEJAS»

W W AUTO news.lv

- auto un moto ziņas • sports •
- galerijas • forums • padomi •
- tehniskais birojs • vēsture •
- reportāžas • degustācijas •

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



RADIATORI TIRDZNICĪBA, REMONTS un SERŽU MAINA. ALUMĪNIJA METINĀŠANA



RADIATORU SERVISS
KONDIKIONIERU UZPILDĪŠANA



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

REZERVES DAĻAS

Amerikāņu automašīnām
Jauns veikals!

KUBERA AUTO

tel. 29219525
67549500
info@kubera.lv
www.kubera.lv

Rīga, Rumbulas iela 16
Darba dienas: 9.00 - 18.00
Sestdiena: 10.00 - 14.00
Svētdiena: slēgts

LoveInRiga.lv

iepažišanās un minirandiņu vakari. Atnāc un atrodi savu mīlestību!

www.loveinriga.lv
+371 27 440 222