



5. lpp



6. lpp



5. lpp

Nem
BĒZMAKSAS
droši!

AUTO
info

NOVEMBRIS
NR. 9 / 2015 (213)

www.autonews.lv

A Degustācija

Suzuki Vitara



Agnis Krauja

Izdirdot nosaukumu „Suzuki Vitara”, vairums auto pazinēju noteikti iztēlojas vecā tipa apvidnieku ar rāmja šasiju, pazeminātajiem pārnēsumiem transmisijā un rezerves riteni uz aizmugurējām durvīm, kas liek aizdomāties par tik tikko saskatāmu ar zāli aizaugušu ceļu, priekšējo vinču un gaisa iekļūdes cauruli virs jumta, lai ceļš turpinātos pat dziļākajā purvā. Šim japāņu autoražotājam ir gandrīz pusgadsimtu sena pieredze kompaktu pilnpiedziņas auto ražošanā — tādi leģendāri modeļi kā „Suzuki Samurai” un „Jimny” nāca klajā vēl krietni pirms globālās krossoveru modes sākuma.

1988. gadā Japānas tirgū parādījās neliels divdurvju apvidus auto — „Suzuki Escudo” — ar noņemamu, cieta vai mīksta

materiāla jumtu. Pēc gada tas kļuva pieejams Ziemeļamerikā ar nosaukumu „Suzuki Sidekick”, bet nedaudz vēlāk Eiropā to sāka tirgot ar nosaukumu „Vitara”. Otrās paaudzes 1998. gada modelis bija krietni pieaudzis izmēros, ieguvis cieta jumtu un piecdurvju versiju — Eiropā to lepnī sauca par „Grand Vitara”, bet Ziemeļamerikā — par „Chevrolet Tracker”. 2005. gadā tika prezentēta „Suzuki Grand Vitara” trešā paaudze, kas jau izcēlās ar solidu dizainu (tas nereti tika salīdzināts ar prestižo „Range Rover” miniatūrā), lieliskām apvidus spējām un baudīja popularitāti arī Baltijas tirgos, par spīti dažādu pseidoapvidus krossoveru arvien pieaugošajai invāzijai.

2014. gada Parīzes autosalonā tika prezentēta jaunākā — ceturtā — „Suzuki Vitara” paaudze, uzreiz izpelnoties salīdzinājumus ar stila ikonu „Range Rover Evoque”. No kādreizējā apvidus auto palicis tikai vārds, taču ir iegūts moderns virsbūves dizains, jauns salons, jauni elektroniskie asistenti un mūsdienu prasībām atbilstošs 1,6 litru benzīna dzinējs. Lai gan „Vitara” no apvidnieka pārtapis par krossoveru, pilnpiedziņa ir saglabāta, tāpat kā no šoferu vietas visā krāšņumā pārskatāms dzinēja pārsegs — neiztrūkstošs kārtīgu apvidus auto elements. Jaunais „Vitara” salīdzinājumā ar iepriekšējo „Grand Vitara” izmēros ir nedaudz mazāks — 125 mm īsāks, 85 mm zemāks un 35 mm šaurāks, arī riteņu garenbāze ir sarukusi par 140 mm, zaudējot nosaukumā vārdu „Grand”. Salīdzinot ar klasesbiedriem kompakto krossoveru segmentā, „Vitara”

Turpinājums 7. lpp ➡

A Sports



Rallijs «Latvija 2015»

Agnis Krauja

Ar Jāņa Vorobjova ekipāžas uzvaru 18. oktobrī noslēdzās Latvijas rallija čempionāta astotais — pēdējais — posms „Latvija 2015”. Raimonda Kisiela ekipāža ar pasaules līmeņa tehniku tomēr palika otrajā vietā. Latvijas rallija sabiedrību ar savu ātrumu šokēja 15 gadus vecais somu pusaudzis Kalle Rovānpēra. Rallijs „Latvija 2015” norisinājās divas dienas — sestdien tika aizvadīti asfalta seguma ātrumposmi Rīgā, Bīķernieku trasē, un Jūrmalas ielās. Svētdien rallijs turpinājās ar grunts seguma ātrumposmiem Tukuma apkārtnē un Ķemeros.

Latvijas čempionu titulus jau iepriekšējā posmā „Tartu Rally 2015” nodrošināja igauņi Šims Plangi/Mareks Sarapū prestižākajā LRC2 grupā, kuri uzvarējuši visos septiņos iepriekšējos Latvijas čempionāta posmos. Šī nav pirmā reize, kad Latvijas rallija čempionātā valda igauņi (2014. g. R5 grupā uzvarēja Raula Jētsa ekipāža, 2012. g. N4 grupā — Kaspara Koitla ekipāža, 2011. g. A+ grupā — Georga Grosa ekipāža), tomēr latvieši joprojām patiesā neizpratnē groza galvas — kā gan tas nākas, ka allaž tik lēnī „estīņi”, kuri uz koplietošanas ceļiem nekad nepārsniedz atļauto ātrumu, izbraucot rallija ātrumposmu trasēs, kļūst vienkārši nenotverami...

Pirms šāgada pēdējā posma par čempioniem LRC1 grupā bija kļuvuši Guntis Lielkājis/Vilnis Mīkelsons, kuriem šosezon trīs uzvaras un divas otrās vietas. Pēdējā posmā titula ieguvēji bija jānoskaidro tikai

LRC3 grupā, kur galvenie pretendenti bija Ralfs Sirmācis/Artūrs Šimins un līdzšinējie čempionāta līderi Nikolajs Grjazins/Jaroslavs Fjodorovs. Abas ekipāžas pārstāv „Sports Racing Technologies” krāsas, un abām līdzšinējos septiņos posmos bija katrai pa trim uzvarām klasē. Turklāt teorētiski uzvaru klasē varēja izcīnīt arī Emīla Blūma ekipāža. Lai saglabātu intrigu, sezonas pēdējā LRC posmā ekipāžām tiek piešķirts lielāks punktu skaits: par uzvaru dod nevis 15, bet 25 punktus, par otro vietu — 20 utt.

Rallijā „Latvija 2015” cīņa par uzvaru absolūtā iekārtē izvērtās starp pieredzējušajiem pilotiem Jāni Vorobjovu un Raimonu Kisieli. Ekipāža Raimonds Kisiels/Arnis Ronis cīnā devās ar jaunākās paaudzes „Skoda Fabia R5” automašīnu. Jāatgādina, ka iepriekšējā Latvijas čempionāta posmā „Rally Kurzeme 2015” Kisiela ekipāža startēja ar „Citroen DS3 R5” automobili. Pēc pirmajiem diviem 6,88 km garajiem „Latvija 2015” ātrumposmiem Bīķernieku trasē Jāņa Vorobjova/Andra Mālnieka ekipāža ar N4 klases „Mitsubishi Lancer Evo X” automašīnu bija līderi, bet Raimonds Kisiels/Arnis Ronis pirmo vietu pārnēma pēc nākamajiem diviem laika iekārtas braucieniem, kas bija 6,81 km gari un notika turpat Bīķerniekos. Pēc tam Jūrmalā tika aizvadīti divi 1,35 km gari ātrumposmi. Vorobjovs tajos uzvarēja un atguva līderpozīciju, bet Kisiels saņēma 10 sekunžu sodu par falšstartu un beigās atkri-

Turpinājums 4. lpp ➡

VITARA

JAUNĀ SUZUKI VITARA
Cena sākot no 13 990 EUR

SUZUKI Way of Life!

Autobrava SKATIES PLAŠĀKI!
www.autobrava.lv
SIA "Autobrava", Rīga, Bīķernieku iela 145, LV-1079,
Telefons: +371 671 462 55

KROWN Uztur. Sargā. Saglabā.

**ATTĪRA VIRSMAS NO SĀLS
IZNĪCINA SĀLS SASTĀVU**

Made in Canada

PĒRC VISĀ LATVIJĀ:
- CENU KLUBS
- DUS LATVIJAS NAFTA
- GROS AUTO
- KROWN apstrādes centros
KROWN.LV

SIA RIČ

AUTONOMO SILDĪTĀJU

uzstādīšana
remonts
rezerves daļas

Granīta iela 26, Rīga
Tālr.: 67701560
29116340
tkrich@mailbox.riga.lv

Eberspächer
Webasto

www.rich.lv

LABAS ZIEMAS UN M+S RIEPAS

FREDA RIEPAS - PILNS RIEPU SERVIS
- RIEPU REMONTS
- AUTO DISKI

**DD 9-19
S,SV 9-15
T: 28683690
26107060**

Dreiliņi «LIELEJAS»

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

A Degustācija

Subaru Outback

Agnis Krauja

Japāņu autoražotājs „Subaru” bija pirmais, kas iedomājās uzlikt parastu universāli uz lielākiem riteņiem un apjozt ar plastmasas aizsargiem kā velkonī ar riepiem. 1994. gadā „Subaru” pārsteidza pasauli, laižot tirgū šādu „Legacy” visceļu modifikāciju ar paplašinājumu „Outback” modeļa nosaukumā. Ar šo vārdu parasti apzīmē plašo Austrālijas vidus nekurienu, kur īstie valdnieki ir čūskas, ķirzakas un citi zvēri. Neapdzīvoto un savrupo plašumu apzīmējumu savā modeļu klāstā „Subaru” lieto nu jau vairāk nekā 20 gadus. Kādreiz „Outback” kalpoja kā papildinājums „Legacy” nosaukumā un apzīmēja paaugstinātas caurgājības modifikāciju. Šobrīd „Outback” jau ir patstāvīgs modelis, vienmēr gatavs izaicinājumiem ne tikai tālajā kontinentā, bet arī tepat — Latvijā, jo sliktu ceļu un bezceļu arī pie mums ir pietiekami.

„Subaru Outback” pārstāv salīdzinoši specifisku auto tirgus segmentu — uz klasisku universālu bāzes veidots auto ar paaugstinātu klirensu un pilnpiedziņu, kā arī apvidnieciskiem virsbūves apdares elementiem. Savdabīgs nišas produkts — tie vizuāli nav tik augsti un uzkrītoši kā krossoveri, ir veiklāki manevros uz asfalta, taču spēj nodrošināt tādas pašas bezceļu spējas. Līdzīgi auto ir „Volvo XC70 Cross Country” un „Audi A6 Allroad Quattro”, taču, salīdzinot ar abiem minētajiem „Premium” klases modeļiem, „Outback” vienmēr bijusi salīdzinoši pieejamāka alternatīva.

Jaunais „Subaru Outback”, lai gan satiksmes plūsmā uzreiz nav pamanāms, ir klasisks, proporcionāls, no visām pusēm glīts auto, kas izskatā nenovecos gadu gadiem. Kopējais auto tēls izstaro virišķīgu atturību, kas sevī slēpj spēku un



jaunais „Outback” „par mata tiesu” pāraudzis visās dimensijās: riteņu bāze pagarināta par 5 mm, virsbūves garums — par 15 mm, bet platums — par 17 milimetriem. Ārējo gabarītu ziņā „Outback” tagad beidzot ir sasniedzis galveno konkurentu „Volvo XC70”. Degustācijā raudzīsim noskaidrot, vai tas izdevies arī citās jomās.

„Outback” atslēgas tradicionālā izpratnē nemaz nav, ir maziņa pulsts ar tikai divām pogām — mašīnas aizslēgšana un bagāžnieka atvēršana. Lūk, ko nozīmē bezatslēgas iekāpšana! Bet kā isti auto dabūt vaļā? Pavisam vienkārši: ja tev pulsts ir kabatā, tikai parauj durvju rokturi! „Outback” vadītāja vieta, tāpat kā iepriekš, ir ērta un ergonomiski nevainojama. Komfortabls un saturīgs sēdek-

ir kļuvis ievērojami apjomīgāks. Attālums starp priekšējo un aizmugurējo sēdekli ir palielināts par 2,2 cm un otrajā rindā tagad var baudīt gandrīz tikpat „limuzīnisku” plašumu kā „Opel Insignia”. Arī „Outback” bagāžniekā vietas ir ļoti daudz — tie ir veseli 559 litri piecu sēdvietu konfigurācijā un 1848 litri ar nolaistu aizmugurējā sēdekļa atzveltni. Tikai elektriski — ar pogas spiedienu atslēgas pultī — atveramais un aizveramais bagāžnieka vāks gan veras ļo-o-oti lēni.

Tiklīdz uzsākam braukšanu, par sevi manīt liek „Subaru” lepnums — jaunā aktīvās drošības sistēma „EyeSight” (tulkojumā no angļu valodas — acu skats). Būtībā tā arī darbojas kā papildu acu pāris — divas kompaktas priekšējā stikla augšmalā novietotas videokameras nenogurušas uzrauga satiksmes situāciju. „EyeSight” spēj noteikt attālumu līdz priekšā esošām automašīnām, un, ja vadītājs nereaģē, tā pati automātiski ieslēdz bremzes. Sistēma atpazīst bremzēšanas gaismas, tajā iekļauta arī adaptīvā kruīza kontrole un brīdinājuma signāls par novirzīšanos no braukšanas joslas. Labākais, ka „EyeSight” uzinstalēta pilnīgi visiem „Outback” variantiem un iekļauta cenā. Un interesantākais, ka šī „inteligentā acs” pat māc runāt — manevrējot atpakaļgaitā, tā skaidrā angļu valodā pasaka, cik metru atlicis līdz saskarei ar šķērslī.

Priekšā zem motora pārsega var atrasties viens no diviem „Outback” dzinējiem — 2,5 litru benzīna četru cilindru boksermotors ar 175 zirgspēkiem vai pasaulē joprojām vienīgais bokserdzinēlis ar 150 zirgiem. „Subaru” 2 litru bokserdzinēlis, kāds bija mūsu degustētā auto aprīkojumā, efektīvi strādā plašā apgriezīgu diapazonā. Normālā režīmā motors darbojas mierīgi un nemanāmi, taču, kad gāzes pedāli iemin grīdā, tas nodrošina visceļu universālim spēcīgu, enerģisku un vienmērīgu vilkmi. Automobilis no vietas sasniedz 100 km/h robežu 9,9 sekundēs. Turklāt salonā nav jūtama nedz motora skaņa, nedz vibrācija, nedz arī rites trokšnis. Dažādi uzlabojumi kopumā ļāvuši samazināt „Outback” degvielas patēriņu salīdzinājumā ar priekštecī aptuveni par 10 procentiem. Tehniskajos datos minēts, ka dīzeļa versija tērē vidēji 6,1 l/100 km, mums degustācijas rezultāts sanāca kādi 6,7 l/100 km. „Outback” otrs galvenais lepnums ir „Lineartronic” variators ar ķēdes piedziņu, — tas ir gudrāks un ātrdarbīgāks par citiem variatoriem. Manuālās kārbas šim modeļim vispār vairs nav, un manuālo režīmu aizstāj tikai pārnēsumu slēdzi uz

lamelju sajūgs, kas vajadzības gadījumā operatīvi organizē šīs proporcijas pārdali.

„Subaru” jaunais „Outback” ne tikai uzpucēts elegantākā mundierī, bet arī piedāvā zināmu pārvietošanās luksusu — lielais universālis ir nedaudz smagnējs, patīkami kluss, līgans, komfortabls, viegli vadāms un valdāms. Jaunajam modelim teju divas reizes ir palielināta virsbūves vērpes izturība, turklāt nelielas modifikācijas skārušas auto balstiekārtas ģeometriju un regulējumus. Pateicoties šīm pārmaiņām, auto priecē ar visnotaļ izsmalcinātām manierēm un lielisku gaitas komfortu. Lai gan „Outback” nepavisam nav sporta auto, taču jāatceras, ka tas ir rallija trasēs rūdītās „Subaru” tehnikas mantinieks, tāpēc nav nekāds brīnums, ka pa zemes ceļu tas burtiski lido! Kad ceļš beidzas, pie darba ķeras „X-Mode” bezceļu braukšanas režīms, kuru var darbināt ātrums, kas nepārsniedz 40 km/h. „Outback” 20 cm klirens, kā arī „gudrā” pilnpiedziņa padara to par ļoti respektablu dubļu bridēju. Šoreiz degustācijas braucienā reālus bezceļa



stūres. Lai rallija fani neskumtu pēc manuālās kārbas, „Subaru” pat iemācījis savam variatoram ticami simulēt pārnesumu slēgšanos, kad šoferis spiež gāzi grīdā! „Subaru” allaž ir lepojušies ar savu simetrisko pilnpiedziņu, un „Outback” nav izņēmums. Tam ir abu asu piedziņas sistēma, turklāt tā papildināta ar īpašu „X-Mode” režīmu, kurā auto patstāvīgi kontrolē dzinēja, transmisijas, pilnpiedziņas sistēmas, bremžu un citu mezglu darbību, lai izbrauktu pat vissarežģītākajos apstākļos. Normālos braukšanas apstākļos transmisijas elektronika griezi sadala attiecībā 60:40 par labu priekšējās ass riteņiem. Mehāniskā starpasu diferenciāļa vietā te darbojas „Active Torque Split”

dubļus brist nenācās, bet jāatceras pāris gadu senais piedzīvojums ar iepriekšējās paaudzes „Outback”. Mēs iebrucām piesnigušā meža stīgā, kurā vēl pirms lielā sniegunā braucis bija tikai kāds landkruizers. Mums nebija līdzī ne troses, ne gumijnieku, ne lāpstas. Ko darīt? Gāzi grīdā, un uz priekšu, jo apstāšanās nozīmētu nakšņošanu mežā! Auto meta sniegu pāri motora pārsegam, bet apņēmīgi lauzās uz priekšu... Toreiz pie sevis nosolījos — ja izvedīsi, es piedošu tavu neglītumu! Jā, smagnējais iepriekšējās paaudzes „Outback” vizuāli nebija nekāds skaistulis, taču toreiz es sapratu, ka šādiem auto patiesais skaistums nāk no iekšām!

Degustācijas secinājumi

Piektās paaudzes „Outback” pārstēdz ne tikai ar savu komfortu un praktiskumu, bet arī ar pilnīgi jaunu kvalitātes līmeni. „Subaru” flagmanī parādījušies „Premium” automašīnas elementi — rūpīga skaņas izolācija, saskaņoti apdares materiāli, „ambientais” apgaismojums salonā un vienmēr klātesoša „EyeSight” aktīvās drošības sistēma. Ikdienas apstākļos „Outback” brauc ar komfortu — gandrīz kā klasisks vidējās klases universālis. Taču, ņemot vērā „Subaru” raksturīgo zemo smaguma centru un boksermotora sniegto izsvaroju, par automašīnas teicamu vadāmību sportiskos braukšanas režīmos nav ne mazāko šaubu. Secinājums: piektais „Outback” ir izskatīgs auto, ar kuru var atbraukt no meža, noskalot dubļus un doties uz teātri. Vai tas varētu būt vienīgais auto, kas jums jebkad būs vajadzīgs?

Tagad „Subaru Outback” ir liekams vienā plauktā ar „Volvo XC70”, kam arī ir paaugstināts klirens (210 mm), pilnpiedziņa un daudzsoļošas apvidus braukšanas potences. „Volvo” arī salona ietilpības ziņā ir līdzvērtīgs mūsu degustētajam japānim. Taču „XC70” pat vislētākajā komplektācijā ir ievērojami dārgāks par maksimāli nopakotu „Outback”. „Volvo XC70” ar D4 163 ZS dīzeli cena sākas no 42 765 eiro. „Subaru Outback” modifikācijai ar 2,5 litru benzīna motoru sākuma cena ir 29 800 eiro, bet 2,0 litru bokserdzinēlim cenas sākas no 32 400 eiro. Bet „Audi A6 Allroad Quattro” cenas vispār sākas tikai no 60 tūkstošiem eiro. Pie „Subaru” visceļu universāļa tiešajiem konkurentiem pieskaitāmi arī tādi auto kā „Opel Insignia Country Tourer” ar 195 ZS divlitru turbodīzeli, kura cena sākas no 30 050 eiro. Taču šis (tāpat kā krietni dārgāks „VW Passat Alltrack”) tomēr nav patstāvīgs pilnpiedziņas modelis, bet gan parasta universāļa pilnpiedziņas versija ar nedaudz paaugstinātu klirensu (180 mm) un „off-road” stila virsbūves apdares elementiem, kas elegantā automobiļa izskatu papildina ar diskretu samākslotas brutalitātes piedevu.



eleganci. Ja noliek līdzās iepriekšējās — ceturtās — paaudzes „Outback” modeli ar tā augstu spārnos ierautajiem priekšējiem lukšuriem, nevar nepamānīt, ka japāņu dizaineri atteikušies no aziātiskām dizaina ekstravagancēm un centušies atjaunot „Outback” trešajai (manuprāt, visu laiku glītākajai) paaudzei raksturīgo sportisko graciozitāti (lai gan, protams, tādi smalkumi kā visu sānu durvju logu bezrāmju konstrukcija, ir atstāti pagātnē). Piektās paaudzes „Outback” ir vienkāršs, izteismīgs radiatora režģis ar hroma apdari, proporcionāli pareiza izmēra lukšuri ar tajos iebūvētām LED dienas gaitas gaismām, melnas plastmasas apdare virsbūves apakšā pa perimetru un uz riteņu arkām, lieli R18 riteņi un augsts 20 cm klirens. Savu priekšgājēju

lis, kas pierēgulējams plašā diapazonā, sportiska trīsspieķu stūre, grafiski glīts, simetriski veidots mērinstrumentu bloks, ko tagad papildina jauna, lietotājam draudzīga „Starlink” multimediju sistēmas saskarne. Paneļa centrā novietotais lielais, skārienjutīgais ekrāns gan ir ļoti plakans, un vasaras saulē informācija brīžiem ir grūti nolasāma. Salonā valda miers un harmonija, bez liekas norādes uz sportiskumu, taču interjera dizaina līnijas nedaudz tomēr atgādina pagājušo gadsimtu, lai gan te netrūkst nekā no modernam „Premium” klases auto nepieciešamajiem piederumiem, kas gādā par 21. gadsimta otrās desmitgades cienīgām informatīvi izklaidējošām iespējām. Par spīti šķietami niecīgajam gabarītu pieaugumam, „Outback” salons

CSDD informācija

CSDD kampaņa «Esi gaismas vest-nesis!»

Uz Latvijas ceļiem joprojām cieš un iet bojā cilvēki, no kuriem gandrīz 30% ir mazaizsargātie satiksmes dalībnieki – kājāmgājēji un velosipēdisti. Šo satiksmes dalībnieku dzīvībai kritiskākie mēneši ir gada nogalē. Kā liecina CSDD apkopotie dati, tieši oktobrī, novembrī un decembrī ceļu satiksmē bojā iet tikpat daudz cilvēku, cik gada pirmajos deviņos mēnešos. Šogad pirmajos deviņos mēnešos bojā gājuši 32 gājēji, kas ir par 25% mazāk nekā 2014.gadā, taču joprojām vidēji katru trešo dienu uz Latvijas ceļiem iet bojā kāds gājējs un katru dienu tiek savainoti pāris gājēju un/vai velosipēdistu. Tragēdiju galvenais iemesls – cilvēki tumsā ir neredzami.

Tādēļ, lai uzlabotu situāciju un pievērstu sabiedrības uzmanību, no oktobra vidus līdz novembra vidum, CSDD kopā ar partneriem rīko satiksmes drošības kampaņu “Esi gaismas vest-nesis!”. Tās ietvaros cilvēki tiek aicināti valkāt atstarojošās vestes vai apģērbu ar gaismu atstarojošajiem elementiem, rosināt to darīt savus līdzcilvēkus. Tāpat kampaņas laikā iedzīvotājiem visā Latvijā tiek dalītas 20 tūkstoši atstarojošās vestes, tādējādi izglābjot 20 tūkstošus dzīvību.

Glābšanas kampaņā šogad ir vairāk palīgu nekā iepriekš – vestes tiek dalītas gan sadarbībā ar ikgadējo partneri – Latvijas Samariešu apvienību, gan aptuveni 120 mobilajās vest-niecībās starpilsētu un reģionālajos autobusus (“Nordeka”, “Liepājas autobusu parks” un CATA). Savukārt iegādāties atstarojošās vestes iespējams teju 800 vest-niecību punktos visā Latvijā – Latvijas Pasta nodaļās, Statoil DUS, veikalos MAXIMA, kā arī stila vest-niecībā – www.zibstore.com.

Salīdzinot satiksmes negadījumus cietušos pēc reģioniem, šī gada pirmajos deviņos mēnešos visvairāk gājēju ceļu satiksmes negadījumos iesaistīti Latgales reģionā (74), vismazāk – Vidzemes reģionā (47), savukārt velosipēdistu ceļu satiksmes negadījumos visvairāk iesaistīti Zemgales reģionā (66), vismazāk Latgales reģionā (30).

Kampaņa “Esi gaismas vest-nesis!” tiek daļēji finansēta no OCTA līdzekļiem.

Ralfs Mellups – Gada jaunais autovadītājs 2015!

CSDD Konkursa “Gada jaunais autovadītājs” finālsacensībās, kas norisinājās oktobra sākumā, CSDD Bīķernieku trasē, pēc sīvas cīņas dažādos uzdevumos visas dienas garumā, titulu “Gada jaunais autovadītājs 2015” izcīnīja jelgavnieks Ralfs Mellups. Viņam šis bija pēdējais gads dalībai konkursā, jo viņš sasniedzis 18 gadu vecumu un arī tiesības patstāvīgi braukt pie stūres. Tādēļ uzvarētājs atzina, ka balvā iegūto velosipēdu no XSports mēģināšot iemaiņīt mammai pret mašīnu.

Visu uzdevumu summā zaudējot tikai



vienu punktu, 2.vietu izcīnīja Ventspils pusfināla uzvarētājs Ģirts Šurma no Skrundas, 3.vietā – Atis Lagzdīns no Ugāles. Finālā bija jābrauc divās dažādās trasēs ar divām dažādām automašīnām – veiklības braucieni ar Toyota Yaris un ātrumsacensības ar Toyota Auris Touring Sport, tehniskajā pārbaudījumā jāspēj atpazīt vairākas automobiļu rezerves daļas, bet savas noteikumu zināšanas finālistiem bija jāpierāda CSDD satiksmes noteikumu testā csnt.csdd.lv – taču parastās pusstundas vietā, ar visiem 30 jautājumiem bija jātiek galā desmit minūtēs.

Trīs labāko rezultātu īpašnieki balvās saņēma auto drošības komplektus no “FN Serviss” un kausus no “GEKA”, bet visiem finālistiem bija balvas no “Red Bull” un dāvanu kartes “Ātruma Cilts” kartinga hallē. Šogad finālsacensībās piedalījās piecas meitenes – balvā velosipēdu no “XSports” ieguva arī labākā rezultāta īpašniece dāmu konkurencē Evelīna Āboliņa no Taurenas.

Turklāt visas piecas finālistes saņēma īpašu balvu no “Sporta kompleksa 333” – iespēju izbaudīt drifta sānslīdes sportiskajā Toyota GT86 ar vienu no pieredzējušākajiem drifteriem, Austrumeiropas un Latvijas čempionu Gvido Elksni pie stūres. Pēc tam blakus Gvido sēdās arī pieci puīši, kuri uzrādīja labākos rezultātus braucienā ar Toyota Auris pa kartinga trasi – lai sānslīdē dotos cauri likumiem, kuros paši tikko sacentās fināla braucienos.

Konkursu “Gada jaunais autovadītājs 2015” organizē CSDD un Aģentūra “Zebra”. Tas tiek finansēts no OCTA līdzekļiem. Automašīnas nodrošina “Amserve Motors”, kartingus – “Sporta kompleks

333”, ugunsdzēsības aprīkojumu un apmācības – “FN Serviss”, balvas – “XSports”, “Red Bull” un “GEKA”.

Volkswagen grupas automobiļu reģistrācija un apskate Latvijā nav ierobežota.

CSDD informē, ka tiem Volkswagen grupas automobiļiem, kurus varētu būt ietekmējusi dīzeļmotoru izmešus korigējošā programmatūra, šobrīd nav nekādu šķēršļu reģistrācijas vai tehniskās apskates darbību veikšanai Latvijā. Šiem automobiļiem gan reģistrācijas, gan tehniskās apskates darbību veikšanai nekādas papildus izziņas nav nepieciešamas. Tāpat iespējamās neatbilstības saistībā ar dīzeļmotoru izmešus korigējošo programmatūru neietekmē transportlīdzekļu drošību dalībai ceļu satiksmē.

Sadarbībā ar Volkswagen, Audi, Seat un Škoda rūpnīcu pārstāvjiem, CSDD apkopojusi informācijas avotus (oficiālās mājas lapas), kur katram interesentam ir iespēja ievadīt automobiļa VIN numuru un noskaidrot, vai konkrētais transportlīdzeklis iespējams ietilpst / neietilpst neatbilstošo transportlīdzekļu skaitā. VIN numurs sastāv no 17 zīmēm – burtiem un cipariem, tas atrodams uz transportlīdzekļa vai reģistrācijas apliecībā:

- Audi:

<http://www.audi.lv/lv/brand/lv/Dealers/experience/service-activity.html>;

- Seat:

<http://www.seat.com/owners/diesel-engines/home.html>;

- Škoda:

<http://skoda-recollections.skoda-auto.com/lv-lv/>;

- Volkswagen:

<http://info.volkswagen.com/lv/lv/home.html?tab=check-own-car>.

Gadījumā, ja konkrētais transportlīdzeklis ietilpst potenciāli neatbilstošo braucamo skaitā, klientiem visās mājas lapās pieejama informācija un norādes turpmākajām norisēm un darbībām. Šobrīd Volkswagen grupa sadarbībā ar Vācijas transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas iestādi Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) veic pārbaudes un meklē risinājumus, lai novērstu neatbilstības. Pārbaudes plānots pabeigt 2016.gada sākumā, pēc tam transportlīdzekļu īpašniekiem varētu būt zināmi turpmākie soļi un darbības.

Satiksmes ministrija: Pilnveidos transportlīdzekļu vadītāju apmācības procesu

Lai uzlabotu kopējo ceļu satiksmes drošību un paaugstinātu jauno autovadītāju sagatavotības līmeni, pilnveidos transportlīdzekļu vadītāju apmācības procesu, papildinās esošās normas.

To paredz Valsts sekretāru sanāksmē oktobra sākumā izsludinātie grozījumi Ministru kabineta 2010.gada 13.aprīļa noteikumos Nr.358 „Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu vadītāju apmācības programmām”.

Par nepieciešamību uzlabot ceļu satiksmes drošību, tajā skaitā – topošo šoferu apmācības procesu un eksamināciju, bijušas un turpinās dažādas diskusijas, par to lemts Ceļu satiksmes drošības padomē. Grozījumus par transportlīdzekļu vadītāju apmācības pilnveidi izstrādāja Satiksmes ministrija un VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” sadarbībā ar Latvijas Profesionālo autoskolu federāciju, kā arī autoskolu pārstāvjiem.

Grozījumi noteikumos paredz papildināt transportlīdzekļu vadītāju teorētiskās apmācības programmas ar jauniem elementiem (piem., bīstamu situāciju prognozēšana un risku novērtēšana, mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošība), kā arī palielināt minimālo vadīšanas nodarbību skaitu (piem., B kategorijai no 14 uz 20).

Plānots papildināt vadīšanas apmācību ar stingrāku regulējumu attiecībā uz vadīšanas apmācību slidena ceļa apstākļos un diennakts tumšajā laikā, kā arī ieviest prasību autoskolām par mācību braukšanas laukuma esamību.

Lai radītu elastīgāku, ērtāku un klientiem draudzīgāku apmācības sistēmu, teorētiskās apmācības programmās ietvertie jautājumi sadalīti apmācības moduļos, jo šāda sistēma arī ļauj apmācāmajai personai teorētisko apmācību veikt viena gada laikā. Tādējādi tiek pilnveidota esošā sistēma saistībā ar gadījumiem, kad personai attaisnotu iemeslu dēļ nav bijusi iespēja apmeklēt mācības noteikto mācību grupas nodarbību laikā. Vienlaikus svarīgi ir tas,

ka sistēmas ietvaros personai obligāti būs jāapgūst visas mācību programmā noteiktās tēmas. Katrā mācību modulī ir piecas mācību stundas (45 minūtes katra), kas, ņemot vērā autoskolu pieredzi, ir optimāls un praksē pielietots vienas dienas apmācības ilgums.

Lai palielinātu autoskolas atbildību par apmācāmo sagatavošanas kvalitāti atbilstoši noteiktajām programmām, ir ieviesta prasība par to, ka apmācība autoskolā tiek pabeigta, nokārtojot autoskolas teorētisko un braukšanas eksāmenu, atrunājot eksāmenu kārtības nosacījumus starp autoskolu un apmācāmo personu noslēgtajā līgumā.

Tāpat grozījumi paredz pilnveidot mācību karšu izsniegšanas, darbības apturēšanas un atņemšanas kārtību autoskolām.

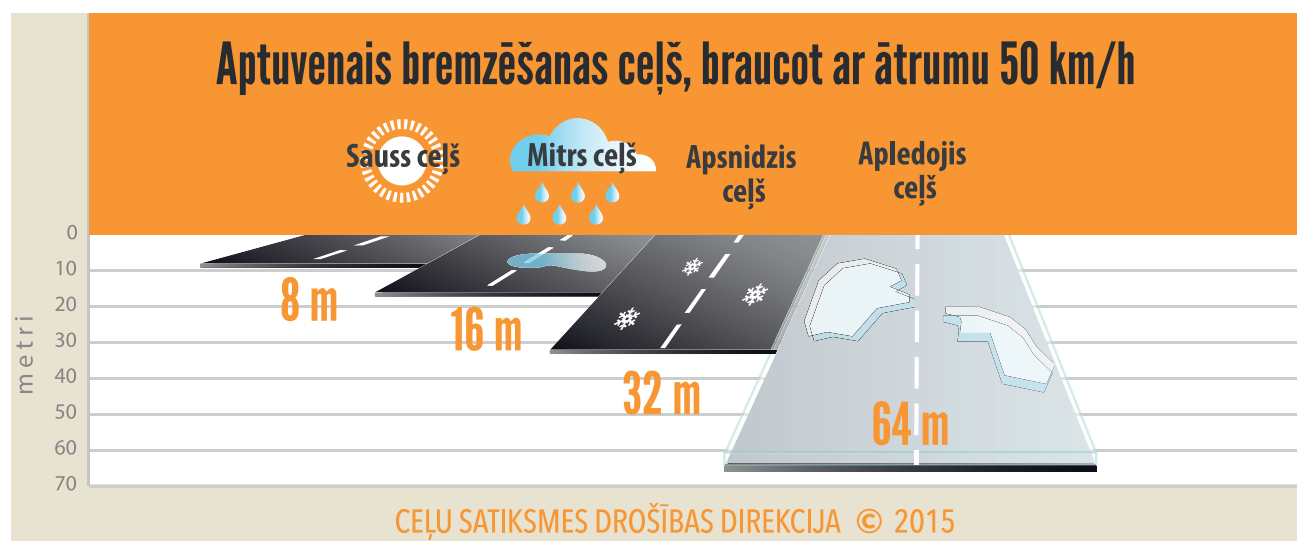
Lai padarītu caurspīdīgāku finanšu apriti transportlīdzekļu vadītāju apmācības sfērā, kas mazinātu nelegālos maksājumus (lielākoties par braukšanas apmācību), plānots noteikt, ka apmaksu par visiem ar apmācību saistītajiem pakalpojumiem apmācāmā persona veic autoskolai. Apmaksas ieviešana caur autoskolu pēc iespējas ierobežotu maksājumus, no kuriem netiek maksāti nodokļi un tas būtu viens no pasākumiem apmaksas sistēmas pilnveidošanā, kā arī šāda kārtība pozitīvi iespaidotu arī braukšanas apmācības kvalitāti, jo autoskolai būtu lielākas iespējas ietekmēt braukšanas apmācības instruktoru rīcību un darba kvalitāti.

Tāpat tiks pilnveidotas teorētisko priekšmetu pasniedzēju un braukšanas mācību instruktoru apmācības programmas un atestācijas sistēma, kā arī precizētas kvalifikācijas prasības speciālistiem, kuri sagatavo transportlīdzekļu vadītājus.

Tā kā minēto noteikumu grozījumi skar transportlīdzekļu vadītāju apmācības iestādes un personas, kuras iegūst transportlīdzekļu vadīšanas tiesības un papildus kategorijas, tad sagatavotie grozījumi bija ievietoti Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē, lai interesenti varētu rakstiski sniegt viedokli par noteikumu projektu tā izstrādes stadijā.

Pēc noteikumu projekta publicēšanas tika saņemti priekšlikumi/iebildumi no 29 autoskolām, 2 biedrībām un 4 privātpersonām, kuri daļēji iestrādāti noteikumu projektā. Piemēram, prasība par mācību laukumu nepieciešamību projektā kopumā netiek mainīta. Taču ņemot vērā to, ka attiecīgajai transportlīdzekļu kategorijai noteiktās figūras atkarībā no laukuma konfigurācijas ir iespējams izvietot arī laukumā ar mazāku platību nekā sākotnējā projektā norādītais minimums, prasība par minimālo laukumu platību ir aizvietota ar ieteicamo (aptuveno), kas neierobežos esošo laukumu turpmāku izmantošanu, kā arī atvieglos jaunu laukumu ierīkošanas iespējas. Tāpat izvērtējot saņemtos priekšlikumu/iebildumus, tie daļēji tika ņemti vērā un sākotnējā projektā noteiktais minimālais apmācāmo skaits B kategorijas transportlīdzekļu vadītāju mācību grupās ir mainīts no 10 uz 6 apmācāmajām personām.

Noteikumu projekts nodots saskaņošanai ministrijām, bet par tā pieņemšanu vēl jālemj valdībai.



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 Sports

Rallijs «Latvija 2015»



➤ Turpinājums no 1. lpp

ta uz trešo vietu, palaižot priekšā Jāņa Berķa/Edgara Čerpojus ekipāžu, kura ar „Mitsubishi Lancer Evo IX” uzvarēja trešajā ātrumposmā. Diena noslēdzās ar 2,79 km garu paralēlo nakts ātrumposmu Bīķerniekos, kur Kisielam izdevās uzvarēt, paceloties uz otro vietu, bet Vorobjovs saglabāja vadību rallijā, taču pirms otrās dienas bija tikai 0,01 sekundi priekšā konkurentam. Pēc pirmās dienas kopvērtējuma trešajā vietā sensacionāli ierindojās piecpadsmit gadus vecais somu pilots Kalle Rovanpera, kurš startēja ar priekšpiedziņas „Citroën C2R2 MAX”. Kalle ir bijušā WRC dalībnieka (1993.—

2006. g.), „Seat”, „Peugeot”, „Mitsubishi” un „Škoda” rūpnīcu komandu pilota, 2001. g. Zviedrijas rallija uzvarētāja Hari Rovanperas dēls.

Svētdien sekoja pieci ātrumposmi — četri grants ceļos Tukuma apkaimē un viens Ķemeru ielās. Sākot ar astoto ātrumposmu, Vorobjovs sāka strauji attālināties no Kisiela un uzvarēja četros no pieciem laika ieskautes braucieniem, dienas izskaņā Vorobjova/Mālnieka pārsvars pār tuvākajiem sekotājiem sasniedza 32 sekundes.

Uzvarot septiņos no 12 ātrumposmiem, skaistu un pārliecinošu uzvaru rallijā „Latvija 2015” absolūtajā ieskaitē (un LRC2 grupā) izcīnīja Jānis Vorobjovs, kurš rallijā „Latvija” piedalījies visās deviņp-

smit tā sarīkošanas reizēs. Otrajā vietā ar trim uzvarētiem ātrumposmiem šajā rallijā finišēja Kisiels/Ronis, uzvarot LRC1 vērtējumā, bet trešajā vietā rallija kopējā ieskaitē ierindojās Mārtiņš Svilis/Ivo Pūķis ar „Mitsubishi Lancer Evo X”. Viņi uz trešo pozīciju pakāpās desmitajā ātrumposmā, kad avāriju piedzīvoja Jānis Berķis/Edgars Čerporjus. Rallija kopvērtējumā ceturrtie finišēja krievu sportisti Staņislavs Traviņikovs/Aleksejs Lukjaņuks, bet piektie — četrkārtējā pasaules čempiona Tomija Makinena komandas „Tommi Makinen Racing” ekipāža ar pilotu Hiroki Arai. 11. ātrumposmā ļoti smagu avāriju piedzīvoja japāņu komandas biedri — pilota Takamoto Katsutas ekipāža, kas tobrīd atradās augstajā 6. vietā rallija kopvērtējumā un atsevišķos ātrumposmos bija ieguvusi divas otrās un vienu trešo vietu. Japāņu „Subaru Impreza WRX STi” aizķēra līkuma iekšmalu un lielā ātrumā apmetā kūleni, ietriecoties kokā. Abus braucējus ātrā palīdzība nogādāja slimnīcā pārbaužu veikšanai. Par laimi, sportisti smagas traumas nav guvuši, konstatēti tikai sasitumi, un jau svētdienas vakarā no slimnīcas izrakstīti.

Daudzajiem skatītājiem baudāmu braukšanu sānslīdēs demonstrēja Andis Neikšāns/Aivis Aizsilnieks ar aizmugures piedziņas „BMW M3”, kuriem tika 7. vieta



rallija absolūtajā ieskaitē un arī pārliecinoši uzvara RK1 ieskautes kopvērtējumā. Sensacionāli ātrs šajā rallijā bija 15 gadus vecais somu Kalle Rovanpera ar priekšpiedziņas „Citroën C2R2 MAX”. Visu pirmo dienu viņš turējās vadošajā piecniekā, konkurējot ar daudz jaudīgākām mašīnām, bet pēdējā ātrumposmā pakāpās pat uz trešo vietu rallija kopējā ieskaitē! Rallija kopvērtējumā viņš ierindojās 8. vietā un nodrošināja uzvaru LRC3 ieskautes klasē.

Tikmēr aiz jaunā Rovanperas muguras risinājās cīņa par Latvijas čempiona titulu LRC3 grupā. Ar finišu 9. vietā rallija kopvērtējumā titulu ieguva Ralfs Sirmācis/Artūrs Šimins ar „Peugeot 208 R2” no „Sports Racing Technologies” komandas, kuri sīvā cīņā tomēr pārspēja krievu sportistu Nikolaja Grjazina/Jaroslava Feodorova ekipāžu. Šagada Eiropas junioru vicečempionam Sirmācim šis ir jau ceturtais Latvijas čempiona tituls pēc kārtas.

POLAR

Labākā motora dzesēšana!

AIZSARDZĪBA PRET RŪSU UN SASALŠANU -

ilglaicīgi!

POLAR PREMIUM «Long Life» antifrīzs ir uz etilēna glikola bāzēts šķidrums, kurš nodrošina ilgstošu aizsardzību pret sasaldēšanu, vārīšanos un koroziju jeb rūšēšanu.

Pagarinātu dzesēšanas šķidruma mūžu iegūst lietojot nenovecojušus rūsas inhibitorus. Bāzēts uz patentētu, silikātu brīvu skābes tehnoloģiju (OAT).

Polar Premium «Long Life» tiek rekomendēts augsto tehnoloģiju motoriem, kur alumīnija aizsardzība ir īpaši svarīga, darbojoties augstās temperatūrās. To lieto arī vecām mašīnām, smagajiem auto un autobusiem, kā arī stacionāriem motoriem.

AR KO TAS ATŠKIRAS NO TRADICIONĀLAJEM DZESĒŠANAS ŠĶIDRUMIEM?



JAUNUMS!

«Polar G13» antifrīzs ir izstrādāts VAG grupas jaunākās paaudzes dzinējiem (kopš 2008), kuros tiek izmantots īpašs alumīnija un magnija sakausējums.

Gandrīz 75% no Eiropā uzpildītiem automobiļiem ar smagajiem vilcējiem sākotnēji ir lietojuši OAT - ilga mūža «Long life» antifrīzu. Polar Premium antifrīzs atbilst un pārsniedz labi zināmus Eiropas un starptautiskos standartus un OEM prasības.

POLAR oficiālais izplatītājs Latvijā **DANS** ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANS.GV

Banner

Ērts četru klemmju izvietoējums, kas nodrošina šo akumulatoru savienojamību ar vairāk nekā 900 dažādiem auto modeļiem.

Droša aizsardzība pret elektrolīta noplūdi – patentēts drošības risinājums Accusafe.

Nav vajadzīga tehniskā apkalpošana – kalcija tehnoloģija nodrošina minimālu ūdens patēriņu.

Par 30% palielināta jauda salīdzinot ar tradicionālajiem akumulatoriem atbilstoši DIN standartiem.

Droša auto iedarbināšana ekstremālās temperatūrās – pilna jauda jebkurā momentā.

UNI BULL
Jauda un mūsdienīgi tehniskie risinājumi

OFICIĀLAIS PĀRSTĀVIS
AUTOEUROPA
preces tavam auto

Amālijas iela 13, Rīga
info@autoeuropa.lv
T: +371 6761 5144
Fakss: +371 6786 0058

A Tehniskais birojs

Padomi braucējam ar autogāzi

Kas jāzina Vācijā

Kaspars Bergmanis

Kad esat izlēmis ar savu auto, kurš aprīkots ar gāzi, doties uz Vāciju, der ielāgot dažas noderīgas lietas. Lietuvā un Polijā autogāze ir gandrīz katrā degvielas uzpildes stacijā, bet Vācijā — krietni vien mazāk. Lai sameklētu tuvāko gāzes uzpildes staciju, iesakām izmantot interneta vietni www.mylpg.eu. Šajā autogāzes informatīvajā portālā var atrast informāciju par visām Eiropā esošajām gāzes uzpildes stacijām. Valstu sarakstā atrodam Vāciju, tad pilsētu, kurā vēlaties iepildīt sava auto bākā autogāzi, pēc tam ievadām navigācijā adresi un braucam.

Polijā daudzās degvielas uzpildes stacijās uzpildīties palīdz kvalificēti darbinieki, bet Vācijā galvenokārt ir pašapkalpošanās, tāpēc gāze būs jāuzpilda pašiem. Protams, jūs varat palūgt palīdzību stacijas darbiniekam, bet viņš noteikti nedarīs to pēc savas iniciatīvas, šķērslis var būt arī tas, ka pārdevējs zina tikai vācu valodu, bet jūs ne. Tā ka nāksies vien pašam gan bāku pildīt, gan kopēju valodu meklēt.

Daudzās Eiropas valstīs ir atšķirīgi gāzes uzpildes adapteri jeb uzgaļi. Latvijā tiek izmatots tā sauktais itāliešu standarts, bet Vācijā — ACME standarts. Degvielas

uzpildes pistole tiek uzskrūvēta uz uzpildes ligzdas, nevis fiksēta ar fiksatoru, kā tas ir Baltijas valstīs un Polijā. Protams, jūs varat mēģināt palūgt adapteru stacijas operatoram. Parasti, samaksājot 50 eiro ķīlas naudu, to var palienēt uz uzpildes brīdi, bet var gadīties, ka tādas uzpildes pistoles pārejas konkrētajā stacijā nav, un tad lieki brauksiet, meklējot nākamo degvielas uzpildes staciju. Risinājums — laikus iegādāties gāzes uzpildes adapteru savam

auto. Rīgā tos tirgo autogāzes uzstādīšanas firmās. To cena nepārsniedz 20 eiro. Ja esat ieplānojuši apceļot ne tikai Vāciju, bet arī Holandi vai Spāniju, tad iesakām iegādāties adapteru komplektu, kurš sastāv no četriem pārejas uzgaļiem.

Vācijā daudzās degvie-



Ekogāze



las uzpildes stacijās ir tikai pašapkalpošanās iespējas, nu gluži tāpat kā Latvijas Eko Gāze stacijās. Tādās stacijās iesakām lietot norēķinu karti, jo, ielejot par daudz, šie automāti neizdod atlikumu, bet — kases čeku ar kodu. Vēlāk, atgriežoties šajā stacijā un ievadot kodu, varat iepildīt atlikumu. Tikai ceļojuma laikā šāda opcija nav racionāla.

Latvijā degvielas uzpildes stacijas ar LPG apzīmē autogāzi, bet ārzemēs tiek izmatoti arī citi apzīmējumi, piemēram — GPL (Spānijā), Autogas (Polijā) vai Plin (Slovākijā).

Daudzus Vācijas lielpilsētu taksometru sāņus rotā uzraksts: „Es braucu ar dabasgāzi!” Vācijā atšķirībā no Latvijas ir populāri automobiļi, kuri jau no rūpnīcas tiek aprī-

koti ar iekārtu braukšanai ar dabasgāzi. Jāņem vērā, ka autogāzes braucēji nedrīkst izmantot dabasgāzi, kuru Vācijā apzīmē ar NVG (Natural Gas Vehicle) vai CNG (Compressed Natural Gas). Tās ir atšķirīgas sistēmas ar ievērojami lielāku spiedienu. Ir bijuši gadījumi, kad autogāzes automobiļa īpašnieks mēģina savā spēkratā iepildīt dabas gāzi. Diemžēl sekas ir reti bēdīgas.

Autogāzes cenas Vācijā ir nedaudz augstākas nekā Latvijā, bet jāņem vērā, ka visaugstākā cena par degvielas litru būs jāmaksā tajās tankstēlēs, kuras ir ātrgaitas šoseju (autobānu) nobrauktuvēs. Autobānu tankstēlēs autogāzes cena var būt pat 10 centi par litru dārgāka, nekā nobraucot no maģistrāles uz tuvāko Autohof, kurā būs gan degviela, gan kafija un labierīcības, bet jau par zemāku cenu.

A Degustācija

Citroën C4 Cactus



Agnis Krauja

Mēs visi vēlamies būt īpaši, ar kaut ko izcelties un nebūt daļa no pelēkās, viendabīgās masas. Arī auto gribam individuālu jeb tādu, ar kuru nepazust pūli. Auto ražotāji to beidzot ir sapratuši, tādēļ atšķirīgu un individualizējamu automobiļu pēdējos gados ir vairāk. Un viens no spilgtākajiem šādiem auto ir jaunais „Citroën C4 Cactus”.

Kāpēc tieši kaktuss? Jo kaktuss ir ļoti zaļš un pārtiek no ļoti ierobežotiem resursiem, tāpat kā šis auto, kas veidots no videi draudzīgiem materiāliem. „Cactus” ir nenosakāmas klases auto, kuru paši francūži pasniedz kā kompaktklases alternatīvu. Jaunais auto ir veidots ar domu, ka tam ir jābūt iespējami viegla, vien-

kārši lietojamam un arī lētam, pieejamam plašam cilvēku lokam. Francūz autorāzotājam šāda filozofija pazīstama jau kopš slavenā tautas auto — „Citroën 2CV” jeb „pīles”. Taču izrādās, ka šim mazauto bija arī apvidus modifikācija — „2CV Sahara” — 1960. gadā uz „2CV” bāzes radīts īpatnējs pilnpiedziņas auto, kas aprīkots ar diviem dzinējiem, no kuriem viens atradās priekšā, bet otrs — aizmugurē, un katrs no tiem grieza savu riteņu pāri. Līdz 1971. gadam tika saražoti 694 „Sahara” eksemplāri.

Kas īsti ir jaunais „Citroën” modelis „Cactus”? Apvidnieks tas nav, jo iztrūkst pilnpiedziņas. Pēc tradicionāla krossovera šis braucamrīks arī neizskatās. Hečbeks? Bet klīrenss ir par apmēram 1 cm augstāks nekā parastam kompaktajam heč-

bekam, lai gan ir tādi paši R16 riteņi kā „C4” (var dabūt arī nedaudz lielākus — R17). Tātad — pseidokrossovers! Ieskatoties autobūves vēstures apcirkņos, pārņem tāda kā „dējā vu” sajūta. 1977. gadā uz pirmā civilā apvidnieka „Range Rover” popularitātes vilņa Francijā tika radīts pirmais pseidoapvidus automobilis (tajā laikā vēl nebija izdomāts smalkais un daudznozīmīgais apzīmējums „krossovers”) „Matra Rancho”, kas klientiem piedāvāja „bezceļnieka izskatu” par zemu cenu. Recepte šodien šķiet visai pazīstama — mazās klases priekšpiedziņas auto „Simca 1100” pikapa versijai pa perimetru tika uzlikti brutāli plastmasas moldiņi, nedaudz paaugstināts klīrenss un vēl aizmugurē uzlikta paaugstināta stiklplasta „būda” ar lieliem sānu logiem. Divainais

auto pat kļuva diezgan populārs, un līdz 1984. gadam, kad „Matra” zīmols jau bija iekļāvis PSA koncerna sastāvā, šo modeli saražoja gandrīz 58 tūkstošos eksemplāru.

„Citroën Cactus” konceptauto bija viens no zvaigznēm 2013. gada Frankfurtas Starptautiskajā autoizstādē, un tā dizains izpelnījās prestižā izdevuma „L'Automobile Magazine” atzinību. Sērījveida automobilim „Cactus” līdzība ar konceptu nav liela, taču izskats — stilīgs un neparasts, pat dinamiskāks, nekā tika gaidīts. Pazudušas ir koncepta apaļīgi izvalbītās acis, to vietā — 2014. gada modes klieziens — šaurie priekšējie lukturi. Unikālo „Citroën C4 Cactus” stilu ir viegli atpazīt, un tas ir atmiņā paliekošs. Nepieradināts avangarda dizains ar šaurajiem lukturiem radījis neaizmirstamu, taču ne katram pieņemamu veidolu. Turklāt auto sānu virsmas sargā „kaktusa ādas” plastmasas uzlikas! Speciāli veidots „Airbump” panelis nav tikai skaistuma elements, jo starp auto sāniem un gumiņu ir saspiests gaiss, lai pasargātu automašīnu no sīkiem ikdienas bojājumiem, skrāpējumiem un pat no sadursmes

sekām ar citu auto (ja vien trieciena ātrums nav lielāks par 4 km/h). Paneliņiem nav nepieciešama īpaša apkope, un tie pavisam noteikti sargā auto sāņus no paviršiem lielveikalu autostāvvietu kaimiņiem pat tad, ja blakus esošā auto durvis piektdienas vakarā tiek vērtas valā ar īpašu cinismu. „Airbump” paneli tiek piedāvāti 4 krāsu toņos („Black”, „Grey”, „Dune” un „Chocolate”), kas vairo auto personalizācijas iespējas — kopā ar pieejamiem 9 virsbūves krāsu toņiem un trīs salona komplektācijām („Stone Grey”, „Habana” un „Purple”). Stilu, salona ietilpību un vadīšanas komfortu ietekmē „Citroën C4 Cactus” optimālās proporcijas. Klīrenss kaktusam ir augstāks nekā ierindas hečbekiem, taču kopīgais virsbūves augstums gandrīz tāds pats. Kompakta hečbeka gabarīti (garums — 4,16 m, platums — 1,73 m, augstums — tikai 1,48 m) kaktusam liek atšķirties no jebkura cita mūsdienu krossovera, jo stilistiski tam piemīt sportiska hečbeka proporcijas (garāks un zemāks par krossoveriem) un 2,60 m garenbāze (kas ekvivalenta „Citroën C4”) piedāvā lielisku

Turpinājums 7. lpp ➤



A Kultūras ziņas

Grupas «Labvēlīgais Tips» jaunā programma «Brīvības nianse» 18. novembrī – «Arēnā Rīga»



„Nevar noliegt „Labvēlīgā Tipa” zināmu vietu Latvijas popmūzikas kopainā. Un, ja ir tāda iespēja atkal attaisnot savu eksistenci, turklāt – „Arēnā Rīga” 18. novembrī – Latvijas valsts svētku dienā, tad kāpēc ne?” par to, kādēļ grupa savu koncertu rīko tieši 18. novembrī, kad Rīgā netrūks visdažādāko svētku pasākumu, saka Fredis (Andris Freidenfelds), piebilstot – ja atsaukam atmiņā nesen vēsturi, šajā datumā „Arēnā Rīga” vairākkārt ir koncertējusi Krievijas grupa „Bi-2”. „Visu cieņu ārzemju māksliniekiem, taču – kāpēc svētku dienā gan neizvēlēties vietējo produktu?! Tas ir viens no galvenajiem iemesliem, kādēļ šogad nolēmām sniegt savu artavu gan patriotiskajā audzināšanā, gan paskatīties

uz savu valsti ar nelielu humora piesitienu.”

Par šā gada koncertšovu Fredis vēl norāda: „Nesen runāju ar diviem gados jauniem cilvēkiem. Viens man teica, ka viņam patīkot vecie gabali („Omnibuss”), bet otram – jaunie („Pa lēto”). Tādēļ mums ir jāmēģina attaisnot visu klausītāju cerības, atkal sarīkojot šīs trakās rudens viesības.”

Bilētes uz „Labvēlīgā Tipa” rudens koncertiem iepriekšpārdošanā nopērkamas visās „Biļešu Paradīzes” kasēs un internetā: www.bilesuparadize.lv. Zinot iepriekšējo gadu pieredzi, prātā nāk aksioma – kurš(a) ātrāk nopērk biļeti, labākā vietā sēž!

A Auto ziņas

Vācijā dīzeļus vairs nepērk

Pieprasījums pēc dīzeļauto Vācijā strauji krities, secina viens no Vācijas lielākajiem automobiļu tirgotājiem Autohaus24.

Lai gan Euro-6 dīzeļdzinējus nesen atklātās manipulācijas ar kaitīgo izmešu rādījumiem neskar, pieprasījums pēc automobiļiem, kas aprīkoti ar dīzeļdzinējiem, strauji krities. Autohaus24 statistika liecina, ka pircējs “dīzeļauto iet garām,” turklāt nav svarīgi, vai tas ir pilnīgi jauns automobilis ar Euro-6 standartiem atbilstošu motoru, uz kuru “dīzeļgeita” neatietas, ar Euro-5 aprīkots un „iespējami vainīgs,” Volkswagen vai kāda cita marka.

Kopš skandāla izraisīšanās pieprasījums pēc jauniem dīzeļauto krities par 20 pro-

centiem, neraugoties uz to, ka Euro-6 motoros „dubulto standartu” programmatūras nav un no citiem ražotājiem saņemts apliecinājums, ka viņi programmatūru, kas pārbaudēs ļāvusi noslēpt dzinēju radīto kaitīgo izmešu patieso apjomu, nav izmantojuši.

Volkswagen koncerna automobiļu pieprasījuma kritums skāris līdzīgā apmērā (22%), bet, izvērtējot atsevišķas markas, situācija mainās. Pircējs zaudējis uzticību Volkswagen (-40%) un Audi (-43%), bet pret Seat (-12%) un Škoda (-14%) izturas mazliet „draudzīgāk.” Acīmredzot pircējs nogaida, jo pieprasījums pēc mašīnām, kas aprīkotas ar benzīna dzinējiem palicis tādā pašā līmenī, vēsta Autohaus24 apkopotā informācija.

Valsts svētku lielkoncerts par godu Latvijas 97. dzimšanas dienai

Pirmo reizi par godu Latvijas valsts dzimšanas dienai, ieskandinot gaidāmo Latvijas simtgadi un atzīmējot mūsu valsts 97. gadskārtu, Patriotu nedēļas ietvaros 15. novembrī „Arēnā Rīga” tiks rīkots lielkoncerts „Latvijas spēka dziesmas”. Lielkoncerta programmā iekļauti tie skaņdarbi, kas cauri laikiem latviešiem bijuši īpaši nozīmīgi.

Šis vērienīgais un krāšņais muzikālais notikums neapšaubāmi būs viens no galvenajiem valsts svētku programmas pasākumiem, jo koncertā piedalīsies daudzi izcili mākslinieki: dziedātāja Ieva Akuratere, leģendārās aktrises Olga Dreģe un Lilita Ozoliņa, rokdziedātāji ALEX un Atis Leviņš, operdziedātājas Evita Zālīte, Sonora Vaice un Elīna Šimkus, TDA „Dzintariņš”, dziedošie Nacionālā un Dailes teātra aktieri Dita Lūriņa, Marija Bērziņa, Rēzija Kalniņa, Ģirts Ķesteris un

Artis Robežnieks, dziedātāji Ralfs Eilands un Aija Andrejeva, kā arī LNSO pirmo vijoli grupas koncertmeistars Raimonds Ozols.

Par koncerta muzikālo pavadījumu rūpēsies instrumentālais ansamblis Kristapa Krievkalna vadībā. Koncerta programmai izvēlētas latviešiem dažādos laikos svarīgās dziesmas: „Manai tautai”, „Dzimtā valoda”, „Daugaviņa”, „Brīvību Baltijai”, „Sena kalpu dziesma” un daudzas citas, par kurām koncerta dalībniece – Atmodas laika dziedātāja Ieva Akuratere – teic: “Mūsu laikabiedri – komponisti un dzejnieki – ir radījuši šā laika tautas dziesmas, kuru saturiskā vērtība un latviskās ziņas spēks mūs stiprināja brīvvalsts atgūšanas cīņās, dod pārliecību par patriotisma nozīmi tagad, vienlaikus ļaujot izskanēt dziesmu skaistumam vēl daudzās paaudzēs, stiprinot mūsu tautas pašapziņu, un atkal un atkal no jauna iededzot latviešu tautas dvēselisko uguni.” Savukārt aktrise Rēzija Kalniņa pauž: „Mūzika, vārdi, dziesmas kā spēks vienmēr ir vienojuši mūsu valsti un dziesmas. Mēs to darām, ticot un apzinoties, ka ikviens vārds, katra skaņa rada mūsu realitāti. Tālab šis koncerts ir kā mūsu kopīgā lūgšana un pateicība par mūsu neatkarīgo valsti – Latviju.”

Jāuzsver, ka šogad aprit jau sestais gads, kopš televīzijas kanāls LNT novembrī sāka svinēt Patriotu nedēļu, aizsākot tradīciju ar sarkanbaltsarkano lentīšu piesprašanu. Ik gadu Patriotu nedēļas ietvaros LNT ar īpašu programmu aicina sajūst



prieku un lepnumu par mūsu zemi Latviju! Arī šogad programma būs īpaša, dodot ikvienam skatītājam iespēju kļūt par daļu no tās un baudot Latvijas dzimšanas dienas lielkoncertu „Latvijas spēka dziesmas”!

„Latvijas spēka dziesmas, kurās izdziedāta mūsu tautas pieredze, tāpat kā latviešu tautas senās rakstu zīmes, folklorā un par simboliem kļuvušie arhitektūras pieminekļi, ir mūsu tautas kultūrvēsturiskais mantojums. Mums kā Latvijas apdrošināšanas sabiedrībai ir gan gods, gan pienākums atbalstīt kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu. Esmu pārliecināts, ka Latvijas spēka dziesmās izdziedātā mūsu tautas stiprā griba, uzcītīgais darbs un kopības varenība ir mūsu tautas spēks, kas spēj iedvesmot un stiprināt pārliecību par mūsu spējām,” saka koncerta līdzrauga – apdrošināšanas akciju sabiedrības „BTA Baltic Insurance Company” – valdes priekšsēdētājs Jānis Lucaus.



Gaismas festivāls «Staro Rīga»

Gaismas festivāls „Staro Rīga” šogad notiks no 18. līdz 21. novembrim, un tā devīze būs „Gaismu sauca... Latvijas māju sajūtu meklējot”. Festivālā būs skatāmas četras gaismu instalāciju programmas: festivāla pamatprogramma „Latvijas māju sajūtu meklējot”, starptautiskā projekta „Baltic Light Chain” („Baltijas gaismas ķēde”) darbu programma, līdzdalības akcijas „Rīgas karnevāls” gaismas instalācijas un 2014. gada festivālā uzsāktā ārvalstu gaismas festivālu starptautiskā programma.

Festivāla pamatprogrammā „Staro Rīga” aicinās ikvienu domāt un kopīgi meklēt Latvijas māju sajūtu – kādai jābūt mūsu kopīgajai dzīves telpai, mūsu mājām, mūsu valstij. „Mēs visi dzīvojam vienā valstī un vienā laikā. Mums visiem ir lietas, ko uztveram līdzīgi, kas mūs visus sajūsmina, iedvesmo un palīdz, vairo mūsu prieku un lepnumu. Ikviens, kurš ar

Latviju ir saistīts, ikviens Latvijas iedzīvotājs, apzinās piederību Latvijai – vietai, kurā dzīvo un kurā grib ļoti justies. Kas ir tas, kas mūs vieno? Ko mēs katrs saucam par savu māju sajūtu?” tēmu raksturo gaismas festivāla kuratore Diāna Čivle. Festivāla pamatprogrammas „Latvijas māju sajūtu meklējot” gaismas objekti tiks izvietoti uz Brīvības ielas ass no Krastmalas līdz Stabu ielai.

Starptautiskā projekta „Baltic Light Chain” ietvaros tapušie Igaunijas, Lietuvas, Latvijas un Polijas jauno mākslinieku darbi būs apskatāmi Vērmanes dārzā, bet ārvalstu gaismas festivālu starptautiskās programmas instalācijas, kas izrādītas Eiropas gaismas festivālos, tiks izvietotas Vecrīgā. Līdzdalības akcijas „Rīgas karnevāls” darbus, ko veidos Rīgas iedzīvotāji, uzņemēji un iestādes, varēs aplūkot visā Rīgā. Gaismas festivāla „Staro Rīga 2015” objekti būs aplūkojami no 18. līdz 21. novem-



brim katru dienu no plkst. 18 līdz 23.

Gaismas festivāls “Staro Rīga” šogad notiek UNESCO Starptautiskā gaismas un gaismas tehnoloģiju gada zīmē. Šajā gadā sabiedrība aicināta novērtēt gaismas tehnoloģiju nozīmi cilvēces kultūras un mākslas attīstībā, uzsvērt tehnoloģiju nozīmi ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanā, to nozīmi katrā cilvēka dzīvē un ikdienā. Pēc UNESCO iniciatīvas visā pasaulē īpaša uzmanība tiks pievērsta gaismas un gaismas tehnoloģiju nozīmei cilvēces labklājības sekmēšanā, tostarp informācijas pieejamības, sabiedrības veselības veicināšanā un globālo vides aizsardzības mērķu sasniegšanā.

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 apvirošanu.
- 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

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

Suzuki Vitara



► Turpinājums no 1. lpp.

pēc ārējiem izmēriem (garums 4175 mm, platums 1775 mm, augstums 1610 mm, riteņu bāze 2500 mm) ir nedaudz mazāks par „Jeep Renegade” un „Opel Mokka”, bet lielāks par „Nissan Juke”. „Suzuki” nenoliedzami ir izdevies radīt modeli ar izteiksmīgu vizuālo identitāti, šis jaunais samurajs kopējā mūsdienu krossoveru jūrā būs labi pamanāms, jo tam ir atšķirīgas virsbūves un stilistisko elementu proporcijas. Turklāt tiek piedāvātas visai netradicionāli dzīvespriecīgas virsbūves krāsas un pat divu toņu kombinācija — jumts pieejams gan tikai baltā vai melnā krāsā, bet atlikušo virsbūves daļu var izvēlēties arī dzīvespriecīgi optimistiskos un spilgtos toņos.

„Suzuki” izsenis pazīstams kā praktisku un izturīgu apvidus auto ražotājs, un tas joprojām atspoguļojas jaunā modeļa inter-

jerā. „Vitara” — pat glaunākajā „GLX” aprīkojuma komplektācijā — tomēr ir diezgan vienkāršs auto, tiesa, ar jau standartā uzstādītiem ādas/alkantaras sēdekļiem un 7 collu skārienekrānu priekšējā panela vidū. Salona arhitektūra vienkārša, ar loģiski izkārtotām pogām un slēdžiem, šoferītim viss pa rokai, apdare arī vienkārša, klimatu regulē ar pogām, mūzikas skaļumu — tikai ar skārienekrāna palīdzību. Tāpat arī viedtālruna savienojums un atpakaļskata kamera ir ekstras, bez kurām mūsdienās jau grūti iztikt, tāpēc viss šīs tehnoloģiju komplekts, ieskaitot adaptīvās kruīzkontroles sistēmu, jaunā „Vitara” pircējiem ir pieejams. Priekšā sēdošajiem par vietas trūkumu nevajadzēs sūdzēties, turklāt vadītāja ērtības papildina iespēja regulēt stūres kolonnas leņķi un dziļumu. Aizmugurējā sēdekli ir tieši tik daudz vietas, cik var sagaidīt no kompakta krossovera,

ra, „Vitara” drīzāk ir piemērots četriem, nevis pieciem cilvēkiem. Bagāžnieks ar 375 litru ietilpību standarta konfigurācijā ir lielāks nekā konkurentiem „Renegade” un „Juke”, taču, nolaižot aizmugures sēdekļu atzveltnes, līdzena bagāžas nodalījuma grīda neveidojas. Senos laikos apvidnieka komplektācijā obligāto rezerves riteni „Suzuki Vitara” tagad aizstāj maziņš riepas remonta komplekts.

„Vitara” tiek piedāvātas divas motorizācijas opcijas — 1,6 litru „VVT” benzīna motors kombinācijā ar piecu pānesumu manuālo transmisiju vai sešpakāpju automātu un 1,6 litru dīzeļdzinējs ar piecu pānesumu manuālo transmisiju. Degustētā 1,6 litru „VVT” benzīna motora jauda (120 ZS) ir adekvāta, turklāt tas rada tīri jauku sportisku skaņu. Dzinējs nīpris un ekonomisks. Motors pie 6000 apgriezieniem minūtē attīsta 120 ZS un maksimālo griezes momentu — 156 Nm — sasniedz pie 4400 apgr/min. Skaitļi „uz papīra” pieticīgi, taču reālajā dzīvē „Vitara” palīdz lieliskā piecpakāpju manuālā pānesumkārbā. Tā strādā vienmērīgi un precīzi, ļaujot saglabāt augstus apgriezienus, kādos „Vitara” reakcija uz gāzes pedāli ir visatsaucīgākā. Tieši pateicoties šim motora un pānesumkārbas duetam, braukšana ar „Vitara” ir pārsteidzoši patīkama un dinamiska. Vienīgi, šādā veidā izmantojot auto sniegtās iespējas braukt dinamisko režīmos, degvielas patēriņš būs augstāks nekā ražotāja vidēji solītie 5,6 litri uz 100 km; taču mūsu degustācijas brauciena laikā patēriņš šķita pilnībā apmierinošs — tā arī nepārkāpa septiņu litru iedaļu.

„Vitara” brauc un vadāms pārsteidzoši viegli, gandrīz kā kompakta „Corolla”, piekare diezgan pacieta, taču no bedrēm nebaidās, tāpat nebaidās arī no straujiem manevriem uz ceļa, stūres reakcijas ir pietiekami precīzas un adekvātas. Garākos braucienos šis auto nenogurdina. Daļēji par to jāpateicas arī stabilitātei pagriezienos — virsbūves sānsveres praktiski nav jūtamas. Braukšanas laikā dažreiz gan jūta-

mas skaņas izolācijas vājās vietas, jo salona var dzirdēt gan riepu švīkstoņu, gan arī dzinēju, taču mūzikai salonā un sarunām tas netraucē. Un piekares cietība neizpaužas tik lielā mērā, lai katru pārbraukto asfalta plaisu un kanalizācijas lūkas vāku varētu sajust arī salonā.

„Vitara” tagad ir mūsdienu krossoveriem raksturīgā automātiskā abu asu piedziņas sistēma, kas ikdienā un labos braukšanas apstākļos degvielas taupīšanas nolūkā dzinēja vilkmi novada tikai priekšējai asij, bet aizmugurējos riteņus pieslēdz tikai tad, kad nepieciešams. Viduskonsolē

pie rokas bremzes sviras ir slēdzis, kas ļauj izvēlēties vienu no trīs režīmiem — automātisko, sporta un „sniega”, kurš tikpat labi derēs arī dubļos vai irdenās smiltīs. Tomēr bezceļu spēju ziņā šis japāņu samurajs atrodas tuvāk „Jeep Renegade” nekā „Nissan Juke”. „Vitara” pastāvošā iespēja sabloķēt 4x4, kā arī lielās riteņu arkas un 195 mm klirensis pārliecina, ka ar šo auto varēs justies droši arī ārpus krossoveriem ierastās komforta zonas, doties necelos, kur vairums moderno priekšpiedziņas krossoveru savu degunu bāzt pat neiedrošinātos...



Degustācijas secinājumi

„Suzuki Vitara” no lauku opapa „bobika” beidzot ir pārtapis par mūsdienīgu kompakto krossoveru. Ja japāņu dizaineru mērķis bija radīt vizuāli atšķirīgu auto, viņiem tas ir lieliski izdevies. „Vitara” vienlaikus ir stilīgs un ļoti solīds auto, kas no priekšas izskatās gandrīz kā ekskluzīvais „Evoque”... „Vitara” eksterjers ir pietiekami reprezentabls, salons proletāriski vienkāršs un plašs, ērts bagāžas nodalījums. Dzinējs ekonomisks, bet solīdā piekare sola ilgmūžību un uzticamību, kas vienmēr piemītusi vitarām.

Arī cena ir pievilcīga — bāzes GL versijā ar to pašu 1,6 „VVT” benzīna dzinēju, priekšējo riteņu piedziņu un mehānisko kārbu jums nāksies šķirties vien no 13 990 eiro. Vislētākais priekšpiedziņas „Vitara” maksā zem 14 tūkstošiem eiro, optimāli aprīkota GL+ modifikācija ar benzīna dzinēju un pilnpiedziņu maksā 17 990 eiro, bet „Vitara” ar 1,6 litru 120 ZS dīzeļdzinēju un pilnpiedziņu maksā nepilnus 22 tūkstošus eiro. Piesātinātajā krossoveru tirgū tik izdevīgu piedāvājumu nav daudz!

Citroën C4 Cactus

► Turpinājums no 6. lpp.

salona ietilpību.

Iekāpjot salonā, pirmajā mirklī pat aizraujas elpa! Kaut kas starp kapteiņa Nemo zemūdenes motīviem un Holivudas zvaigžņu kariem. Salona apdare ir ne mazums interesantu dizaina risinājumu. Avangardisks panelis, kurā iespraustas divas „planšetes” — četrstūrains mērinstrumentu digitālie ekrāni, savdabīgs „bardačoka” noformējums, no trim pogām sastāvošs ātrumpārslēgs, durvju rokturi kā antikam koferim, divānveida priekšējais sēdekļis... „Cactus” piedāvā elegantu, horizontālās līnijās veidotu priekšējo paneli, kas uzlabo vadītāja vietas iekārtojumu un rada iespaidu par plašāku salona telpu, kas šķiet pat ērtāka nekā tiešajiem konkurentiem „Peugeot 2008” un „Renault Captur”.

Kāpēc gan brauciena laikā sēdēt tālu vienam no otra? Kopējais „sofas” koncepta priekšējais sēdekļis pilnā mērā aizstāj mīkstu divāniņu. Ļoti ērtas un plašas sēdvietas atdala tikai paceļams roku balsts. Labāk to paceļam augšā un sežam tuvāk, lai var samīļoties! Kāpēc gan mocīties ar daudzajām vadības pogām? — te visas funkcijas (klimata kontrole, mediji, navigācija, tālrunis, konfigurācija un palīdzība vadīšanā) apvienotas 7 collu skārienjutīgajā ekrānā! Vienīgā grozāmā poga ir audiosistēmas skaļuma regulētājs. Salona klimatu var regulēt tikai ar skārienjutīgā ekrāna palīdzību, pie kā nav nemaz tik viegli pierast. Uz kaktusiņa sievišķo orientāciju norāda spoguļītis, kas iestrādāts tikai vadītāja saulesargā, pasažierim tāds nav paredzēts. Aizmugures sēdekli diviem pieaugušajiem ir ļoti ērti, varētu saspiesties arī



trīs. Turklāt aizmugurējās durvis ir lielas, ērtas mantu kabatas, bet sānu logus var atvērt, tikai izbīdot uz āru, nevis nolaižot. Bagāžnieka ietilpība ir 358 litri, — pietiekama, lai ērti novietotu visu četru braucēju ceļasomas. Aizmugures sēdekļa atzveltnes nav dalāmas, tā gan ir nolaižama, bet līdzena grīda neveidojas. Braukšanas komfortam kalpo vienkārša un atjautīga inovācija — „Magic Wash”, kas novērš vējstikla mazgāšanas rezultātā radītu vizuālo diskomfortu, jo stikla apskalošanas difuzori ir integrēti logu sločinās.

Dzinēja darba tilpumi kaktusam ir divi — 1,2 litru benzīniņš un 1,6 litru dīzelis. Tiesa, variācijas ir vairākas: „1.2 VTi” ar 82 ZS jaudu, „e-VTi” ar tiem pašiem 82 zirgiem, „1.2 e-THP” turbomotors ar 110 zirgspēkiem, „1.6 e-HDi” ar 92 zirgiem un „BlueHDi” ar 100 zirgspēku jaudu. Pamatā tiek uzstādīta pie-

cpakāpju manuālā pānesumkārbā, ko arī iesakām izvēlēties — lēts, pierasts un gana ērts risinājums. Ja vēlaties nebijušas sajūtas un savdabīgas braukšanas manieres, varat riskēt ar robotizēto mehāniku, jeb ETG elektromehānisko bezsajūga kārbu, kas pieejama 82 ZS benzīniņš un 92 ZS dīzeļiem.

Mūsu gadījumā pirmo degustējam spilgti sarkanu kaktusu ar „1,2 e-VTi” benzīniņku, kurš ar saviem 82 ZS ir gana nīpris šādam 1510 kg vieglam auto. Varētu pat atļauties braukt sportiskā stilā, taču attur automātiskās pānesumkārbas lēnīgums. Tā ir „Citroën ETG5” transmisija, piecpakāpju elektromehāniskā pānesumkārbā, kura slēdzas ar 3 pogām — D, R, un N. Pogas spaidīt ir visai ērti, kaut gan ļoti neparasti. „Parking” režīma nav, ikreiz jālieto rokas bremzes svira. Te nu šoferītim jāatceras, ka „rocenes” novilkšana ir ne tikai vēla-

ma, bet obligāta! Droši vien tieši tāpēc „rocenes” kļūst ir pamatīgs, ar pilnu plaukstu tverams. Tomēr galvenā īpatnība, pie kuras grūti pierast, ir tā, ka pānesumi slēdzas visai domīgi, pauze īpaši jūtama starp pirmo un otro robu, turklāt pārslēgšanās ātrumu neietekmē tas, vai vadītājs spiež gāzes pedāli grīdā. Uz stūres ir arī pānesumu pārslēgšanas lāpstiņas, bet arī tās nespēj procesu būtiski paātrināt, tāpēc visi apdzīšanas manevri jāplāno laikus. Jau pēc degustācijas uziņāju, ka šo elektromehānisko pānesumkārbu var apmānīt, tieši pirms pārslēgšanas uz mirkli atlaižot gāzes pedāli. Konkrētajam dzinējam degvielas patēriņš pilsētā ir 5,1 litrs, ārpus pilsētas 3,9 un kombinētajā ciklā jāiekļaujas 4,3 litros uz 100 km. Ar papildaprīkojuma esošu panorāmas stikla jumtu, 17 collu vieglmetāla diskusiem ar divtoņu apdari un „Habana” brūna velūra salona apdari šāds auto maksā 19 460 eiro. Otrs degustētais „Cactus” bija aprīkots ar „1.6 BlueHDi” 100 ZS dīzeļdzinēju komplektā ar piecu pānesumu manuālo kārbu. Šis 1610 kg viegla auto brauks tik dinamiski, cik vien enerģiski vadītājs spēs pār-

slēgt pānesumus un spiest pedāli grīdā, turklāt, ja piedomāsi par ekonomiju, kombinētais degvielas patēriņš var būt tikai 3,4 litri uz 100 km. Kopā ar papildaprīkojuma esošu tumši pelēku „Mica” sēdekļu apdari un „Stone Grey” salona apdari automašīnas cena ir 20 805 eiro. Salīdzinot abus degustētos auto, mana izvēle droši vien būtu dīzelis ar mehānisko kārbu.

Patīkami pārsteidz kaktusiņa gaitas īpašības. Tas brauc stabilāk par lielāko daļu kompakto krossoveru, jo tam ir zemāks virsbūves augstums un mazāks svars nekā vairumam tiešo konkurentu. Turklāt šķietami rotaļīgais automobilis lieliski uzvedas pagriezienos. Virāžās pat nav sajūtas, ka tas gribētu sāvērties vai izslīdēt. Piekare ir saturīga, drīzāk mīksta, nevis cieta, taču necaursītama pat uz grantsceļa trepes. Saturīgā piekare un paaugstinātais klirensis sniedz drošības sajūtu, lai pārlieku nebremzētu, pārbraucot tramvaja sliedes, kā arī Rīgas ielu ielāpu un kanalizācijas vāku priekšā. Stūre visai paviēgla, taču gana precīza. Pilsētā manevrēšana pavisam viegla, pateicoties vieglajai stūrei un labai pārredzamībai.

Degustācijas secinājumi

Kādas gan mūsdienās ir ideāla pilsētas automobiļa galvenās īpašības? Pamanāms, stilīgs dizains, kompakti izmēri, salona ērtības, laba pārredzamība un manevrētspēja, augstāks klirensis, neievainojami virsbūves paneli... „Citroën C4 Cactus” piemīt tās visas! Bet pats galvenais — kaktuss nebaidās būt atšķirīgs! Tas ir dzīvespriecīgs auto ar atmiņā paliekošu dizainu un unikāliem aksesuāriem. „Cactus” citādība ir tik atsvaidzinoša! Un jauniešiem tas patīk! Taču baidos, ka praktiskais latvietis, ieraudzījis „Cactus” klieidošo citādību, krustīdamies mūks pie sev tik mīļā vācu bezpersoniskuma un melnās krāsas. Tā noteikti nav „Cactus” vaina, ka mēs esam konservatīvi īgņas un visu jauno uztveram kā personisku apdraudējumu. Par laimi, pasaulē ir ne mazums citādi domājošo, kas ar savu klātbūtni spēj ieviest prieku un harmoniju pat nomācošajās melnās krāsas automobiļu rindās...

„Citroën” nekad nav slēpis, ka šis jaunais modelis ir vairāk piederīgs budžeta klasei. „Cactus” cena sākas ar 13 800 eiro. Tik maksā „1.2 VTi” 82 ZS benzīniņš ar manuālo kārbu. Jaudīgāks „1.2 e-THP” 110 ZS benzīniņš ar M5 maksā no 17 500 eiro, bet, lai iegūtu manu fāvoritu — „Cactus” ar 100 ZS dīzeli „1.6 BlueHDi” ar M5 —, būtu jāšķir-

BMW S1000XR



Ronalds Cimoška («RCUnlimited»)
sadarbībā ar «Suomy»

Iepriekšējā „AutoInfo” numurā rakstīju par Nr. 2. Beidzot ir pienākusi kārta arī Nr. 1. Jā, tieši numur viens, jo, „BMW S1000XR” tika izvēlēts par „Latvijas Gada Motociklu 2015”. Daudzi man ir jautājuši: „Nu nevar taču būt, ka tas ir tik ļoti labs, kā par to runā?” Apstiprinu — ir! Motocikls ir tik labs, cik vien var atļaut dotā standarta rāmji. Daudzi skeptiķi vīpsnāja par to, ka šāds motocikls ir izgata-vots, par pamatu ņemot superbaiku „S1000RR”, kas pelnīti skaitās viens no labākajiem pasaulē. Mana atbilde: „Acīmredzot vīpsnā tikai tie, kuri vēl nav dabūjuši izbraukt ar šo bestiju.” Uzskatu, ka tāda tipa motocikli tieši no sportbalkiem arī ir jātaisa! Šā motocikla veikspēja ir vienkārši satriecoša. Atliek tikai iesēsties ne visai zemajā 840 mm sēdekli, ieslēgt pirmo pāresumu, nedaudz piedot gāzi... un atjēgties tikai tad, kad jāuzpilda degviela. „Aizmirstības brīdī” pārņem absolūta negausības sajūta — gribas burtiski rīt un rīt ceļa un apkārtējās telpas kilometrus. Ar līdz 160 ZS deforsēto četrcilindru superbaika dzinēju aprīkots „XR” ir ļoti ātrs braucamrīks. No 0 līdz 100km/h šis zvērens ieskrienas nieka 3,1 sekundē. Viens mirklis, un 112 Nm jūs jau nes pretī apvārsnim ar 200 km/h lielu ātrumu. Dienmēl testa laikā bija spēcīgs sānvējš, kas neļāva sasniegt motocikla maksimālo ātrumu, bet arī tie 240 km/h, ko sasniedzu, nemitīgi cīnoties ar sānvēja brāzmām, pierādīja ne tikai to, ka motociklam rezervē vēl ir kādi 25km/h, bet arī fantastiski uzbūvētās šasija iespējas.

Sportbaika alumīnija rāmis, priekšējā apgrieztā tipa regulējamā 46 mm dakša ar 150 mm gājienu un abpusējā aizmugurējā

dakša ar 140 mm gājienu dara visu, lai braucējs jebkādos apstākļos uz ceļa justos pārliecināts un droši. Man bija izdevība vienlaikus salīdzināt vairākus iepriekšējo gadu tūrisma karaļus. Un visiem tiem bija viena un tā pati problēma — lai gan dzinēji ļāva attīstīt ļoti lielu ātrumu, šasija nespēja pilnvērtīgi turēt līdzī. Kamēr ceļš ir daudz maz gluds, nekādu problēmu. Tiklīdz spidometra bulta pārsniedz 180 km/h atzīmi un parādās nelīdzenumi,



pauguriņi un bedrītes, sāk purināt priekšējo riteni, dakša un rāmis nespēj tikt ar to galā un sākas voblings. Lai gan iespējams savākties, tomēr savu nervu devu tas nepieredzējušiem braucējiem tomēr paņem.

„S1000XR” atšķirībā no konkurentiem tāda problēma nepastāv vispār! Motocikls „lidoja” pa ielāpānu ceļu ar ātrumu 200 km/h, it kā nekas nebūtu bijis! Tas ar visu savu būtību kiedza: „Ielāpains ceļš nav iemesls, lai nomestu gāzi, — dod tik vīrsū!” Lai nu ko, bet dot vīrsū tas prot

labi! Turklāt, motocikls ir aprīkots pēc pilnas programmas. Papildus plašajam sistēmu aprīkojuma klāstam tam ir uzstādīts izslidošais sajūgs un abpusējais kvikšifters, kas ļauj pārslēgt pāresumus bez sajūga, gan uz augšu, gan uz leju. Vēl nekad nav bijis tik viegli un nepiespiesti braukt ar tik jaudīgu motociklu. Sajūgs faktiski ir nepieciešams tikai braukšanas uzsākšanai un tad, kad esat nolēmuši pilnībā apstāties. Agresīvi un ātri braucot, vairs nav jādomā,

pārslēdzoties ātri uz leju, par kādreiz tik svarīgām lietām kā starpgāzi, aizmugurējā riteņa nenoblokēšanu... Tagad to visu jūsu vietā paveic elektronika. Vienkārši „noskaidiet” ar kāju uz leju tik pāresumu, cik jums nepieciešams, un droši „lidojiet” iekšā pagriezienā. Visa uzmanība tiek veltīta tikai un vienīgi pilotēšanai. Tāpat „Traction Controle” neļaus aizmugurējam ritenim izslīdēt pagriezienā. Citiem vārdiem sakot, dod gāzi, spied bremzi un baudi braucienu! Motociklam no „lielā brāļa” pat ir aizgūta „Race ABS” sistēma, kas nepieciešamības gadījumā ļauj droši izmantot visu superjaudīgo bremžu potenciālu, kā arī kontrolē riteņu noraušanos, ja bremzējat pagriezienos. Pateicoties platajai stūrei un ērtajai sēdpozīcijai, „S1000XR” vadāms ļoti viegli un nepiespiesti. Priekšējam vējstiklam, kaut arī tas pilda savu funkciju diezgan apmierinoši, gan prasās pēc formas uzlabošanas. Bet tie ir sīkumi uz priekšrocību fona. Motocikls ir tik universāls, ka der gan kā ikdienas braucamais, gan kā ceļojumu motocikls, gan arī kā rīks, ar kuru var doties sacīkšu trasē un trenkāt superbaikus! Izskatās, ka ar „S1000XR BMW” ir nolēmis uz visiem laikiem izdzēst no plašāku ļaužu apziņas domas par „Ducati Multistrada” kā tiešo konkurentu. Pat ar vispilnīgāko aprīkojumu „BMW” tāpat maksā lētāk par itālieti.



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



turbomotors

TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS



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

www.turbomotors.lv

STARTERI un GENERATORI



SIA IZDARĪGS

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

TWINAUTO

Kvalitatīvas auto daļas un piederumi

Rīga, Ropažu iela 59
(preti Ciekurkalna tirgum)

Darba laiks: 9-18, S. 10-15, Sv. -

www.twinauto.lv

t. 20033383 Veikals
t. 20044494 Veikals
t. 29463403

twinauto_lv
veikals@twinauto.lv



REZERVES DAĻAS



Amerikāņu automašīnām
Jauns veikals!

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

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

SĒDEKĻU PĀRVALKI

AD
auto-dekor

- UNIVERSĀLIE
- SPECIĀLIE
- MIKROAUTOBUSIEM
- DAŽĀDI MATERIĀLI

VAIRĀK NEKĀ 250 A/M MODEĻIEM

AUTO PAKLĀJIŅI

FROGUIM

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

VAIRĀK NEKĀ 300 A/M MODEĻIEM

www.autoduals.lv