



2. lpp



7. lpp



5. lpp

Nem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO info

FEBRUĀRIS
NR. 1/2016 (215)

www.autonews.lv

A Degustācija

Pikaps — īstais auto ziemas priekiem

«Mitsubishi L200» un «Isuzu D-Max» degustācija

Agnis Krauja

Reizi gadā ar apskauzamu regularitāti Rīgu piemeklē dabas katastrofa, kas daudzviet citur pasaulē ir pazīstama kā gadalaiks, kuru sauc par ziemu un kas ir pat ļoti gaidīts. Par spīti laika prognozēm, Rīgā sniegs allaž uzsnieg negaidīti un pārvērš mūsu valsts galvaspilsētu par nervozu haosu ar netīri brūnu sāļta sniega putru it visur, milzu kupenām brauktuviņu abās malās un grandioziem sastrēgumiem. Rīgas pašvaldības dienesti rūpējas tikai par sabiedriskā transporta brauktuviņu attīrīšanu, sētnieki — tikai un vienīgi par gājēju ietvēm, bet viss sniega pārpalikums tiek draudzīgi nošķūrēts uz „pelēko zonu” starp

brauktuves vidusdaļu un ietvi, jo par šo zonu neatbild neviens. Tā kā personīgā autotransporta lietotāji galvenokārt apdzīvo tieši šo teritoriju, viņi no rītiem savas vakarā pie apmales noparkotās mašīnas vietā nereti atrod tikai milzīgu sniega kupenu... Tā nu valsts galvaspilsētā katrs cīnās ar lāpstu rokās pats par sevi un vienīgais satiksmes problēmu risinājums ir „puteņa biļetes” sabiedriskajā transportā. Ikvienā lauku miestā, kur vien pieejams traktors ar lāpstu, šis stāsts droši vien daudziem liksies neticams. Taču Rīgā izdzīvošanai tik neizturamos apstākļos ir nepieciešams visurgājējs un no svara ir katrs centimetrs. Te nu uz skatuves parādās pikapi! Lai gan bruņutransportiera riteņu arkas,



caur kurām var saskatīt vecmodīgu rāmi, pilsētvidē īsti neiederas, ziemā šādi smalkumi vairs nevienam nerūp. Galvenais, ka bezceļa pārvarēšanas īpašību ziņā pikapi parasti pārspēj savus līdziniekus krossoverus, pie mums sauktus par džipiem. Lidzvērtīga izmēra pikapi ir vieglāki un ar augstāku klīrensu nekā masīvie luksusa apvidnieki. Turklāt pikaps ir ne tikai ietilpīgi un droši, bet arī gandrīz tikpat prestižs transporta līdzeklis kā pilnizmēra džips.

Isuzu D-Max

Lai gan „Isuzu” ir vecākais no japāņu autoražotājiem, kura pirmsākumi meklējami 1916. gadā, un šodien arī lielākais dīzeļdzinēju ražotājs pasaulē, par šo auto zīmolu ikdienā nenākas bieži dzirdēt. Tam ir loģisks izskaidrojums — japāņu autoražotāja piedāvājumā jau ilgāku laiku no tā sauktajiem vieglajiem auto ir tikai un vienīgi pikapi, bet viss pārējais — smagā kravas un industriālā tehnika. Taču „Isuzu” pikapi tiek ražoti jau kopš 1963. gada un šodien sastopami visā pasaulē, tie uzticami kalpo pat visestrēmākajos klimatiskajos un ceļu apstākļos.

2012. gada „Isuzu D-Max” pikapu paaudze ienāca tirgū ar jaunu dizainu — 2,5 litru „Twin-Turbo” dīzeļdzinēju, transmisiju un drošības aprīkojuma līmeni, kas savulaik ļāva šai markai ieņemt stabili vietu pikapu tirgus segmentā arī Baltijā, kur līdz šim pārliecinoši saimniekoja „Toyota Hilux”. Šodien vecais labais „Isuzu D-Max” izskatās tikpat robusts un izaicinājumiem gatavs kā tā priekšteči. Nē, tas izskatās vēl patiesāks, taisnprātīgāks un virsīgāks nekā jebkad agrāk! Neparastās formas priekšējie lukturi, izteismīgās radiatora restes un akcentētās riteņu arkas piešķir automobilim zināmu pievilcību. Pamatīgs un monumentāls — tas atgādina veco laiku apvidniekus. Auto kārtīgam lauku vecim, kura prātu aizņem hektāri, tonnas, labības cenu prognozes, mežizstrāde un medības. „Isuzu D-Max” viņa dzīvē ir istajā vietā un laikā!

Pikapu ir iespējams pasūtīt dažādās komplektācijās un pat ar diviem atšķirīgiem kabīnes tipiem — „Space Cab” un „Double Cab”. Lai gan pirmajā variantā kravas kaste būs 1795 mm gara, populā-

rākā ir virsbūve ar dubulto kabīni, kurā kravas kaste ir par 243 mm īsāka, toties ir piecas ērtas sēdvietas divās rindās, tā ka pasažieri brīžiem var pat aizmirsties, ka brauc ar kravas auto. Interjers ir vienkāršs, askētisks un maksimāli funkcionāls, gana plašs un ērts, atbilstoši šā segmenta auto. Visi kloķi un slēdži ir lieli un ērti, sēdekļi — stingri un izturīgi, uzreiz ir skaidrs, ka šis ir kārtīgs „dzelza gabals” rupjiem tēviņiem, nevis iepirkumu ratīni čivavas īpašnieci. Pārskatāms mērinstrumentu panelis un lieli slēdži, ko ērti var pārslēgt arī ar cimdziem, kas nepieciešami, jo nav stūres apsildes. Salons ir gana plašs pieciem pieaugušiem braucējiem. Iekāpšana — ērta kā pa priekšējām, tā pa aizmugurējām durvīm, tikai jākāpj būs augstu. Aukstā laikā, kad āra temperatūra tuvojas mīnus divdesmit grādu atzīmei, pikapa kabīne iesilst ļoti lēni, kā arī sānu logiem ir tendence pārklāties ar leduspuķēm. Tomēr braucēji nesalst, jo ir efektīva sēdekļu apsilde. Skaņas izolācija ir pieņemama, ceļa trokšņi tikpat kā netraucē, bet dīzeļdzinēja murrāšana ir pat patīkama.

Turpinājums 4. lpp ➤



SIA RIČ
AUTONOMO SILDĪTĀJU
uzstādīšana
remonts
rezerves daļas
Eberspächer
Webasto
Granita iela 26, Rīga
Tālr.: 67701560
29116340
tkrich@mailbox.riga.lv
www.rich.lv

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

SAMARIEŠU APBIEVĪBA
LATVIJAS
Saņem izziņu
30 minūtēs!
MEDICĪNISKĀ KOMISIJA
▶ autovadītājiem
▶ ieroču nēsāšanai
▶ pirmstermiņa komisija
TĀLR. 67627653
KATRU DARBA DIENU 9:30-17:30
BAUSKAS IELĀ 86, 3. STĀVĀ (CSDD ĒKA)

LABAS ZIEMAS UN M+S
RIEPAS
FREDA RIEPAS - PILNS RIEPU SERVIS
- RIEPU REMONTS
- AUTO DISKI
DD 9-19
S,SV 9-15
T: 2868 3690
2910 7060
Dreiliņi «LIEPLEJAS»

ISUZU D-MAX
DOUBLE CAB
Cena sākot no
25 200 EUR
Autobrava® SKATĪTIES
PLĀŠĀKI!
www.autobrava.lv
SIA "Autobrava", Rīga, Bīķernieku iela 145, LV-1079,
Telefons: +371 671 462 55

A Degustācija

Honda HR-V

Agnis Krauja

Pēc deviņu gadu klusēšanas „Honda” efektīgi atgriezās mazo krossoveru segmentā, kurā tirgus daļas jau savā starpā sadalījuši konkurenti. Lai gan jaunais „HR-V” izceļas ar dinamisku dizainu un rekordlielu salonu, jāpauz, vai šī atgriešanās nav novēlota?

Iepriekšējais „Honda HR-V” krossover tika ražots no 1998. līdz 2006. gadam. Vispirms pasaule ieraudzīja „Wild and Joyfull” konceptauto 1997. gada Tokijas motoršovā. Jau pēc gada šis auto nonāca pārdošanā ar nosaukumu „Hi-rider Revolutionary Vehicle”, jeb „HR-V”. Tobrīd vēl nebija izdomāts jēdziens „krossover”, tāpēc „HR-V” kļuva par celmlauzi tā sauktajā mazo apvidus auto segmentā. Un, protams, uzreiz izpelnījās ekspertu kritiku. „Ārēji tas varbūt izskatās pēc apvidus auto, taču patiesībā „HR-V” tāds nav. Faktiski, tas ir ģimenes hečbeks, kas atrodas mazliet augstāk virs zemes nekā citi ģimenes hečbeki.” Šādas un līdzīgas atsauksmes bija lasāmas pasaules autopresē. Kurš eksperts gan toreiz varēja iedomāties, ka nākotne piederēs tieši šādas koncepcijas mašīnām...

Savulaik pilsētas minikrossoveru ēras atklājējiem „Honda HR-V” savu dzimtas turpinājumu vajadzēja gaidīt vairāk nekā deviņus gadus. Iepriekšējo „HR-V” pārtrauca ražot 2006. gadā, un „Honda” tirgotāji visus šos gadus bezspēcīgās dusmās noskatījās, kā konkurenti pievāc mazo džipiņu pircējus. Pēdējos gados mazo krossoveru ražotājiem radies nopietns papildu stimuls, jo neticamā kārtā šādas mazas, izveicīgas, stilīgas automašīnas kļuvas pieprasītas pat Amerikā. Ne velti otrās paaudzes „Honda HR-V” koncepts debitē-



auto sānos. Dizainu pozitīvi novērtējuši arī pircēji Amerikā, kur šis auto veiksmīgi tiek pārdots jau vairāk nekā gadu. Kā zināms, amerikāņiem neglītu auto pārdot neizdosies...

„Honda HR-V” ir mazās klases krossover uz mazauto „Jazz” bāzes, taču pēc salona izmēriem tas atbilst pirmās daļai „Honda CR-V”. Lai gan daudzviet „HR-V” tiek salīdzināts ar „Nissan Juke”, šādu salīdzinājumu uzskatu par nedaudz nekorektu, jo izmēros mazāks „Juke” ir dzīvesstila auto, kas ietilpības un praktiskuma ziņā

maziņš ātrumpārslēga kloķītis uz augstās viduskonsoles tuvu stūrei, viss ir ļoti ērti. Zem viduskonsoles labi paslēpts plauktiņš mobilā telefona novietošanai, kura sienā atrodama strāvas rozete un ligzdas USB pieslēgvietai. „Honda” jaunā multimediju sistēma „Connect” ar „Garmin” navigāciju un klimata iekārta ar skārienjutīgu vadību. Komforta funkcijas, kā jau modernos auto pierasts, regulējamas ar 7 collu skārienkrāna palīdzību, taču es palieku pie domas, ka audiosistēma un klimatkontrolē bez nevienas pašas „uz dullo” sataustāmas pogas nav šā gadsimta parocīgākais izgud-



rojums. Tagad pie galvenā — „HR-V” ir absolūts ietilpības rekordists! Būdam mazās klases krossover, tas „izgriez pogas” pat par izmēru lielākiem modeļiem. Bagāžnieks ir lielāks nekā klasi augstākajam „Nissan Qashqai”, un aizmugurē ir neticami daudz vietas. Asprātīgā „Honda Magic Seat” sistēma ļauj aizmugurējos sēdekļus pēc vajadzības gan nolocīt, gan pacelt. Un, tā kā degvielas tvertne atrodas zem vadītāja sēdekļa, bet pilnpiedziņas nav, grīda salona aizmugurē ir zema, līdzena un plaša. Skaitļu valodā „HR-V” bagāžnieka tilpums ir 470 litri, bet, noguldot otro sēdekļu rindu, brīvā telpa sasniegs grandiozus 1533 litrus. Praktiskumu vēl palielina bagāžnieka zemā apakšmaļa un iespēja salonā pārvadāt pat atsevišķus 2 metrus garus priekšmetus. Bagāžnieka ietilpības ziņā „HR-V” par veseliem 120 litriem pārspēj tiešos konkuru-

tam nav mērķauditorijai tik būtiskā „automāta”. Japāņu inženieriem pavevusies blīva, ietilpīga „HR-V” piekare, kas Latvijas ceļa apstākļos iztieks bez sānsverēm un kratīšanās, taču šķiet, ka tai šobrīd trūkst pietiekami jaudīga dzinēja, kuru potenciālu varētu realizēt. Tā nu braukšana ar „HR-V” sanāk saturīga, līgana, salīdzinoši mīksta un komfortabla, bet pie stūres prāts nenesas uz dinamiskajam mašīnas dizainam atbilstošu sportošanu.

Kā jau minēju, „HR-V” pilnpiedziņa nepienākas. Tātad, nobraucot no asfalta, hondiņa ar „Jeep Renegade” nevar konkurēt. Taču, salīdzinot ar saviem priekšpiedzīņas sugasbrāļiem, „HR-V” ir visai izdevīgā pozīcijā, jo ar savu 175 mm klirensu pārspēj „Renault Captur” par 10 mm un „Opel Mokka” par 7 mm. Kā zināms, ziemas apstākļos izdzīvošanas cīņā Rīgas ielās visu izšķir centimetri un milimetri...



ja 2014.gada Ņujorkas autošovā, bet tā pašā gada Losandželosas autošovā tas tika izrādīts jau kā ražošanai gatavs modelis. Izrādās, ka šāds auto, tikai ar nosaukumu „Honda Vezel”, jau vairākus gadus iepriekš bija pieejams Japānā.

Tātad „Honda” atgriezās globālajā tirgū ar lielisku produktu, kas no iekšpuses izrādās lielāks un daudz ērtāks, nekā sākotnēji varēja cerēt. Jaunais „HR-V” ir viens no glītākajiem kompaktajiem krossoveriem, tā dizainā jaušama dinamika, nevis utilitāri mērķi. Auto dizains ir pareizās devās saspringts, sportisks un masīvs. Efektu pastiprina slēptie aizmugures durvju rokturi un stilīgais kāpslis, kas integrēts

ar „HR-V” nevar konkurēt. Pēc ārējiem un salona izmēriem hondiņas tuvākie konkurenti ir „Jeep Renegade” un „Opel Mokka”, par kuriem „HR-V” ir nedaudz garāks un arī zemāks, kā arī visos izmēros tikai nedaudz mazāks „Renault Captur”.

Pirmie iespaidi, iekāpjot salonā: šai hondiņai ir mūsdienīga, ergonomiska, ļoti patīkama vadītāja vieta un klases ietvaros pārsteidzoši liels plašums aizmugurē; varbūt nav tik izteiktas „Premium” sajūtas kā „Jeep Renegade”, taču salona dizains ir krietni interesantāks. Sēdpozīcija vairāk pietuvināta vieglajiem auto, nav tik augsta, kā krossoveros pierasts. Stūre, pedāļi un vadības sviras ir sievišķīgi vieglas,

Degustācijas secinājumi

Vai „HR-V” atgriešanās nav novēlota? Ja „Honda” savu jauno produktu laistu tirgū uzreiz pēc „Nissan Juke” parādīšanās, iespējams, ka mazo krossoveru tirgus pārdale būtu pavisam citāda. Taču arī tagad jaunais „HR-V” ir kļuvis par veiksmīgu globālu produktu (kopš 2015. g. sākuma tiek pārdots ASV, Austrālijā un Brazīlijā kā „Honda Vezel”) un deficīta precī Eiropā, tostarp arī Latvijā. Ražošanas jaudas jaunajā, modernajā Meksikas rūpnīcā diemžēl vēl nespēj apmierināt milzīgo pieprasījumu.

Tirgus analītiķi sola, ka mazās klases krossoveru tirgus līdz 2017. gadam vēl divkāršosies. Tomēr šā ienesīgā segmenta piesātinājums ir tāds, ka katram jaunpieņācējam jāprot izcelties ar kaut ko īpašu. „Nissan Juke” savulaik šokēja ar ekstrava-

ganci, „Opel Mokka” pārsteidza ar vispusību, „Fiat 500X” trumpis ir neatkārtojams retro stils, „Jeep Renegade” „spiež” uz legendāro bezceļnieka mantojumu, „Renault Captur” izceļas ar dizaina eleganci, savukārt „Mazda CX-3” viss likts uz sportiskās kārts. Degustācija pierādīja, ka „Honda” arsenālā ir pat vairāki trumpji. „HR-V” ir kompakts, izveicīgs un izcili ietilpīgs krossover, kas perfekti spēj izpildīt jauno ģimeņu vienīgā auto funkcijas. Funkcionāls auto ar praktisku salonu, modernu panela arhitektūru, pārliciecinātu vadāmību un dinamisku dīzeļdzinēju.

Šīs kategorijas spēkratus dažkārt mēdz dēvēt par sieviešu mašīnām, bet „HR-V” ir izteikts dendijs, kas neliks vilties urbānajā vidē dzīvojošajiem abu dzimumu indivīdiem. Nav pārspīlēti apvidniecisks, bet

nav arī uzsvērti sievišķīgs. Varbūt tieši tāpēc šis auto patīk gan inteligēntiem un aktīviem vīriešiem, gan mērķtiecīgām biznesa sievietēm.

Askētiskākais „Comfort” aprīkojuma līmeņa „Honda HR-V” ar 1,5 litru benzīna motoru un brangu standartaprīkojumu maksā, sākot no 18 500 eiro. Par auto, kam 130 ZS benzinmotoram piejaucēta „CVT” pārnesumkārbā, nāksies atdot 21 590 eiro. Lai gan stiprākā kombinācija mazo krossoveru pokerā ir „benzīns + priekšpiedzīņa + automāts”, mūsaprāt, „Honda” gadījumā dinamikas, izveicības un degvielas ekonomijas ziņā čempions būs „HR-V” ar 120 ZS jaudīgo 1,6 litru dīzeļmotoru, kas maksā, sākot no 20 870 eiro.

CSDD informācija

Jaunie Ceļu satiksmes noteikumi

Kopš 2016.gada 1.janvāra spēkā ir jaunie Ceļu satiksmes noteikumi. To mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, īpašu uzmanību pievēršot mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem; ieviestas jaunas, satiksmes drošības uzlabošanai nepieciešamas normas; saskaņotas Ceļu satiksmes noteikumu normas ar grozījumiem Valsts standartos par ceļa zīmēm un ceļa apzīmējumiem.

Papildināti noteikumi par tehnisko apskati

Ministru kabinets apstiprinājis grozījumus noteikumos "Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļiem", kas paredz pilnveidot transportlīdzekļu tehnisko kontroli, tostarp valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļiem. Par šiem un citiem pasākumiem ceļu satiksmes drošības uzlabošanai iepriekš vairākkārt diskutēts un lemts arī Ceļu satiksmes drošības padomes sēdēs.

Tādējādi pilnveidota transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates procedūra. Proti, tehniskās apskates laikā tiek fiksēti vecākas riepas izlaiduma gads un tas tiek informatīvi atspoguļots tehniskās apskates protokolā, lai autovadītāji būtu informēti par riepu vecumu.

Proti, no 2016.gada sākuma visiem automobiļiem pastiprināti kontrolē riepu tehnisko stāvokli: riepu uzstādīšanas nosacījumus, protektora dziļumu, riepu vecumu. Datiem par riepas vecumu ir informatīva nozīme, kas netiek vērtēta kā defekts vai nepilnība. Savukārt automobiļiem, kas ražoti pēc 2012.gada 1.janvāra pastiprināta uzmanība tiek pievērsta ne tikai riepiem, bet arī "gudrajām" sistēmām – apskatē tagad tiek kontrolētas tādas satiksmes drošībai nozīmīgas lietas, kā automobiļu elektroniskās vadības un drošības sistēmas, notiek pieslēgšanās pašdiagnostikas sistēmai (OBD). Proti, ar OBD palīdzību tiek pārbaudīta elektriski pastiprinātās stūres iekārtas (EPS) darbība, adaptīvo priekšējo gaismas ierīču sistēmas darbība un atgāzu izplūdes sistēmas darbība. Tāpat tiek veikta bremžu antibloķēšanas sistēmas (ABS) pārbaude, elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmas (ESC) pārbaude un gaisa spilvenu drošības sistēmas (SRS) pārbaude.

Savukārt sākot ar 2016.gada 1.decembri, uz vienas ass riepiem būs jābūt ne tikai viena izmēra, bet arī viena modeļa un protektora zīmējumam. Noteiktas arī stingrākas prasības kravas transportlīdzekļu, to piekabju un autobusu riepu protektora dziļumam.

Grozījumi arī paredz, ka automobiļiem ar Euro 6 dzinējiem tiek pārbaudītas dīzeļmotoru atgāzes.

Noteikumos veikti tehniski papildinājumi attiecībā arī uz citām transportlīdzekļu konstrukcijām – apgaismes un gaismas signalizācijas ierīcēm, stiklojumu, bremžu iekārtām u.c.

"CSDD Satiksmes drošības maratona" uzvarētāja – Annija Āboliņa no Alūksnes novada Strautiņu pamatskolas

Līdz ar gadu miju noslēdzās arī CSDD satiksmes drošības konkurss "CSDD Satiksmes drošības maratons"! Noskaidroti paši zinošākie un neatlaidīgākie satiksmes noteikumu pārzinātāji: 1.vietā ierindojusies Annija Āboliņa no Alūksnes novada Strautiņu pamatskolas, viņa saņēma "CSDD Satiksmes drošības maratona" galveno balvu – planšetdatoru! Savukārt

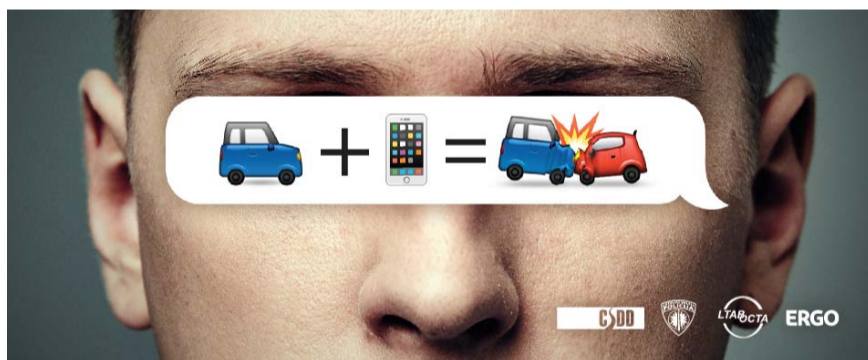
2.vietā ierindojās Jānis Bērziņš no Limbažu novada Pāles pamatskolas, bet 3.vietā – Samanta Afanasēviča no Daugavpils novada Salienu vidusskolas. Apsveicam uzvarētājus! Viņi saņem balvas, bet visu konkursa dalībnieku galvenais ieguvums ir zināšanas, kas ļoti būtiskas drošai ikdienas dalībai ceļu satiksmē.

CSDD ir pateicīga ikvienam konkursa dalībniekam, jo īpaši jauniešu skolotājiem, kuri paši iesaistījās uzdevumu risināšanā, tādējādi mudinot arī savus skolēnus būt vēl aktīvākiem konkursa dalībniekiem.

Konkursu "CSDD Satiksmes drošības maratons" CSDD radija, uz klausot pašu skolēnu ieteikumus satiksmes drošības portāla www.berniem.csdd.lv attīstībai un pilnveidei.

2014./2015.mācību gada sākumā CSDD izveidoja ceļu satiksmes drošības portālu – digitālo mācību līdzekli www.berniem.csdd.lv. Tajā apkopoti izglītojoši un informatīvi materiāli bērniem un pusaudžiem – no pasažiera līdz moto braucējam. Lai skolēnus, viņu vecākus un pedagogus informētu par drošu dalību satiksmē, interneta portālā www.berniem.csdd.lv apkopoti teju 20 gadu laikā CSDD radītie izglītojošie materiāli par satiksmes drošību – spēles, testi, video, foto, grāmatas un citi materiāli. Tie vienkāršā un atraktīvā veidā skaidro būtiskākos satiksmes noteikumus un likumus, kas jāpārzina katram satiksmes dalībniekam. Turklāt portāls kalpo gan kā vieta, kur smelties idejas un mācību materiālus, gan tā ir iespēja digitālā vidē komunicēt ar domubiedriem par satiksmes drošību.

Portālā www.berniem.csdd.lv var uzzināt par visiem CSDD izglītības projektiem dažādu vecumu bērniem un jauniešiem. Tāpat šajā portālā ir iespēja jau no 10 gadu vecuma pieteikties velo eksāmena kārtošanai skolā vai CSDD nodaļā, apgūt tam nepieciešamās zināšanas, kā rezultātā iegūt velosipēda vadītāja apliecību.



74% autovadītāju uzmanību spēj novērst mobilās ierīces

Lielākā daļa jeb 74% autovadītāju, esot pie auto stūres un izdzirdot mobilā tālruna signālu, novērš skatienu no ceļa – liecina virtuālās realitātes eksperimenta rezultāti, kas īstenots CSDD kampaņas "Skaties ceļam acīs!" ietvaros. Tikai ceturtdaļa eksperimenta dalībnieku testu izturēja līdz galam un nepadevās kārdinājumam ieskatīties mobilajās ierīcēs. Kampaņa "Skaties ceļam acīs!" tapusi sadarbībā ar apdrošināšanas sabiedrību ERGO un Latvijā lielāko mobilo sakaru operatoru

"Latvijas Mobilais telefons" (LMT).

Eksperimenta maksimālais garums bija 2 minūtes un 30 sekundes. Ar "Oculus Rift" virtuālās realitātes brīļi palīdzību, kas reaģē uz lietotāja galvas kustībām, simulējot klātbūtnes efektu, eksperimenta dalībniekiem bija iespēja iejusties kampaņas videoklipa galvenā varoņa "Autovadītāja" lomā, cenšoties noturēt acu kontaktu ar pretī esošo "Ceļu". Vienlaikus autovadītāja uzmanību novērsa mobilā ierīce, kurā pienāca zvani un paziņojumu signāli. Virtuālās realitātes eksperimenta rezultāti liecina, ka 50% eksperimenta dalībnieku no ceļa novērsās jau pēc pirmā signāla, savukārt 24% – pēc otrā signāla.

Kampaņas virtuālās realitātes eksperimentā varēja piedalīties 14 vietās visā Latvijā – LMT mobilā satura centros, apdrošināšanas sabiedrības ERGO birojos, kā arī CSDD nodaļās – Rīgā, Jelgavā, Valmierā, Daugavpilī, Jēkabpilī un Liepājā. Pieņemot izaicinājumu ielūkoties acīs "Ceļam", visaktīvāk eksperimentā piedalījušies iedzīvotāji reģionos.

Ar kampaņu "Skaties ceļam acīs!" autovadītāji tika aicināti brauciena laikā 100% uzmanību veltīt ceļu satiksmei, lietot aizdomāties, ka autovadīšana nav savienojama ar mobilo ierīču lietošanu. CSDD arī atgādina, ka ar šī gada 1.janvāri spēkā ir grozījumi Ceļu satiksmes likumā, kas šoferiem braukšanas laikā aizliedz lietot ne vien mobilos telefonus, bet arī piezīmjdatorus, planšetdatorus vai viedierīces.

Līdzīgi kā iepriekšējās CSDD kampaņās, arī šajā kampaņā CSDD vērsās pie sabiedrības, aicinot katru cilvēku iesaistīties cīņā ar "rakstītājiem", "runātājiem" un "sociālo tīklu atkarīgajiem". Proti, nezvanīt un nerakstīt cilvēkam, ja zini, ka draugs vai kolēģis ir pie auto stūres. Tāpat pasažieri aicināti aizrādīt autovadītājiem, ka braukšana un mobilo ierīču lietošana ir nesavienojamas lietas.

Pasaulē veiktie eksperimenti pierāda, ka mobilo ierīču lietošana pie automašīnas stūres ir tikpat bīstama, cik braukšana reibumā. Rakstot īsziņas, reakcijas laiks samazinās par trešdaļu. Raksturīgākais mobilo ierīču lietošanai pie auto stūres ir klaiņojošais acu skats. Ja autovadītājs raksta īsziņu, viņa acu skats tikai ap 40% ir uz ceļa, bet pārējs – pat 100% prom no ceļa. Bet īsziņas rakstīšanas laikā ceļu satiksmē var pēkšņi parādīties cits auto, gājējs bez atstarojošas vestes, velosipēdists, zvērs vai apledojušs.

Kampaņas sadarbības partneri Valsts policija, "Latvijas Mobilais telefons", apdrošināšanas sabiedrība ERGO un "Statoil Fuel & Retail". Kampaņa tika daļēji finansēta no OCTA līdzekļiem.

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>.



Jaunie Ceļu satiksmes noteikumi kas jāzina autovadītājiem

2016.gada 1.janvārī stājas spēkā jaunie Ceļu satiksmes noteikumi. To mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, īpašu uzmanību pievēršot mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem; ieviest jaunas, satiksmes drošības uzlabošanai nepieciešamas normas.

Ātrums, satiksmes organizēšana un bērnu pārvadāšana

Nolūkā uzlabot kopējo ceļu satiksmes drošību, noteikts:

Grants ceļi

Atļautais maksimālais braukšanas ātrums uz grants ceļiem – 80 km/h (iepriekš – 90 km/h)

80 km/h
90 km/h



GRANTS CEĻŠ

Numura zīmes

Aizliegts izmainīt, aizsegt, pārklāt ar aizsargmateriāliem vai citā veidā apslēpt transportlīdzekļu numura zīmes



Drošības jostas

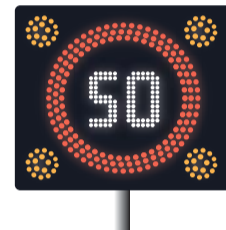
Aizliegts pārvadāt bērnus līdz trīs gadu vecumam automobiļi, kas nav aprīkots ar drošības jostām



NAV DROŠĪBAS JOSTAS

Maināmas ceļa zīmes

Iespēja uzstādīt un izmantot maināmās informācijas ceļa zīmes



Apdzīvotās vietas sākums un beigas

Jaunumi par apdzīvotās vietas sākumu, ātruma režīmu un administratīvās teritorijas nosaukumu:

Jauna ceļa zīme – "torniši", kas apzīmē vietu, no kuras ir spēkā noteikumu prasības **apdzīvotās vietās**. piemēram, atļautais maksimālais ātrums 50 km/h



"Torniši" apvienojumā ar zīmi – balts uzraksts uz zila fona, vienlaikus informē **gan par vietu, no kuras spēkā ir noteikumu prasības apdzīvotās vietās, gan administratīvās teritorijas nosaukumu**



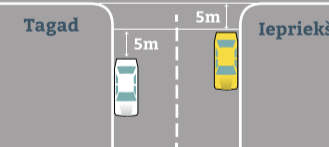
Atsevišķa zīme – balts uzraksts uz zila fona. **informē par administratīvās teritorijas nosaukumu**



Ierasto balto zīmi ar melnajiem burtiem pakāpeniski aizstās "torniši"

Transportlīdzekļu apstāšanās un stāvēšana

Aizliegta transportlīdzekļu stāvēšana un apstāšanās **krustojumos**, tajā skaitā apļveida krustojumos un tuvāk par **5 m no krustojuma robežas** (krustojuma robeža – vieta, kur pirms krustojuma sākas ielas malas noapaļojums)



Uz gājēju un velosipēdu ceļiem



Aizliegta transportlīdzekļu stāvēšana un apstāšanās **uz gājēju un velosipēdu ceļiem**

Elektromobiļi

Nolūkā popularizēt elektromobilitāti:

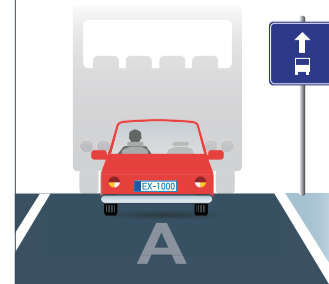
Speciālas numura zīmes

Izstrādātas speciālas, vizuāli atšķirīgas valsts reģistrācijas numura zīmes elektromobiļiem

LV EX- 1000

Sabiedriskā transporta josla

Elektromobiļiem ar šīm numura zīmēm atļauts braukt pa sabiedriskā transporta joslām



Pikaps — īstais auto ziemas priekšiem

«Mitsubishi L200» un «Isuzu D-Max» degustācija

► Turpinājums no 1. lpp

Degustētajam „D-Max” ir 2,5 litru 163 ZS „Twin-Turbo” dīzeļmotors ar 400 ņūtonmetru griezes momentu, kas pieejams jau pie 1400 apgriezieniem. To noteikti novērtēs jebkurš, kas brauc bezceļos, ved smagas kravas (kravnesība — 1050 kg) un velk milzīgas piekabes — „Isuzu” gadījumā var vilkt līdz pat 3500 tonnām. Ražotāja solītais vidējais degvielas patēriņš ir 7,3 litri uz 100 km ar manuālo un 8,4 litri uz 100 km ar automātisko kārbu. Jā, mūsu degustētajam pikapam ir piecpakāpju automātiskā pārnesumkārbā, kas darbojas ar nelielu aizturi, kā arī manuāli pieslēdzama pilnpiedziņa („2WD”, „4WD” un „Lock” režīmi maināmi ar rīpuli pie ātrumpārslēga sviras salona viduskonsolē).

„D-Max” priekšējā piekarē nav spirālsperu, jo to funkcijas pilda torsionu svira. „Isuzu” inženieri „Torsion Bar” konstrukciju esot izvēlējušies vienīgi izturības dēļ, jo šo detaļu, kas darbojas „uz vērpī”, ir nesalīdzināmi grūtāk salauzt. Kopā ar gāzes amortizatoriem tas braukšanu padara patīkami komfortablu, bet, pateicoties „double whisbone” piekarei, vadāmība saglabājas gana precīza. Aizmugurē gan riteņus tur pikapiem obligātās atspērlāgas, taču amor-

šāda milzeņa stūrēšana pirmajā brīdī liekas satraucoša. Ja auto ir jālieto pilsētas apstākļos, noteikti noderētu parkošanās sensori, jo redzamība tur aizmugurē ir nekāda.

Piekares gājieni un necaursitams gaitas komforts „Isuzu D-Max” joprojām ir lielāka vērtība par precīzu vadāmību ātrumā. Taču „D-Max” nav nekādu izteiktu vadāmības vai bremzēšanas trūkumu, tas pagriežas un apstājas, kur un kad iecerēts, tomēr šīs darbības bieži vien pavada omulīga virsbūves gāzelēšanās. Auto masa un virsbūves pastāvīgi klātesošā inerces vestibulārajam aparātam nepaliek nepamanīta, it sevišķi, ja mēģina braukt daudz maz dinamiski. „2WD” režīmā aizmugures piedziņai ir tendence uz izspolēšanu un sanesi, bet „4WD” režīmā auto ir ļoti stabils un spēj nodrošināt labu saķeri un paātrināties arī uz slidena seguma. Ar manuālo kārbu „D-Max” pikaps noteikti būtu žiperīgāks pilsētā, ja vien nebūtu slinkums mazliet pastrādāt, savukārt mūsu degustētais auto ar automātisko transmisiju visas kupenas izbrauc bez problēmām. Rīgu, par spīti dabas stihijai, iespējams izbraukt tikai ar aizmugures piedziņu, dažās īpaši aizputinātās vietās pieslēdzot 4x4. Cerējam, ka pazeminātie pārnēsumi būs liekami lietā, izbraucot uz tuvākajiem slēpošanas kal-



Mitsubishi L200

Pēc tam kad „Volkswagen” laida klajā „Amarok”, savus pikapu modeļus jau sākuši gatavot arī citi Eiropas ražotāji, tādi kā „Fiat”, „Renault” un pat „Mercedes-Benz”. Līdzšinējiem pikapu segmenta monopolistiem — japāņiem — ir iemesls satraukties, tāpēc viņi gatavo jaunu pikapu modeļu plejādi. Taču vēl pirms šogad plānotās „Toyota Hilux” un „Nissan Navara” jaunāko modeļu klajā laišanas Eiropas tirgū „Mitsubishi” paguva prezentēt savu piektās paaudzes „L200”. Jau iepriekšējā paaudzē „Mitsubishi” pikaps bija viens no interesantākajiem, jo dizaineriem bija izdevies izvairīties no šādiem automobiļiem tik raksturīgā stūrainuma. Jaunais „Mitsubishi L200” ir kļuvis vēl modernāks, saglabājot sava priekšteča labākās īpašības. Tas kļuvis daudz elegantāks un vairs neatgādina darbarūķi, pat ne klasisko bezceļnieku „Pajero”, drīzāk kaut ko līdzīgu „Outlander”, tikai praktiskākā veidolā. Interesanti, ka „Mitsubishi” neseko pasaules autobūves modes tendencei visiem modeļiem veidot vienu korporatīvu stilu. Katram šā japāņu autoražotāja modelim ir sava individuāla seja, atšķiras gan lukturu forma, gan radiatora restes noformējums, vienojošais elements ir tikai šķautņainais logo ar trim dimantiem. Tikpat interesanti ir, ka tieši pikapam „L200” ir ticis pats slīpākais vējstikls un dinamiskākais priekšdaļas noformējums. Lai gan „L200” eksterjers tagad izskatās daudz izsmalcinātāks nekā agrāk, pikapa konstrukcija joprojām ir tikpat vienkārša un robusta — tā pati rāmja konstrukcija, taču par 7 procentiem stingrāka, lai mazinātu virsbūves vērpī, nopietns 205 mm klirens un 1520 mm gara kravas kaste. Auto izmēri auguši pavisam niecīgi (garums — 5285, platums — 1815, augstums — 1780 mm), toties lielas pārmaiņas piedzīvojis interjers.

Salons pieejams tikai ar dubulto kabīni un piecām vietām, tas ir ērts un pietiekami



plašs ne tikai priekšā, bet arī aizmugurē sēdošajiem. „L200” salons patiesībā ir glītākais starp visiem pikapiem, tomēr arī te dominē robustais utilitārisms. Augsta iekāpšana, augsta sēdpozicija, uz ceļa tevi respektēs pat lecīgie „X6” un „Q5”. Sēžot pie stūres, sajūta ir patīkama — sēdekļi ērts, ceļa pārredzamība laba. Un no vadītāja vietas kravas kasti aizmugurē neredzi, turklāt auto ir labi apriekots, tāpēc nav nekādu problēmu to izmantot arī ikdienā, braucot uz pilsētu. Degustējam greznāko no „L200” modifikācijām — „Intense”, kurā ir gan elektriski regulējami sēdekļi un ādas apdare, gan skārienjutīgs navigācijas un infosistēmas ekrāns, kā arī divu zonu klimata kontrole un septiņi drošības spilveni. Papildu tam — arī joslu maiņas brīdinājuma sistēma un atpakaļskata kamera, kas atvieglo lielā auto manevrēšanu grūti pārskatāmās vietās. Var jau priecāties par vieglā auto komfortu, taču jāatceras, ka primāri „L200” tomēr ir darba zirgs. Kravas telpa ir kļuvusi nedaudz ietilpīgāka, maksimālais pieļaujamais piekabes svars pieaudzis līdz 3,1 tonnai. Arī motors ir jauns — tas ir 2,4 litru tūluma četrcilindru alumīnija dīzeļdzinējs, kas pieejams divās versijās

automātiskajā režīmā, un arī iespēja bloķēt centrālo diferenciāli, kad ir vajadzīga maksimāla jauda un saķere. Dubļu bridējiem nav pamata satraukties — „L200” viss ir savās vietās: aizmugures piedziņas režīms, pilnpiedziņas režīms, starpasu diferenciāla bloķēšana, aizmugurējā tilta diferenciāla bloķēšana un, protams, arī pazeminātie pārnēsumi.

Efektīgās „BF Goodrich All Terrain” riepas jau pa gabalu izraisa respektu. Tādiem riteņiem būtu jābūt visiem auto, kuri grib saukties par apvidniekiem jeb džipi! Protams, rāmja konstrukcija un atspērlāgu piekare aizmugurē nenodrošina tik vienmērīgu gaitu kā mūsdienīgajiem pilsētas krossoveriem, taču bezceļa apstākļos tas ir optimāls risinājums. Uz tipiski ielāpaina Latvijas ceļa asfalta auto ir nedaudz kratīgs, taču kratās komfortabli mīksti un ir absolūti imūns kā pret kanalizācijas vākiem, tā pret gulošajiem policistiem. Tomēr vislabāk „L200” jūtas uz zemes ceļiem. Auto burtiski atdzīvojas, kad tam zem riteņiem vairs nav asfalta klājuma. Tad arī mūs pārņem viegls sportiskais gars un gribas pļāvu iztēloties par tuksnesi, bet paugurus par Dakaras kāpām...



tizatoros ir „Flex Ride Move” daudzvārstu pārplūdes sistēma, kas ļauj pakāpjveidīgi pielāgoties slodzei, tāpēc „D-Max” ar tukšu kravas kasti nelēkā un nekratās, tā gaitas īpašības neietekmē arī smagi piekrauta kravas kaste, un, kā stāsta šā auto īpašnieki, vilkt piekabi vienkārši esot bauda.

Braucām ar „D-Max” laikā, kad Latvijā beidzot atnāca īstā ziema. Citi satiksmes dalībnieki uz mūsu pikapu skatījās ar baltu skaudību. Lielie riteņi, augstais 235 cm klirens un pilnpiedziņa ziemas kupenās šo auto padara neuzvaramu! Ideāls ziemas transports! „D-Max” patiešām ir liels visos gabarītos (garums — 5295, platums — 1860, augstums — 1785 mm), bet visnesaprotamākais ir kravas kastes garums. Man

niem, bet nekā... Visi piebraucamie ceļi kārtīgi notīrīti, braukt ir pat vieglāk nekā Rīgas ielās. Jā, kur gan citur, ja ne Rīgā, šoziem ir nepieciešami kārtīgi pazeminātie pārnēsumi? Ja tev ir „Isuzu D-Max”, tev būs iespēja izkārtīties no pārākajām kupenām, jo šis auto spēj izbraukt pat tur, kur mums nav drosmes to iedzīt. Reiz kāds kolēģis autozūmālists apgalvoja, ka, pārkāpjot no vieglās automašīnas pikapā, viņš jūtas tā, it kā mēģinātu skriet sprintu slaloma zābakos. Zināma daļa taisnības jau tajā ir. Bet, kad es pēc degustācijas no pikapa pārkāpu vieglajā, sajutos, it kā būtu baltās vasaras kediņās iekāpis tieši slapjajā, sāļtajā sniega šļūrā, pa kuru ziemas apstākļos jābrien ikvienam rīdziniekam.

Degustācijas secinājumi

Pikaps jau savā būtībā neatšķiras no vienkāršā latvieša — tas ir tipisks darba zirgs! Ja vien tīšuprāt nedara pāri, tas saimniekam atmaksā ar ilggadēju uzticību, pacietīgu kravnesību un visurgājēja talantu. Atceroties, ka latvieši ir arāju un mednieku tauta, nebija pārsteigums, ka degustācijas laikā pikapi izraisīja lielāku apkārtejo interesi nekā parasti mazauto. Atklājām arī interesantus faktus, ka romantisku Holivudas filmu iespaidā pikapu par savu bezmaz vai sapņu auto uzskata arī pilsētā dzīvojošas sievietes, kam šāds auto šķiet gandrīz vai pats vīrišķības iemiesojums.

Īsi sakot, braukt ar pikapu — tas šodien nozīmē būt gan vīrišķīgam, gan stilīgam, gan neatkarīgam!

Turklāt pēdējo izlaidumu pikapu modeļi vizuāli vairs nav tik robusti kā agrāk.

Ja vajag aizvest bērnus uz skolu — pikaps ar dubulto kabīni to paveiks ne sliktāk kā jebkurš vieglais auto. Ja gribas pakļēties pa mežonīgām dabas takām, pikaps būs īstais sabiedrotājs. Turklāt kravas kastē atradīsies vieta ne tikai teltīm un makšķerēm, bet pat nelielai laivai vai

krosa mocītim. Tomēr, lai kāds arī būtu iemesls pikapa iegādei, degvielas rēķini un citas izmaksas būs konkurētspējīgas, salīdzinot ar parastu dzīpu, jeb krossoveru. Taču atšķirībā no mūsdienu krossoveriem, kas arvien tuvinās vieglo automobiļu braukšanas standartiem, pikapi tomēr saglabājuši zināmu mežonību, vislabāk jūtas skarbos lauku ceļu un bezceļu apstākļos, bet ar tukšu kravas kasti nedaudz vairāk drebelējas uz tipiska nelielā Latvijas ceļa asfalta. Vienīgais trūkums — nav slēgta bagāžas nodalījuma, visas lietas paliek salonā labi redzamas, bet kravas kastē — arī pieejamas garāmgājējiem. Risinājums — papildaprīkojumā pieejamais kravas kastes vāks ar atslēgu, kas pikapu vizuāli padara līdzīgu milzīgam, neveiklam sedanam.

Jaunākās paaudzes „L200” iezīmē jaunu ēru modeļa pastāvēšanas vēsturi — tam ir ne vien jauns stilīgs dizains un interjera arhitektūra, bet arī jauns motors, jauna mehāniskā pārnesumkārbā un uzlabota automātiskā transmisija. Komforts tagad ir lielāks, aprīkojuma saraksts — garāks, bet trokšņu izolācija — labāka. Šis pikaps ir jaudīgs, stilīgs un viegli izmanto-

jams. Tas nav tikai dubļu racējs un kupenu pārvarētājs. Nepieciešamības gadījumā, noskalojot dubļus, droši var doties arī uz teātri vai brīvdienās bērnus aizvīzināt pie omas. „Mitsubishi L200” sākumcena 154 ZS jaudas dīzeļim ar sešpakāpju manuālo kārbu ir 25 990 EUR, bet maksimāli bagātīgi aprīkota 181 ZS dīzeļversija ar piecpakāpju automātu maksās 34 990 EUR. „Mitsubishi L200” ir jaudīgs, stilīgs un viegli izmantojams auto praktiskiem un enerģiskiem cilvēkiem, kam vajadzīgs prestižs džips ar kravas kasti, bet „Isuzu D-Max” ir vēl praktiskāks, stingrāks un nopietnāks „darba zirgs”. Tas izceļas ar savu iespaidīgo izskatu, visurgājēja talantu, 3000 kg vilktspēju un tonnas kravnesību. Ja jūsu ikdiena paiet lauku ceļos vai bezceļos, tad „D-Max” ir lielisks pirkuks. Valsts un pašvaldību uzņēmumu iepirkumu komisijām varam rekomendēt lētāko „D-Max” versiju „LX” ar manuālo transmisiju, kuras cena ir 25 000 EUR. Bāzes aprīkojumā ietilpst gaisa kondicionētājs, 6 gaisa spilveni, radio, pretizslīdēšanas sistēma. Degustētais „D-Max” pilnajā „LSX” aprīkojumā ar piecpakāpju automātu maksā 29 900 EUR.

A Sports

Autosports. 2015. gada sezonas apskats

Agnis Krauja

2. daļa

Jaunās autosporta sezonas priekšvakārā atskatāmies uz latviešu autosportistu spožākajiem panākumiem aizvadītā — 2015. — gada sezonā. Iepriekšējā „AutoInfo” numurā jau apskatījām rallijkrosu, kurā Jānis Baumanis izcīnīja Eiropas čempiona titulu „Super 1600” klasē, bet Reinis Nitišs ieguva 7. vietu pasaules čempionātā „SuperCar” klasē. Tagad kārta pienākusi autošosejai. Arī šajā disciplīnā, kura nereti tiek dēvēta par autosporta karalieni, latvieši aizvadītajā sezonā guvuši ievērojamus panākumus — Konstantīns Calko spējis izcīnīt trešo vietu „European Le Mans Series” „LMP3” klases kopvērtējumā, bet Haralds Šlēgelmilhs ne tikai atgriezies Eiropas „Formula 3” čempionātā, bet arī izcīnījis sensacionālu uzvaru „Lamborghini Blancpain Super Trofeo” noslēdzošā Eiropas posma pēdējā braucienā. Noteikti jāpiemin arī Latvijā konstruētā un būvētā elektromobilā „eO PPO3” triumfs leģendārajās „Pikes Peak International Hill Climb” sacensībās ar jaunzēlandiešu pilotu Rīsu Millenu pie stūres.

Ar izcīnītu trešo vietu „LMP3” klasē 2015. gada „European Le Mans Series” (ELMS) sezonu noslēdza mūsu autošosejas lielākais jaunais talants Konstantīns Calko pie „Ginetta-Nissan” prototipa (420 zirgspēku „Nissan” V8 dzinējs, 900 kg masa) stūres. Trešo vietu kopvērtējumā ieguva arī viņa pārstāvētā „SVK by Speed Factory” komanda no Spānijas, kuras sastāvā startēja arī lietuvietis Daiņus Matiošaitis. Konstantīns Calko šogad ELMS čempionātā startēja pirmo reizi, un arī viņa pārstāvētajai komandai šī bija debijas sezona prestižajā izturības sacīkšu seriālā. Sezonu, kurā tika gūti divi pjedestāli atsevišķos posmos (2. vieta Imolā, 3. vieta Lekastelē, kā arī divas 4. vietas Silverstonā un Eštorilā) un trešā vieta „LMP3” klases kopvērtējumā, varam uzskatīt par izdevušos. Jāatgādina, ka Konstantīns Calko 2013. gada nogalē kļuva par pirmo autosportistu no Baltijas valstīm, kas piedalījies prestižā pasaules salonautomobiļu čempionāta (WTCC) sacīkšu posmā, aizvadot sacensības Makao trasē. Pirms tam daugavpilietis aizvadīja lielisku sezonu „Radical European Masters” čempionātā, kur izcīnīja 2. vietu „Masters” klasē, kad tikai četri punkti šķīra viņu no čempiona titula.

tomēr pirms sezonas izvirzītie mērķi tika pilnībā sasniegti.” Čempionātā „LMP3” klasē triumfēja „Ginetta” rūpnīcas komanda „LNT”, kuras sastāvā kopā ar skotu pilotu Čārliju Robertsonu brauca arī bijusī Lielbritānijas treka ritenbraukšanas leģenda, seškārtējais olimpiskais čempions Kriss Hojs, kuram 2012. gada Londonas olimpisko spēļu atklāšanas ceremonijā bija uzticēts nest savas valsts karogu.

2015. gada sezonā Latvijas labākā for-

mulu pilota Haralds Šlēgelmilha karjera uzņēma jaunus apgriezienus — viņš „ArtLine” komandas sastāvā uzsāka veiksmīgus startus „Lamborghini Super Trofeo” sērijā, bet septembrī, par pārstiegumu daudziem, atgriezās Eiropas „Formula 3” čempionātā pie pilnīgi jauna modeļa „ArtTech P315” formulas stūres. Dalība pēdējos divos posmos — Nirburgringā un Hokenheimā — bija daļa no „ArtLine” ambiciozā plāna izbūvēt savu „F-3” šasiju un konkurēt ar vareno „Dallara” kompāniju. Atgādinām, ka Haralds ir vienīgais latviešu autosportists, kurš uzvarējis kādās no Eiropas „Formula 3” čempionāta sacensībām — vēsturiskos panākumus viņš guva 2007. gada 2. septembrī Nirburgringā.

„Lamborghini Blancpain Super Trofeo” seriāls tiek rīkots kopš 2009. gada un tiek uzskatīts par pasaules ātrāko viena zīmola trofejas izcīņu. Šlēgelmilhs šajā čempionā-

Sebringas trase ir ātra, bīstama un ļoti sarežģīta. Kopš tā izbūvēta, 60 gadu laikā nekas nav mainījies. Treniņu sesijās Haralds nobrauca vien piecus pilnus aplus. Pirmajā braucienā Stepanovs/Šlēgelmilhs izcīnīja 18. vietu. Pirms otrā brauciena nolija lietus, kas trasi padarīja vēl bīstamāku. Kad trase sāka žūt, Šlēgelmilhs devās boksos pēc „slikiem”, kamēr vairums turpināja braukt ar slapjam laikam paredzētajām riepām. Pēc boksu apmeklējuma

Dambja konstruētais elektromobilis „eO PPO3” pagājušajā gadā uzvarēja „Pikes Peak International Hill Climb” sacensībās, kas notika jau 93. reizi. Kad pirms diviem gadiem mūsu autošosejas lielmeistars Jānis Horeliks ar Latvijā radīto elektromobilu „eO PPO1” pirmo reizi devās iekarot leģendāro Paikspikas kalnu, „Auto Info” to nodēvēja par drosmīgāko izaicinājumu Latvijas autosporta vēsturē. Pirmajā reizē mūsējie „gāja uz visu banku”, un lūkumsa-



Pirms tam Calko 2012. gadā kļuva par čempionu „Radical Masters” sērijas sacīkstēs „Supersport” klasē. „Bronza ELMS ir labs rezultāts, turklāt neviens Latvijas sportists iepriekš nebija neko tādu sasniegjis,” teicis autobraucējs, „vienīgi žēl, ka nedaudz pietrūka, lai izcīnītu otro vietu,

tā pārstāvēja „Artline Team Georgia”, startējot „Pro-Am” klasē, kur komandā viens ir profesionāls autosportists (šajā gadījumā — Šlēgelmilhs), bet otrs — amatieris. Savu „Lamborghini Huracán” sporta auto (V10 tiešās iesmidzināšanas dzinējs, 620 ZS, auto pašmasa 1270 kg, 2,05 kg/ZS!)



Ar izcīnītu trešo vietu „LMP3” klasē 2015. gada „European Le Mans Series” (ELMS) sezonu noslēdza mūsu autošosejas lielākais jaunais talants Konstantīns Calko pie „Ginetta-Nissan” prototipa (420 zirgspēku „Nissan” V8 dzinējs, 900 kg masa) stūres. Trešo vietu kopvērtējumā ieguva arī viņa pārstāvētā „SVK by Speed Factory” komanda no Spānijas, kuras sastāvā startēja arī lietuvietis Daiņus Matiošaitis. Konstantīns Calko šogad ELMS čempionātā startēja pirmo reizi, un arī viņa pārstāvētajai komandai šī bija debijas sezona prestižajā izturības sacīkšu seriālā. Sezonu, kurā tika gūti divi pjedestāli atsevišķos posmos (2. vieta Imolā, 3. vieta Lekastelē, kā arī divas 4. vietas Silverstonā un Eštorilā) un trešā vieta „LMP3” klases kopvērtējumā, varam uzskatīt par izdevušos. Jāatgādina, ka Konstantīns Calko 2013. gada nogalē kļuva par pirmo autosportistu no Baltijas valstīm, kas piedalījies prestižā pasaules salonautomobiļu čempionāta (WTCC) sacīkšu posmā, aizvadot sacensības Makao trasē. Pirms tam daugavpilietis aizvadīja lielisku sezonu „Radical European Masters” čempionātā, kur izcīnīja 2. vietu „Masters” klasē, kad tikai četri punkti šķīra viņu no čempiona titula.

2015. gada sezonā Latvijas labākā for-



Haralds dalīja ar mazāk pieredzējušo krievu braucēju Mihailu Stepanovu. „Lamborghini Blancpain Super Trofeo” čempionātā Šlēgelmilhs divas reizes ieguva trešo vietu Silverstonā un vēl vienu trešo vietu SPA-Frankoršampā. ASV senākajā sacensību trasē Sebringā Haralds Šlēgelmilhs izcīnīja sensacionālu uzvaru noslēdzošajā Eiropas posma otrajā braucienā.



karīgi — tika piedzīvota avārija. Otrās mēģinājums ar eksperimentālo „eO PPO2” jau sākotnēji tika veltīts jaunu tehnisko risinājumu testēšanai. Šogad — ar trešo mēģinājumu — Paikspika ir iekarota! Jā, protams, mēs — līdzjutēji — vēlētos, lai pie Latvijā radītā elektriskā superkāra stūres atkal būtu sēdies Horeliks... Taču pagājušā gada pavasarī pieredzējušais jaunzēlandiešu pilots Riss Millens, ASV drifta čempions un kaskadieris filmā „The Fast And The Furious: Tokyo Drift”, kura kontā jau bija uzvara Paikspikā 2009. gadā, izteica

mūsu braucējs atgriezās trasē tālu aizmugurē, taču ar katru apli viņš apsteidza konkurentus un kopvērtējumā kāpa augstāk. Sākoties pēdējam aplim, Haralds bija jau otrais, bet finišā — pirmais! Latviešu autosportists otrās vietas ieguvēju apsteidza par 2,9 sekundēm, bet trešās vietas ieguvējs mūsu sportistam zaudēja jau piecas sekundes.

Ar trešo reizi Stikla kalnā! Latviešu inženieru Andra Dambja un Kristapa

latviešu komandai neatvairāmu piedāvājumu, kurš ietvēra arī viņa personālo sponsoru finansējumu. Ticis pie latviešu elektriskā superkāra „eO PPO3” stūres, Riss Millens pa 19,99 km garo leģendāro Paikspikas trasi visātrāk uzbrauca virsotnē, 4300 m augstumā virs jūras līmeņa, sasniegto vēsturisko — pirmo elektromobilu uzvaru automašīnu absolūtajā ieskaitē, kā arī jaunu elektriskās klases rekordu — 0:07,222!

A Tehniskais birojs



Būtisks sākums!

Ziema ir tas laiks, kad mazāk par visu pasaulē gribas krāmēties ap auto. Ieleju bākā degvielu un braucu. Kaut kas grab vai čīkst — lai paliek līdz pavasarim, kad, turot rokās instrumentus, pirksti nesalst. Tikai ir kāda nianse — laiku pa laikam ir jāatver dzinēja pārsegs, lai papildinātu logu mazgātāja bācīņu ar nesasalstošu šķidrums. Tā nu pēc kārtējās ūdens uzpildes dodamies ceļā. Auto, žūzodams uz šosejas, uzņem gaitu, un kā zibens no skaidrām debesīm braucošajai mašīnai atveras dzinēja pārsegs. Seko sitiens pa vējstiklu, kurš saplaisā un pieber salonu ar mazām stikla lausku šķaidiņām, pats kļūstot necaurredzams. Šādos gadījumos ir jārikojas operatīvi, bez panikas. Nekādā

gadījumā nevajag raustīt stūri, bet, saglabājot braukšanas trajektoriju, mierīgi apstāties ceļa malā.

Skāde ievērojama — vējstikls sasīts, dzinēja pārsegs ar visām eņģēm pagalam un vēl iebuktēts jumts.

Šādi negadījumi nav retums, bet iemesls tiem ir neelļots motora pārsega slēdzenes klamburs. Ziemā, kad ceļus kaisa ar sāli, kurš veicina koroziju, kā arī sals un netīrumi — tas viss noved pie slēdzenes klambura bojājuma. Vajadzīgs pavisam nedaudz — uzpūst uz slēdži kādu eļļošanas līdzekli, lai šādas problēmas uz ceļa nerastos. Pie reizes ieteicams šādi apstrādāt arī durvju slēdzenes un eņģes, lai sals jūs nepārstiegtu nesagatavotus.



A Kultūras ziņas

Daumants Kalniņš ierakstījis leģendāro grupas «PĒRKONS» dziesmu „Mēs pārtiekam viens no otra”



Tuvojoties jaunās soloprogrammas „Atspulgi” Latvijas tūrei, kas sāksies 19.februārī ar koncertu Ādažu Kultūras centrā, dziedātājs Daumants Kalniņš ierakstījis Latvijas Radio studijā savu versiju vienai no grupas „PĒRKONS” pazīstamākajiem hītiem – dziesmu „Mēs pārtiekam viens no otra”. Dziesmas pirmatskaņojums notika 23.janvārī Ventspils Olimpiskajā centrā, dziesmu aptaujas „Muzikālās banka 2015” noslēguma ceremonijā. Jāpiebilst, ka Daumants darbojās arī šīs aptaujas žūrijā, kas noteica aizvadītā gada vērtīgāko latviešu rok- un popdziesmu.

„Leģendārās rokgrupas „PĒRKONS” dziesmai „Mēs pārtiekam viens no otra”, kuras skanējums daudziem atsauc atmiņā Atmosdas laiku, protams, bija izaicinājums mainīt skanējumu, tuvinot to vairāk džeza mūzikai, vienlaikus nezaudējot oriģināla esenci,” atzīst Daumants Kalniņš, piebilstot – tas, kas uzdevumu padarīja vieglāku, ir dziesmas vārds. „Šai dziesmai ir ļoti skaista Vika (Viktora Kalniņa) dzeja, kas ir pārļācīga un tik spēcīga savā nozīmē, ka, manuprāt, spēj izturēt gan gadsimta maiņu, gan jaunās paaudzes mūziķu interpretāciju.”

„Nesen vinila platē klausījās Raimonda Paula dziesmu ciklu ar Dainas Avotiņas vārdiem, un man likās, ka tieši Daumants Kalniņš ir tas, kurš šo ciklu varētu ierakstīt tagad. Katrā gadījumā es viņu

ļoti augstu vērtēju kā dziedātāju,” saka LNO solists un leģendārās grupas „PĒRKONS” bijušais solists Nauris Puntulis, kura izpildījumā dziesma „Mēs pārtiekam viens no otra” astoņdesmitajos gados kļuva par īstu hītu. „Šķiet, tas bija vēl tikai aizvakar, kad Daumants kopā ar „Trim tenoriem” diskantā iedziedāja vienu no skaistākajām tautas dziesmu apdarēm „Saulīt vēl vakarā”. Nu viņš ir ķeries klāt šādām lietām,” turpina Nauris Puntulis, piebilstot – viņam šķistu ļoti interesanti noklausīties Daumanta versiju dziesmai, kas viņam pašam ir tik ļoti īpaša un kuru viņš joprojām ar prieku pats arī šad tad nodzied (piemēram, pagājušā gada augustā Ogrē notikušajā „Kulakova naktī”). „Līdz šim dzirdētās šīs dziesmas jaunās versijas bija ļoti attālinātas no oriģināla. Un man liekas, ka Daumanta versija varētu būt ļoti labs variants,” ir pārliecināts Nauris Puntulis.

Koncertos Daumantam talkā nāks viņa uzticamie skatuves partneri – sevi apliecinājušie pop, rok- un džeza mūziķi, kas darbojas dažādos projektos (TV projekta „Mana dziesma” orķestris, „Silvestri Orķestri”, „City jazz big band” un „Twin Town”, Latvijas Radio bigbends u.c.): Mārcis Auziņš (ģitāra), Toms Poišs (kontrabass), Rūdolfs Dankfelds (sitaminstrumenti) un Kristaps Vanadžiņš (taustiņinstrumenti).

Koncertprogrammas „Atspulgi” koncerti notiks:
 Ādažu kultūras centrā 19.februārī plkst.19.00
 Latgales vēstniecībā GORS 20.februārī plkst.19.00
 Rīgā, Kultūras pilī „Ziemeļblāzma” 4.martā plkst.19.00
 Madonas kultūras namā 8.martā plkst.19.00
 Alūksnes kultūras centrā 9.martā plkst.19.00
 Krustpils kultūras namā 12.martā plkst.19.00
 Vidzemes koncertzālē „Cēsis” 19.martā plkst.19.00

A Degustācija

Hyundai i30 Turbo

Agnis Krauja

Pērnā gada decembrī, tajā zīmīgajā dienā, kad demisioņēja pēdējā „Vienotības” premjerministre Laimdota Straujuma, manās rokās nonāca „Hyundai” kompaktklases karstākais un straujākais piedāvājums — „i30 Turbo”!

Tiem, kuri vēlas sportiskāku braukšanas dinamiku un izteiksmīgu dizainu, nezaudējot komfortu, „Hyundai” kopš 2015. gada piedāvā jaunu, sportisku modeli „i30” saimē. Tas izstrādāts „Hyundai” Nirburgringas testēšanas centrā,



koncentrējot uzmanību uz sportiskas braukšanas dinamiku un ikdienas lietošanas ērtumu. Tā kā pēdējos gados korejiešu kompānijai ir sava „WRC” rallija komanda „Hyundai Shell World Rally Team”, kas nupat uzvarējusi komandu ieskaitē 2016. gada Montekarlo rallijā, šāda „karstā”, sportiskā modeļa parādīšanās dīleru autosalonus bija tikai laika jautājums.

Jaunais „i30 Turbo”, būdams apgādāts ar 186 zirgspēku motoru, ne tikai brauc ātrāk, bet arī izskatās straujāks. Tam ir visi nepieciešamie karsto hečbeku atribūti. Uzreiz gan jāteic, ka „i30 Turbo” nav „Hyundai” atbilde īsti „karstajiem” hečbekiem „Golf GTI” vai „Focus ST”. Angliski rakstojamā presē tādi auto kā „i30 Turbo” ir pat ieguvuši īpašu apzīmējumu — nodēvēti par „siltajiem hečbekiem”. To galvenā sūtība ir atrast vislabāko kompromisu starp dinamiku un komfortu, sagādāt ātruma baudījumu bez kratīgiem kompromisiem, lai ar tiem vieglāk būtu sadzīvot ikdienā.

„Hyundai” turbo versija pieejama gan ar trim, gan piecām durvīm. Praktiskumā tā neatpaliek no parasta „i30”, piedāvājot piecas sēdvietas un 378 litru bagāžnieku, un no parasta „i30” atšķiras ar 1,6 litru turbodzinēju, sportiskāku piekari, lielākām disku bremzēm, asāku stūres sistēmu, 18 collu alumīnija diskiem un 225/40 izmēra riepām, divām izpūtēja caurulēm aizmugurē, agresīviem bamperiem priekšā un sporta bižutēriju. Arī sēdekļi ir citi — ar lielisku sānu atbalstu — un veicina vēlmi braukt azartiskāk nekā parasti.

Turbo versijai pieejams tikai viens dzinējs, viena pārnesumkārbā un viens aprīkojuma līmenis — viss iekļauts cenā! Iekšpusē „Turbo” ir gandrīz identisks parastai labi aprīkotai „i30” versijai. Šur un tur interjerā sportiskums uzsvērts ar sarkanās krāsas akcentiem, nedaudz atgādinot „karstos” hečbekus no tālajiem „saldajiem astoņdesmitajiem”. Sportiskas gaisotnes radīšanai zināmi nopelni pieder tādiem aksesuāriem kā kaismīgi sporta sēdekļi ar sarkaniem ielaidumiem un sarkana poga „Engine Start”, ar ko aizsvilt dzinēju, sarkani instrumentu paneļa rādītāji un ātrumpārslēga sviras galviņa. Var jau domāt, ka no šiem aksesuāriem nav pilnīgi nekādas jēgas, taču izskatās tie iedvesmojoši.

„i30 Turbo” motors rada 265 Nm griezes momentu, pie 1500—4500 apgriezieniem panākot dinamisku paātrinājumu. Jauda tiek padota priekšējiem riteniem ar sešu pakāpju manuālās transmisijas starpniecību. Paātrinājumu līdz 100 km/h no vietas var sasniegt 8,0 sekundēs, un maksimālais ātrums ir 219 km/h. Maksimālā jauda 184 zirgspēku turbodzinējam parādās pie augstiem 6000 apgriezieniem, tāpēc, lai izspiestu solīto dinamiku,

vajag smagu pēdu uz gāzes pedāļa un intensīvu darbību ar sešpakāpju manuālo pārnesumkārbu. Pānesumu skaitļi pielasīti kā nākas, un katru gāzes pedāļa spiedienu pavada slāpēts rūciens. Diemžēl dzinēja skaņa augstos apgriezienos nešķiet sevišķi iedvesmojoša. Taču tā vismaz ir īsta atšķirībā no dažiem konkurentiem „karsto” hečbeku segmentā, kam caur skaļruņiem salona ieklūst sintētiski radīta videospēļu skaņa, ko pat nav iespējams atslēgt. Atšķirībā no parasta „i30” sportiskajai versijai stūres gājiens no atdures līdz atdurei ir tikai 2,7 apgriezieni. Sešpakāpju manuālās transmisijas mehānisms ir teicami precīzs, un tas dod iespēju vingrināties meistarībā, taču adaptīvais „Flex Steer” stūres mehānisms (iespējams iestatīt trīs režīmus — „Comfort”, „Normal” un „Sport”—, ko atšķirt gan ir pagrūti) neviņo sportisko sajūtu. Piecreiz vairāk iedvesmo mašīnas sportiskā piekare. Auto ir veikls, labi pagriežams, iepriekš paredzams un ļoti stabils manevrējot. Taču ar vieglo, neinformatīvo stūres pastiprinātāju, vieglajiem slēdžiem un svirām, teicamo skaņas izolāciju salonā un nesportisko dzinēja toni tas ne katram šķitīs iedvesmojošs lieliem varoņdarbiem. Varētu pat teikt, ka paradoksālā veidā šis auto patiesībā brauc ātrāk un sportiskāk, nekā to izjūt mašīnas salonā.

Kompromisu meistars „i30 Turbo” nemaz nevēlas upurēt komfortu dinamikas vārdā. Tāpēc ar šo atraktīvo auto var itin labi sadzīvot ikdienā. Pedāļi ir diezgan mīksti, pānesumi slēdzas labi, stūre viegla — automobilis ir parocīgs ikdienas braukšanai pilsētā. Taču nepieciešamības gadījumā tas ir gatavs ielu ciņām, sacīkšu trasē un diennakts braucienam jebkurā virzienā, kamēr vien pietiek benzīna.

Sportisks izskats un dinamika sadzīvo ar praktiskumu un samērīgām lietošanas izmaksām. Tas atrodas tajā jaudas diapazonā, kur cena un izmaksas (riepas, bremzes, apkopes) vēl joprojām atrodas pieņemamā līmenī. „Hyundai i30 Turbo” var saukt par savu jau par relatīvi pieejamiem 23 tūkstošiem eiro. Ja tik daudz jaudas nevajag un arī mēneša maksājums gribas mazākus, tad iesakām par apmēram trim tūkstošiem lētāku un Latvijas ceļu apstākļos komfortablāku „i30” ar jaudīgu „1.6 CRDi” dīzeli (136 ZS un 280 Nm). Ja arī tas ir par daudz, tad „i30” piedāvā citas izvēles iespējas, piemēram, 1,4 litru benzīna modeli ar 100 zirgspēkiem un 15 tūkstošiem uz cenu zīmes. Tomēr jāpatur prātā, ka pēc izskata vienīgi „i30 Turbo” ir īsts „karstais hečs” no priekšējām diodēm līdz pat dubultajām izpūtēju caurulēm, ko spēs novērtēt jebkurš pretimbraucējs un jebkura garāmgājēja. Un kas par to, ka īstenībā tas ir tikai „siltais hečs” un vēl pagaidām nenostājas uz vienas līnijas ar „Ford” un „Volkswagen” trenētajiem kompaktklases olimpiešiem „ST” un „GTI”. Tuvākie „i30 Turbo” konkurenti — „franču golfa” sportiskā versija „Peugeot 308 GT” un radnieks „Kia cee’d GT”, kas arī tiek apgādāts ar 1,6 litru turbo motoru, kā arī „Opel Astra GTC”.

„Hyundai” sekmīgi attīstītā „WRC” programma, gan pavisam nesen no „BMW” sportiskās „M” divīzijas pārvillinātie inženieri kadri rada pamatu optimismam, ka piedāvājumā drīz sekos vēl krietni „karstāki” modeļi, kurus jau esot nolemts laist tirgū ar „Hyundai” speciālo sportisko apakšzīmolu „N”.

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 izbūvējamā pie klienta.



Motors A5
 Mūkusalas iela 45c,
 t. 67 627 546;
 m. t. 29 237 499,
 motorsa5@inbox.lv



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

GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,

DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem,

elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas,

magnetolas, parkošanās sensorus.

Uzpildām un remontējam KONDICIONIERUS.

A. Deglava 60, Rīga, tālr. 67802480

mob. 29400989, www.autogaze.lv

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

A Moto ziņas

2016. gada motopasaules apskats

Ronalds Cimoška

Ir pienācis kārtējais moto gads, bet pasaules galvenajos moto straumējumos nekas nemainās.

Tāpat kā pagājušogad, vieni ražotāji pūlas sviedriem vaigā, otri kaitina publiku ar diezgan reāliem konceptiem, bet trešie baro ar baumām.

Sāksim ar baumām.

HONDA

Pavisam nesen presē tomēr nokļuvas visai skopas ziņas, kuras aizrautīgākajiem superbaiku faniem jau apnika gaidīt. Tās ir ziņas par jauno „Honda” superbaiku, kura iznākšana it kā būs gaidāma 2017. gadā. Īsti vēl nav skaidri tehniskie parametri, bet, ja tas būs tāds, kāds ir bildēs, — iesaiņojiet man trīs!

Bet pavisam reāls un taustāms jaunums ir jaunā „Africa Twin”. Kādreiz tik ļoti populāro un tautas mīloto motociklu ir sagaidījusi jaunā reinkarnācija. „CRF1000L Africa Twin” ir ieguvis paralēlo divstobreni ar tilpumu 998 cm³, 94 zirgspēkus un diezgan nopietna „apkārceļotāja” izskatu. Nu ko, gaidām pavasari un testa laikus!

DUCATI

„Ducati Motor Bike Expo” Veronā izstādīja uz modeļa „XDiavel” bāzes radīto



„draXter”. Satriecošs darbs, kuram nav žēlots ne budžets, ne materiāli. „Diavel” bāze, „Panigale” piekare, šis nevēriskais šedevrs ir pelnījis ne tikai koncepta likteni! Nav pasaulē taisnības, nav...

Patikami turpina pārsteigt

YAMAHA

Izskatās, ka tā ir pieņēmusi „BMW” izaicinājumu un turpina censties atkarot zaudētās pozīcijas.



Kārtējais jaunums „MT-10” izskatā to uzskatāmi demonstrē. Radīts uz jaunā superbaika bāzes, „MT-10” ir ieguvis 165 ZS dzinēju, 199 kg svaru un izskatu kā robotam no „Transformeriem”.

Otrs jaunums no „Yamaha” pārpilnības raga ir stilīgais reiseris „XSR900”, kas radīts uz „FZ-9” platformas. Stilīgs, pietie-

kami jaudīgs (115 ZS) aparāts 60—70 gadu stila krāsojumā un detaļās, pēc visa spriežot, atradīs sev ne mazums fanu.

Tomēr, kā sacīt jāsaka, **KTM** ar savu jaunumu iedzina pilnīgā apjukumā ne vienu vien moto trakuma alkstošo fanu. „KTM 1290 Super Duke GT”. Vispār jau „GT” atšifrējams kā „Gran Turismo”...

Kuram gan ienāca prātā uz dullākā sērijveida strīfaietera pasaulē uzkrāmēt vējistiklu, koferus un komfortablu sēdekli?... Es zinu, man noteikti patiks izspiest no šā nevēra pēdējo zirgspēku pilienu, bet „GT stila” braucamie parasti piedien mierīgāka rakstura braucējiem... Nē, nē — varat teikt, ko gribat, bet pasaule tiešām ir „nobraukusi” no kātiem”...


A Tehniskais birojs

Ilgu mūžu tavam auto!

Kaspars Bergmanis

Anekdote par to, ka klusā naktī var dzirdēt, kā opelī rūšē, aizvairo šā zīmola auto īpašniekus, kuri ar putām uz lūpām centīsies pierādīt, ka kopš neseniem laikiem „Opel” vairs nerūsē. Vai tā ir?

Korozijs ir viens no galvenajiem iemesliem, kāpēc relatīvi labas un izturīgas automašīnas savu dzīvi beidz martena krāsni. Rūsas saestu spēkratru ir dārgi remontēt, jo metināt, mainīt sapuvušos sliekšņus, spārnus un protezēt grīdu ir laikietilpīgs un dārgs pasākums. Un kur nu vēl virsbūves daļu krāsošana! Izdevīgāk ir nopirkt citu lietotu auto, kura īpašnieks ir parūpējies par auto tehnisko stāvokli.

„AutolInfo” regulārie lasītāji zina, kas ir pretrūsas apstrāde „Krown” un ko tā dod auto noturībai pret rūsu. Vai kaut kas ir mainījies? Pērnā gada nogalē daudzi auto braucēji ir pamanījuši, ka Rīgā, Hanzas ielā 7, izveidots iespaidīgs pretkorozijs apstrādes centrs ar fasādi, kuru grūti nepamanīt. Lai noskaidrotu, kādas ir mūsdienu pretrūsas aizsardzības tehnoloģijas, tiekamies ar centra direktoru Raivi Alksni.

— **Latvijā „Krown” ienāca laikā, kad krīze sagrāva daudzus sapņus, bet tas bija arī iespēju laiks. Kas šajā laikā ir mainījies?**

R. A.: — Krīze daudziem cilvēkiem iemācīja domāt racionāli un skatīties perspektīvā. Agrāk jaunu auto pircēji smīkņāja par pretkorozijs apstrādi, atrunājoties, ka līzīgā paņemto auto pēc trim gadiem atdos atpakaļ un vietā ņems citu, bet šobrīd aina ir diametrāli mainījusies, jo klienti brauc uz „Krown” pretrūsas apstrādes centriem pa tiešo no autosalona. Otra pozitīvā lieta ir tā, ka daudzi autosaloni pērk „Krown” materiālus, tehnoloģiju un savos servisos apstrādā klientu automobiļus. Šobrīd, lai pasargātu savu auto pret rūsu, nav jāmēro ceļš uz Rīgu. „Krown” pretrūsas apstrādes centri un sadarbības partneri atrodas visos Latvijas novados.

— **Vai mūsdienu auto rūšē mazāk?**

R. A.: — Rūsē visi — vieni vairāk, citi mazāk. Runājot par pretrūsas apstrādi, cilvēki neiedomājās, ka kanādiešu materiāls veicina ūdens atgrūšanu no apstrādātām virsmām. Modernā auto ir daudz un dažādu metālu, elektronikas devēju, vadu un gumijas mezglu. Ar pretkorozijs materiālu apstrādāts auto ir vērtīgāks otrreizējā tirgū. Savukārt, remontējot piekari, mehāniķiem nevajadzēs zāgēt ar fleksi sarūsējušās sviras, lai noregulētu savirzi.

— **Kā īsti notiek apstrāde?**

R. A.: — Pilns apstrādes cikls aizņem pusotru stundu. Tas ietver rūpīgu auto



mazgāšanu pirms un pēc apstrādes, visu virsmu apstrādi no apakšas — gan durvju, gan bagāžnieka un dzinēja pārsega apstrādi grūti sasniedzamās vietās, kurās parasti rodas korozijs perēklis. Tiek izmantoti tehnoloģiskie caurumi, pa kuriem ar īpašām zondēm izsmidzina „Krown” pretkorozijs materiālu. Ir iespēja veikt apstrādi arī daļēji — apstrādāt grīdu no apakšas. Atgādināšu, ka „Krown” materiāls nav mazs vai darva, kas cauru gadu necieša-

mi ož, bet videi draudzīga ķīmija ar karamēlu aromātu, kas samērā ātri izvējas.

— **„Krown” centrs Hanzas ielā pēc rekonstrukcijas piedāvā auto kopšanu?**

R. A.: — „Krown” nekoncentrējas tikai uz korozijs apkarošanu. Firmas piedāvājumā ir visdažādākie kopšanas līdzekļi — sākot ar to, ka varam atbrīvot salonu no smakas, kuru atstājis kāds noklīdis runcis, vai pelējuma smakas, kura rodas pelējuma sēnes dēļ, kas ieperinājusies auto ventilāci-

jas sistēmā un ir ļoti kaitīga veselībai, un beidzot ar ādas kopšanas līdzekļiem, jo modernizētais centrs no šā gada piedāvā salonu ķīmisko tīrīšanu un virsbūves kopšanu. Mūsu rīcībā ir moderna, videi draudzīga ķīmija, kura iztīrīs gaišu salonu pat tad, ja braucējs ierīvējis šajos sēdekļos dzīnsu apģērba nepateicīgi noturīgo krāsu.

— **Vai mājas apstākļos savu auto var efektīvi apstrādāt ar „Krown”?**

R. A.: — Pilnvērtīgu apstrādi mājas apstākļos veikt nebūs iespējams, bet „Krown” piedāvā savu produkciju arī fasētu — aerosolā —, lai mājas apstākļos varētu apstrādāt tās vietas, kurām var piekļūt bez specifiskiem instrumentiem. „Krown” piedāvā ļoti plašu videi draudzīgu un saudzīgu pret kopjamām virsmām auto kopšanas un remonta ķīmiju. Ziemas periodā īpaši pieprasīts ir atsāļotājs „Salt Eliminator”, kuru lieto gan auto tīrīšanai, gan apavu kopšanai.

Ja jūsu auto raud pēc martena krāsni, „Krown” nav panaceja un jaunību rūsas saēstam bļēkim neatdos. Bet, ja rūsas sarkanie zobī vēl nav paguvuši pabojāt auto miesu un vēlaties to ilgi saglabāt labā stāvoklī, tad kanādiešu vitamīni nāks par labu spēkratam, kuru izmantosiet ilgu laiku.

WWW.KROWN.LV
t. 80201001
20888888

A Tehniskais birojs

Kas jāzina, pirms iegādāties auto, kuru vēlami pārbūvēt braukšanai ar gāzi

Kaspars Bergmanis

Tie, kuri ikdienā lieto auto, zina, ka ievērojamo tēriņu daļu veido izdevumi par degvielu. Bet pienāk brīdis, kad servisa un remonta izdevumi pārsniedz saprāta robežas. Parasti tiek pieņemts lēmums šķirties no tāda auto. Esam laimīgi, jo izdevies to pārdot, tomēr atkal esam izvēles priekšā — ko pirkt vietā?

Vispirms jātieks skaidrībā par to, cik esam gatavi maksāt par auto un tērēt par tā ekspluatāciju. Var nopirkt relatīvi lētu un lielu limuzīnu, bet nodokļi, serviss un — pats galvenais — degvielas izmaksas būs nesamērojamas ar ienākumiem.

Tad seko nākamais solis — degvielas veids. Automobiļus ar dīzeļa dzinējiem pērk cilvēki, kuri ikdienā brauc daudz. Maz ticams, ka maz brauktu dīzeļi var dabūt pa lēto. Savukārt remontēt dīzeļa sirdi pa lēto nesānāk. Dīzeļdegvielas iesmidzināšanas sprauslas, turbīnas, augstspiediena sūkņi maksā dārgi, nemaz nerunājot par jaunās paaudzes dīzeļu izplūdes gāzu partikulārajiem filtriem, kuru cenas sākas 700 eiro robežās.

„AutoInfo” redakcija pirms četriem gadiem nopirka „Volkswagen” busiņu ar

benzīna dzinēju, kurš aprīkots ar gāzes iekārtu. Labums ir tas, ka servisa izmaksas ir tikai par piekares remontiem, kuru Latvijas izdangātie ceļi neželē. Dzinējam regulāri tiek mainītas sveces, siksnas un sveču vadi, kuri ir pieejami ikvienā auto daļu veikalā un maksā samērā lēti. Ekspluatācijas izmaksas ir mazas, jo gāzi patērē 15 l uz 100 km pilsētā un 12 l ārpus tās. Sarēķinot naudas izteiksmē, ir tikpat, cik braucot ar analogisku dīzeļi vai pat nedaudz mazāk. Pērn, braucot uz Vāciju, redakcijas busiņš apmeklēja TÜV tehniskās apskates staciju, lai dabūtu EURO4 izplūdes gāzu sertifikātu. Pēc neilgas apskates busiņa vēstīklā parādījās zaļa apaļa uzlīme ar ciparu „4”, kurš apliecina to, ka atļauts iebraukt lielpilsētās. Diemžēl veciem dīzeļiem ceļš uz lielpilsētām ir slēgts, bet, ja iebrauksiet — bargs naudas sods garantēts.

Esam sameklējuši auto, kurš atbilst mūsu biezumam, bet auto ir ar benzīna dzinēju. Patēriņš 10 l uz 100 kilometriem. Pērkam ar domu, ka brauksim uz autogāzes servisu, kurš par 600 eiro aprīkos tikko iegādāto auto ar gāzes iekārtu, un reāli ietaupīsim, bet serviss atsakās aprīkot mūsu auto ar gāzi.



Diemžēl ne visus benzīna dzinēja automobiļus var pārbūvēt braukšanai ar gāzi. Lai noskaidrotu, kādus auto nevar pārbūvēt, devāties pie labākajiem Rīgas autogāzes speciālistiem pēc padoma.

Māris Gailis, autogāzes servisa centra „Henrijs autogāze” direktors: „Diemžēl ne visiem automobiļiem varam uzstādīt gāzes iekārtas. Teorētiski var uzlikt pilnīgi visiem, bet pēc īsa ekspluatācijas perioda automobiļa dzinējs pārstās darboties ar

pamatdegvielu — benzīnu. Problēma ir tiem benzīnkiem, kuriem ir degvielas tiešā izsmidzināšana. Šādi dzinēji ir ļoti daudziem auto. Laikrakstam „AutoInfo” būtu jātaisa milzīga tabula, lai informētu savus lasītājus par spēkratu dzinējiem, kuriem nevar uzstādīt gāzes iekārtas. Mūsu rekomendācija — vismaz piezvaniet uz gāzes servisu un painteresējieties, vai konkrētajam dzinējam var uzlikt kvalitatīvu gāzes sistēmu, kura nerada tehniskas problēmas dzinējam. Ir ļoti daudz nianšu, par kurām pieredzējuši speciālisti zina.”

Arī pērkot lietotu auto, kuram jau ir uzlikta gāzes iekārta, ir vērts painteresēties pie speciālistiem. Vairāk šis ir tas gadījums, kad auto pārdevējs cenšas atbrīvoties no automobiļa, kurš īsā laika periodā sabojā benzīna iesmidzināšanas sprauslas, braucot ar gāzi. Protams, nevajag aizmirst, ka gāzes iekārta arī ir vajadzīga apkope (ik pēc 20 000 km). Regulāri jāmaina filtri, jākalibrē gāzes padeve. Ņemiet vērā, ka daudzas gumijas caurulītes ar laiku izkalst un zaudē savu elastību. Beigās tāda izkalstusi caurulīte saplaisā un tajā rodas

sūce — gāzes noplūde vai nepareizs degmaisījums tiks dzinējam nevienmērīgi strādāt, pat darbinot to ar benzīnu.

„Eko Gāzes” uzpildes stacijā var nopirkt vārstu eļļu, kura pasargā vārstus no sadegšanas. Kam tā vajadzīga?

Jā, daudzi moderni auto dzinēji ir aprīkoti ar tā saukto vārstu eļļas dozatoru. Šī smērviela ar noteiktu laika intervālu tiek pilināta gaisa padeves ieplūdē, lai pasargātu dzinēja izplūdes vārstus un vārstu ligzdas no izdegšanas. Vārstu eļļa palīdz labāk sadegt degmaisījumam un tādā veidā neļauj vārstiem pārkarst. Protams, šādas sistēmas maksā jau dārgāk, un profesionāli gāzes iekārtu licēji zina, kurš benzīna dzinējs ir jāaprīko ar vārstu eļļošanu.

Mūsdienu patērētājs aizvien mazāk orientējas auto tehniskajās niansēs, līdz ar to ir vērts uzticēties profesionāļiem. SIA „Auto Gāze” servisa centra vadītājs Rolands Kudulis stāsta: „Ir vērts iztērēt laiku un kādus 20 eiro, lai uzzinātu visu par auto, kuru gribat iegādāties. Mēs piedāvājam klientiem ne tikai pārbaudīt gāzes sistēmas, bet arī visu spēkratu kopumā. Kādā stāvoklī ir dzinējs, ritošā un virsbūve. Protams, arī nosakām, kāda tipa gāzes sistēma ir jāuzliet klienta izvēlētajam auto. Ir daudz dzinēju, par kuriem aprīkošanu braukšanai ar gāzi nāktos samaksāt teju pat 1500 eiro. Tad jāpārēkina, vai nobrauktie kilometri dod ietaupījumu, pērkot šādu auto, vai tomēr pameklēt citu — ar dzinēju, kura aprīkošana izmaksās 600 eiro. Piemēram, tam pašam „VW Golf” dzinēji atšķiras, vieniem ir jāliek tikai dārgā gāzes iekārta, bet citiem ievērojami lētāka.”

Nu, ja reiz esat izvēles krustcelēs, piezvaniet vairākiem gāzes iekārtu speciālistiem, uzziniet, ko var droši pārbūvēt, un brauciet ar gāzi!



Jaunums!

POLAR Antifrīzs Premium Long Life G13 -35°C

Labākais dzesēšanas šķidrums!



FEBRUĀRĪ IZDEVĪGĀK!
11.99
Eur
15.99 Eur *
Iepazīšanās cena

Modernākais no visiem VW G standarta antifrīziem. Ieguvumi:
Augstākās kvalitātes dzesēšanas šķidrums ar augstu siltuma absorbēšanas un novadīšanas spēju.
Izmantota jaunākā Si-OAT tehnoloģija, kas nodrošina izcilu ilgtermiņa dzinēja un dzesēšanas sistēmas aizsardzību.
Piemērots lietošanai dzinējos ražotos pēc 2008. gada.
Īpaši saudzīgs alumīnija un magnija sakausējuma dzinējiem.
Īpaši izstrādāts V.A.G. grupas dzinējiem (VW, Audi, Škoda, Seat, Porsche u.c.) pēc VW TL 774 J sertifikācijas.
Var aizstāt jebkuru zemākas kvalitātes dzesēšanas šķidrumu (G12++, G12+, G12, G11 u.c.).
Lietošanas termiņš 5 gadi vai 300 000 km.



cenuklubs.lv

POLAR oficiālais izplatītājs Latvijā DANS G ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANSG.LV

Gāzes iekārtas

No vadošajiem ražotājiem

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

Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%

Mūkusalas 45/47, Rīga
Tālrūnis: 29-296-613

www.ecogas.lv



turbomotors

TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

Rīga,
Granīta iela 3
Tālr.: 28606746
25511121

info@turbomotors.lv

www.turbomotors.lv

Sērija profesionāļiem!



Pasaules tirgus līderis Degvielas piedevās.

Produkcija ar augstāko kvalitāti par saprātīgu cenu.

76 gadu pieredze ražošanā un produkta testēšanā.

Atbilst ISO 9001 standartam Ražots Beļģijā.

AUTOEUROPA

TOBIS Group

Auto Europa SIA, "Asariši-3", Mārupes novads, LV-2167, Latvija



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, Matīša 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270

eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

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