



4. lpp



8. lpp



5. lpp

Nem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

APRĪLIS

NR. 2/ 2016 (216)

A Degustācija

«SsangYong Tivoli»



Agnis Krauja

„SsangYong” ir senākais autoražotājs Dienvidkorejā, tā nosaukuma tulkojums — „divi pūki”. Uzņēmuma vēsture aizsākusies 1954. gadā, bet ar „SsangYong” nosaukumu šis ražotājs pazīstams kopš 1988. gada. Pirms divdesmit gadiem „SsangYong” zīmols bija gana labi pazīstams arī Latvijā. 2007./2008. gadā uz tābrīža šķietamās pārticības fona arī šīs markas spēkratiem bija savi cienītāji, kas prata novērtēt ekstravaganta izskatu, bet klasiskas konstrukcijas apvidus automobiļus. Globālās krīzes ietekmē 2009. gadā „SsangYong” nonāca uz sabrukuma sliekšņa, un nav zināms, kāda būtu kompānijas nākotne, ja korejiešu ražotāju nebūtu nopircis indiešu gigants „Mahindra Limited”. Tagad Dienvidkorejas markas „SsangYong” automobiļi pēc vairāku gadu pārtraukuma atgriezušies Latvijas

tirgū.

„Tivoli” ir dienvidkorejiešu jaunākā krossovera nosaukums, kam gan nav nekāda sakara ar Itālijas kūrortpilsētiņu, jo tas radīts, otrādi angļu valodā lasot frāzi „I love it!”, kas izklausās gandrīz kā makdonalda ēstuvju reiz plaši lietotais lozungs jauniešu auditorijas piesaistei... „SsangYong” reklāmās tīrātajam apgalvojumam, ka „Tivoli” stilīgais dizains izstaro uzticamību un spārnu mērķtiecību, šķiet, vairāk piekritēju atradīsies tā dzimtenē — Dienvidkorejā —, nevis Eiropā. Mašīnas izskats ir nedaudz primitīvs un kantains, mazliet atgādinot nu jau piemirsto „Toyota Urban Cruiser”. „Tivoli” vizuāli neizskatās nedz pēc apvidnieka, nedz arī pēc sporta auto, kā tas šodien pieņemts modernajiem krossoveriem. Jebkurā gadījumā cita šīs pašas markas modeļa —



„Korando” — dizains man tīri subjektīvi šķiet krietni simpātiskāks. Tomēr tas ir tikai gaumes jautājums, jo „Tivoli” pēc saviem izmēriem (riteņu bāze 2600 mm, garums 4195 mm, platums 1795 mm, augstums

1590 mm) ir lielākais no mazās — jeb „Juke” — klases krossoveriem. Mēģinot atrast „Tivoli” īsto vietu mūsdienu krossoveru sarežģītajā hierarhijā, atklājam, ka no konkurentiem pēc izmēriem gandrīz tikpat lieli ir „Jeep Renegade” un „Opel Mokka”, par kuriem korejieši ir lētāks. Populārie „Hyundai Tucson” un „Nissan Qashqai” izmēros ir lielāki (tāpēc nosacīti piederīgi citai — kašaka — klasei), cenas ziņā arī dārgāki un vairāk līdzinās jau pieminētajam „Korando”. Toties „Suzuki Vitara” un „Nissan Juke” ir nedaudz mazāki par „Tivoli” un bāzes komplektācijā arī maksā mazliet lētāk. Te nu nonākam pie atziņas, ka mūsu degustētais korejieši nepavisam nav pats lētākais piedāvājums mazo krossoveru tirgus nišā, jo bāzes komplektācijā lētāki ir arī franču mazuli „Renault Captur” un „Citroen C4 Cactus”, kurus gan daudzi uzskata tikai par paaugstinātiem hečbekiem. Protams, vēl lētāks ir askētiskais budžeta klases apvidnieks „Dacia Duster”, kuru gan nav pieņemts uzskatīt par pilsētas krossoveru. Taču „Tivoli” bāzes komplektācija ir bagātīgāka par visiem iepriekš minētajiem. — standarta („Crystal”) komplektācijā ietilpst: LED dienas gaitas lukturi, kruīzkontrole, „Bluetooth” savienojums,

audiosistēma ar 6 skaļruņiem un vadību uz stūres, priekšējo sēdekļu apsilde, 7 drošības spilveni, elektroniskā stabilitātes kon-

Turpinājums 4. lpp ➤

SSANGYONG

TIVOLI
ILOVIT



Cenas sākot no
15 290 EUR

5 GADU
GARANTĪJA
BEZ NOBRAUKUMA
IEROBEŽOJUMA

Autobrava SKATIES
PLAŠĀKI!

www.autobrava.lv

SIA „Autobrava”, Rīga, Bīķernieku iela 145, LV-1079,
Telefons: +371 671 462 55

autoGāzesServiss

www.heinrihs-gaze.lv

Gāzes iekārta ar
HANA
sprauslām
cena sākot
no **679 €**

Garantija, kā vienmēr - 3 gadi!

GF Ganību dambis 25a, Rīga
T. 29466474, 27707776

SAMARIEŠU APDRIEBĀ
LATVIJAS
S
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)

BRIDGESTONE

GARANTIJAS KAMPAŅA

POTENZA 5001 **TURANZA T001**



IEGĀDĀJIES 4 BRIDGESTONE RIEPAS
UN REĢISTRĒ TĀS PAPILDUS GARANTIJAI

RENAULT
Passion for life

Jaunā
Renault MEGANE

Atmodini savu kaislību



no 14 480€

Atēlā redzama versija GT ar papildus aprīkojumu.

Renault rekomendē **elf**Uzzini vairāk www.renaultlatvija.lv

MŪSA MOTORS RĪGA
RENAULT un DACIA oficiālais pārstāvis Latvijā
K. Ulmaņa gatve 5, Rīga, t. 67066111, www.renaultlatvija.lv

«SsangYong Tivoli»

► Turpinājums no 1. lpp

troles sistēma („ESP”), vilkmes kontroles sistēma, palīdzības sistēma braukšanas uzsākšanai slīpumā, riepu gaisa spiediena kontroles sistēma, bet, modeļos ar „Quartz” komplektācijas līmeni — arī divzonu klimatkontrole un 7 collu skārienjutīgs infosiskāšanas ekrāns ar atpakaļskata kameru.

„Tivoli” interjerā nav ne miņas no „Dacia Duster” askētisma, tas pat izskatās krietni interesantāk par „Suzuki Vitara” minimālismu. Tomēr klasiskais „Jeep Renegade” salons man šķiet krietni izsmalcinātāks. „Tivoli” paneli viss veidots tāds apaļīgs, ar spilgti oranžām gaismiņām un pretenzijām uz smalkumu. Mūsdienīgie, jauniešu gaumei atbilstošie interjera materiāli un kvalitatīvie sēdekļu pārklājumi atstāj dārga dizaina iespaidu — tā apgalvots reklāmas bukletā. „Tivoli” pircējs var izvēlēties pat dažādu krāsu salikumu iekšējās noformējumam, tostarp par papildu samaksu „Tivoli” virsbūvi var nokrāsot divos toņos, un tad jumts un spoguļu korpusi būs citā krāsā. Negaidīti ērti ir „Tivoli” priekšējie sēdekļi ar solidu sānu noturību. Stūres kolonna regulējama gan tikai augstumā, arī sēdekļu regulācijas diapazons ir ierobežots. Liela diametra stūre, kas šķiet paņemta no lielā brāļa „Rexton”, pamatīga pārnēsotā svira, gandrīz kā landkruīzerā. Vadītājs var izvēlēties vienu no trim stūres režīmiem — normālo, komfortablu vai sportisko. Parasta salokāmā atslēga, nevis starta poga kā dažiem konkurentiem. Nav stūres apsildes, nav digitālā spidometra. Toties salona ietilpība ir starp lielāka-



jām visā kompakto krossoveru segmentā. Neņemot vērā auto gabarītus, aizmugurējā sēdekli paliek pietiekami liela telpa pat divus metrus gara pasažiera ceļgaliem un galvai, bet kopumā vietas ir pat vairāk nekā dažās automašīnās, kas pieder pie nākamās — kašaja — klases. Aizmugurējā sēdekļa atzveltni var atgāzt par 27 grādiem, lai pasažieri justos vēl ērtāk. „Tivoli” izceļas ar 423 litru bagāžnieka tilpumu, kas pārspēj „Vitara” par 48 litriem, „Mokka” — par 67 litriem un „Renegade” — par 72 litriem. Ja vēlaties, lai automašīnā izveidotos liels bagāžas nodalījums ar līdzenu grīdu, varat salocīt aizmugurējos sēdekļus, kas sadalīti attiecībā 60:40.

Degustācijas braucienā devāmies ar priekšpiedziņas „Tivoli”, aprīkotu ar 1,6

litru 128 ZS jaudas benzīndzinēju un sešpakāpju automātisko pārnēsūmkārību. 1375 kg smagajam auto ar ķieģeļa aerodinamiku degvielas patēriņš 7,2 l uz 100 kilometriem šķiet gana pievilcīgs. Uz ceļa „Tivoli” 128 ZS 1,6 litru atmosfēriskais benzīna dzinējs, kādu izmēģinājam šajā testa braucienā, nesniedz tādu dinamiku kā dārgāko konkurentu turbomotori, it īpaši apvienojumā ar automātisko transmisiju. Domīga automātiskā pārnēsūmkārība nedod cerības skrieties. Vadāmība nav slikta, taču stūre ir salīdzinoši mazinformatīva. Brauc smagnēji, nav vieglā auto un moderno krossoveru izveicīguma. Braucot ir gandrīz tāda kā lielas mašīnas sajūta. Piekare cieta, likumos nesveras un neļoģas, bet var sajūst katru pārbraukto kanalizācijas akas vāku. Auto šķiet nedaudz par



skalu, jo salonā ielaužas nevis dzinēja dziesma, bet gan ārējie ceļa trokšņi. Kopumā jāteic, ka „Tivoli” dara visu pareizi, bet neiedvesmo.

Arī ar priekšpiedziņas „Tivoli” var droši nobraukt no ceļa seguma. Ar 180 mm klīrensu „Tivoli” pārspēj lielāko daļu kompakto krossoveru, atpaliekot tikai no

„Renegade” (par 20 mm) un „Vitara” (par 15 mm). Augstais klīrens ļauj nebēdāt par uzsēšanos uz apmales.

Pilnpiedziņa pieejama tikai komplektā ar dīzeli un manuālo kārbu, bet priekšpiedziņas versijā varat izvēlēties benzīnu vai dīzeli, manuālo kārbu vai sešpakāpju automātu.

Degustācijas secinājumi

„Tivoli” varbūt mazliet pietrūkst tās dinamiskās izsmalcinātības, kāda piemīt tā dārgākajiem konkurentiem, taču tas ir pietiekami labs auto visiem ikdienas braucieniem. Ja pircēja uzdevums ir tikt pie salīdzinoši lēta un ietilpīga kompakta pilsētas auto un vajadzību sarakstā ir priekšpiedziņa un benzīnmotors komplektā ar automātisko pārnēsūmkārību, „Tivoli” ir ļoti pragmatiskais pirkmums. Lielākie šā auto plusi ir ietilpība un cenas/vērtības attiecība.

„Tivoli” cena sākas no 14 290 EUR par priekšpiedziņas auto ar 1.6i 128 ZS benzīna dzinēju un 6MT pārnēsūmkārību „Crystal” aprīkojuma līmenī. Tāds pat

auto, tikai ar 1.6xDi 115 ZS dīzelīdzinēju maksā 18 590 eiro. Lētākā pilnpiedziņas versija ar 1.6xDi dīzeli maksā jau 19 990 eiro. Apskatot konkurentu sākumcenas, redzam, ka nedaudz lētāks būs priekšpiedziņas „Suzuki Vitara” ar 1.6 VVT 120 ZS benzīna dzinēju un 5MT pārnēsūmkārību, kurš maksā 13 990 EUR. Ja vēlies īstu dīzu, tad par „Jeep Renegade” ar 1.6 E-TORQ 110 ZS benzīnīnieku ar 5MT „Longitude” aprīkojumā būs jāmaksā 17 867 EUR. Bet, ja nepieciešams kas lielāks un solidāks, „Hyundai Tucson” ar 1,6 litru 132 ZS benzīnīnieku un 6MT „Classic” aprīkojumā maksās 19 990 EUR.

A Tehniskais birojs

„Krabis” motorā — neatbilstošs antifrīzs

Kaspars Bergmanis

Pavisam nesen laikraksta „AutoInfo” moto nodaļas redaktors iegādājās „Ford Mondeo” ar 2,5 l DOHC benzīna dzinēju. Auto vizuāli glīts, bez rūsas, bet ar defektu. Dzinējam uzsilstot, rodas sūce un sāk pastiprināti noplūst antifrīzs. Auto iepriekšējais īpašnieks rūpējās par auto, brauca reti, bet ziemā tas stāvēja garāžā. Līdz ar to ziemā kaisītais sāls tam nav ticis klāt, un virsbūve izskatās kā jauna. Sajūta, ka brauc ar vecu, bet jaunu auto. Teju izbrauca no laika kapsulas. Tā kā dzesēšanas šķidruma noplūde ir ievērojama, tad, lai izietu tehnisko apskati, šis defekts ir jānovērš. Demontējot dzinēja bloka galvu, ātri vien tika atrasta vaina, kura slēpās dzinēja galvas virsmā, kas piespiežas pie galvas blīves. Pēc visa spriežot, pie dzinēja defekta noveda vecs dzesēšanas šķidrums. Diemžēl daudzi autovadītāji nezina, ka dzesēšanas šķidrumam ir jābūt ne tikai noturīgam pret salu, bet arī pret koroziju un kavitāciju un tas jāmaina regulāri. Modernam auto, pat desmit gadus vecam Fordam, dzesēšanas sistēmā ir dažādi metāli, gumijas un plastmasas. Dzesēšanas šķidrumam ir jābūt ar lielu siltuma atdevi, tas nedrīkst bojāt nevienu no sistēmas elementiem, bet kā tos panākt? Dzesēšanas šķidruma bāze ir etilēnglikols, kam pievienotas speciālas piedevas. Tieši piedevas ir tās, kuras

neļaus korodēt metāliem, veidot kavitācijas burbuļus, kuri grauž dzinēju no iekšpusēs.

Kādu antifrīzu pirkt?

Tirgū ir liels piedāvājums ar dzesēšanas šķidrumiem, bet vispirms jāsāk ar to, ko auto ražotājs atļauj lietot jūsu auto dzinējā! Rūpīgi izlasiet informāciju, kas veltīta dzinējam, jo ne tikai motoreļļas viskozitātei ir atbilstības standarts, bet arī antifrīzam. Katram auto ražotājam ir savi standarti, un tiem ir jābūt uzrakstītiem uz antifrīza iepakojuma. Ja šādu standartu uz iepakojuma nav, tad garantijas, ka šis šķidrums vispār atbilst kaut kādiem standartiem, arī nav. Diemžēl pētījumi liecina, ka Latvijā bieži vien pārdod lētus un nekvalitatīvus antifrīzus, kuros iztrūkst pretkorozijas piedevu, jo tās ir dārgas. Aizmirstiet par to, kādā krāsā ir dzesēšanas šķidrums, jo ne jau krāsa, ar kuru iekrāsots antifrīzs, nodrošina optimālu darba vidi dzinējam, bet tā sastāvs.

Uz antifrīza pudeles etiķetes rotājas cipars „pieci”. Nelieliem burtiem apakšā paskaidrots, ka prece sver 5 kilogramus. Diemžēl šāda parādība Latvijā nav sveša, turklāt vainīgie ir nevis veikalnieki, kuri pārdod precī, bet gan ražotāji, kuri gatavo un fasē produktu. Tas ir negodīgi pret pircējiem, tomēr ražotājam ļauj ietaupīt.

Blīvums parastam dzesēšanas šķidrumam ir aptuveni 1,11. Tas nozīmē, ka 5 litri antifrīza sver 5,5 kilogramus. Savukārt, ja ražotājs fasē un tirgo pēc svara, tad 5 kilogrami sanāk vien aptuveni 4,5 litri. Tādā veidā ražotājs, pēc savas patikas žonglējot ar mērvienībām uz produkta etiķetes, ietaupa puslitru jeb 10% šķidruma. Līdzīgi kā lielveikalos ar pienu, kur dažiem produktiem uz tradicionālās viena litra paciņas ir rakstīts 0,9 kg produkta. Vai nav tāda sajūta, ka mūs šķēr uz mulķi, piedāvājot zemāku cenu?



Vecs dzesēšanas šķidrums nepasargā dzinēju no korozijas. Ford dzinēja galvā korozija un kavitāte „izgrauza” ceļu līdz degvielas sadegšanas kamerai.

mam ir aptuveni 1,11. Tas nozīmē, ka 5 litri antifrīza sver 5,5 kilogramus. Savukārt, ja ražotājs fasē un tirgo pēc svara, tad 5 kilogrami sanāk vien aptuveni 4,5 litri. Tādā veidā ražotājs, pēc savas patikas žonglējot ar mērvienībām uz produkta etiķetes, ietaupa puslitru jeb 10% šķidruma. Līdzīgi kā lielveikalos ar pienu, kur dažiem produktiem uz tradicionālās viena litra paciņas ir rakstīts 0,9 kg produkta. Vai nav tāda sajūta, ka mūs šķēr uz mulķi, piedāvājot zemāku cenu?

Kādas krāsas antifrīzi ir?

Antifrīza krāsa ir mārketinga triks tieši tāpat kā pudeles dizains. Protams, ka iekrāsots šķidrums idejiski palīdz pircējam, jo vēsturiski tika sadalīts toņos — zils, zaļš,

sarkans un dzeltens. Attiecīgi pēc tā varēja spriest, pie kādas klases šķidrums pieder, tādā veidā zinot, cik bieži tas jāmaina. Vēlreiz gribu atgādināt — krāsai nav nozīmes! Nozīme ir antifrīza atbilstībai dzinēja ražotāja standartam.

Parasti ir iespējams iegādāties antifrīzu gan zilā, gan zaļā, gan sarkanā krāsā, ir arī citi krāsu salikumi. Visbiežāk sarkanā krāsa raksturo tādu antifrīzu, kura lietošanas termiņš ir 5 gadi (nevis 2 gadi, kas raksturīgs klasiskam produktam), un tas tiek apzīmēts kā „Long-Life” jeb ilglaicīgi kalpojošs produkts. Šis nozares speciālistu empīriskie novērojumi liecina, ka pircēji vāji orientējas dzesēšanas šķidrumu īpašībās un vielu sastāvos, bet daudz lielāku — pat izšķirošu — uzmanību preču stendā pievērš tieši produkta krāsai. Tas provocē rīkoties negodprātīgi. Ļaunprātīgi tiek izmantota

pircēju neinformētība, un klasiskais antifrīzs (piemēram, zaļajā krāsā) „pārkrāsots” sarkanā krāsā, kas pircējam asociējas ar labāku un dārgāku precī. Tas nozīmē, ka produkta krāsa Latvijas tirgū var maldināt patērētāju un viņš, būdams pārliecināts, ka pērk „Long-Life” produktu, patiesībā iegādājas vienkāršo antifrīzu, kas ir tikai nokrāsots sarkanā krāsā. Protams, ieguvēji no šādām darbībām ir ražotāji, kas gūst ekonomisku labumu, bet zaudētājs ir pircējs, kurš gan pārmaksā, gan tiek dezinformēts, piemēram, ka iegādājas „Long-Life” produktu, kamēr patiesībā tas tā nepavisam nav.

Diemžēl kolēģa „Ford” dzinēja galvai izgrauztais robs bija tik dziļš, ka, lai to novērstu, būtu ievērojami jāslīpē dzinēja bloka galvas gludā virsma. Visu sarežģīja apstākļi, ka tik biezu galvas remonta blīvi dabūt nevar. Nācās pirkt citu dzinēja bloka galvu.

Nekvalitatīvs antifrīzs savu melno darbu dara pakāpeniski, bet tieši dēļ tā remonti sanāk ļoti dārgi. Tā ka, pirms pērk dzesēšanas šķidrumu, pārliecinieties par tā kvalitāti un atbilstību un neizvēlieties zemāko cenu. Protams, ka mūsdienu auto reti kurš remontē pats, to dara autoserviss, kurš pelna, arī pārdodot auto daļas un tehniskos šķidrumus, — pieprasiet liet tikai šķidrumus ar atbilstības standartiem. Pieprasiet uzrādīt preču iepakojumus vai sertifikātus.

Lai labi ripo!

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

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM
AUTO
info

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

Aicinām pieteikties CSDD jauno velosipēdistu sacensībām „Jauno satiksmes dalībnieku forums – 2016”!

Jau 23.gadu pēc kārtas Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) rīko konkursu jaunajiem un topošajiem velosipēdistiem – „Jauno satiksmes dalībnieku forums” un aicina skolēnus pieteikties dalībai tajā. Lai piedalītos sacensībās, skolēniem jābūt dzimušiem 2004.-2006.gadā, jāizveido četru skolēnu (divas meitenes, divi zēni) komanda, jāizdomā tās nosaukums un jāpiesakās. Atgādinām, ka komandas dalība sacensībās jāsaņem ar skolotāju vai citu pieaugušo, un katru komandu uz sacensībām pavada viens vai divi pieaugušie – skolotāji vai vecāki.

Pirmās kārtas pieteikuma anketa atrodama CSDD mājas lapā: <http://www.berniem.csdd.lv/> sadaļā - KONKURSI. Pieteikuma anketas jāaizpilda ne vēlāk kā iepriekšējās dienas plkst.14.00 pirms sacensību norises.

Aicinām pieteikuma anketu „Jauno satiksmes dalībnieku forums” aizpildīt CSDD mājas lapā: www.berniem.csdd.lv sadaļā – KONKURSI.
Plānotais pirmās kārtas sacensību grafiks:

Nr	Novadi un pilsētas	Vieta	Datums, laiks
1	Auces, Tērvetes un Dobeles novads	Dobeles pilsētas stadions	12. aprīlis plkst. 11:00
2	Jelgavas pilsēta	Jelgavas 4. sākumskola	13. aprīlis, plkst.11:00
3	Jelgavas un Ozolnieku novads	Jelgavas 4. sākumskola	13. aprīlis, plkst.11:00
4	Saldus un Brocēnu novads	Saldus sākumskola	14. aprīlis, plkst. 11:00
5	Kandavas, Tukuma, Engures un Jaunpils novads	CSDD Tukuma nodaļa	19. aprīlis, plkst. 11:00
6	Alsungas, Kuldīgas un Skrundas novads	Kuldīgas sporta manēža	20. aprīlis, plkst. 11:00
7	Dundagas, Talsu un Rojas novads	CSDD Talsu nodaļa	21. aprīlis, plkst. 11:00
8	Ventspils pilsēta	CSDD Ventspils nodaļa	22. aprīlis, plkst. 11:00
9	Ventspils novads	CSDD Ventspils nodaļa	22. aprīlis, plkst. 11:00
10	Limbažu, Salacgrīvas un Alojas novads	Limbažu pilsētas stadions	26. aprīlis, plkst. 11:00
11	Amatas, Cēsu, Raunas, Priekule, Līgatnes, Vecpiebalgas, Jaunpiebalgas un Pārgaujas novads	Priekule vidusskola	27. aprīlis, plkst. 11:00
12	Mazsalacas, Rūjienas, Burtnieku, Valmieras, Beverīnas un Naukšēnu novads un Valmieras pilsēta	Valmieras pamatskola	28. aprīlis, plkst. 11:00
13	Gulbenes novads	Gulbenes pilsētas stadions	29. aprīlis, plkst. 11:00
14	Liepājas pilsēta	Liepājas A. Puškina 2. vidusskola	3. maijs, plkst.11:00
15	Grobiņas, Rucavas, Nīcas, Priekules, Vainodes, Durbes, Pāvilostas un Aizputes novadi		
16	Rīgas pilsēta	Bīķernieku kompleksa sporta bāze	5. maijs, plkst. 11:00
17	Mārupes, Olaines, Ķekavas, Salaspils, Garkalnes, Ropažu, Mālpils, Siguldas, Inčukalna, Carnikavas, Ādažu, Saulkrastu, Baldones, Krimuldas, Stopiņu un Sējas novads	Bīķernieku kompleksa sporta bāze	5. maijs, plkst. 11:00
18	Neretas, Jaunjelgavas, Pļaviņu, Kokneses, Aizkraukles un Skrīveru novads	Skrīveru, A. Upīša vidusskola	6. maijs, plkst.11:00
19	Kārsavas, Ludzas, Zilupes un Ciblas novads	Ludzas atpūtas parks	10. maijs, plkst.11:00
20	Cesvaines, Lubānas, Ērgļu, Madonas un Varakļānu novads	CSDD Madonas nodaļa	11. maijs, plkst.11:00
21	Valkas, Strenču un Smiltenes novads	Valkas pamatskola	12. maijs, plkst. 11:00
22	Daugavpils pilsēta un Daugavpils un Ilūkstes novads	Daugavpils 9. vidusskolā	13. maijs, plkst. 11:00
23	Iecavas, Bauskas, Vecumnieku un Rundāles novads	Rīgas Motormuzeja Bauskas filiāle	17. maijs, plkst.11:00
24	Lielvārdes, Ķeguma, Ogres un Ikšķiles novads	Ogres stadions	18. maijs, plkst.11:00
25	Jūrmalas pilsēta	Kauguri, pie kapteiņa Zolta pieminekļa	18. maijs, plkst.11:00
26	Aknīstes, Salas, Jēkabpils, Viesītes un Krustpils novads un Jēkabpils pilsēta	CSDD Jēkabpils nodaļa	19. maijs, plkst.11:00
27	Baltinavas, Balvu, Viļakas un Rugāju novads		
	Cesvaines, Lubānas, Ērgļu, Madonas un Varakļānu novads	Balvu pilsētas ģimnāzija	20. maijs, plkst.11:00
28	Rēzeknes pilsēta	Rēzeknes 5. vidusskola	24. maijs, plkst.11:00
29	Viļānu un Rēzeknes novads		
30	Apes un Alūksnes novads	Alūksnes sākumskola	25. maijs, plkst. 11:00
31	Aglonas, Riebiņu, Līvānu, Preiļu un Vārkavas novads	Preiļu bērnu un jauniešu sporta skola	26. maijs, plkst. 11:00
32	Krāslavas un Dagdas novads	Krāslavas Varavīksnes vidusskola	27. maijs, plkst.11:00

Uz tikšanos sacensībās „Jauno satiksmes dalībnieku forums – 2016”!

tembrim, kur piedalīsies Latvijas izlases komanda.

Visās kārtās sacensību dalībniekiem jādemonstrē teorētiskās zināšanas par ceļu satiksmes noteikumiem un satiksmes drošību, jāprot sniegt pirmā medicīniskā palīdzība, jāpārzina velosipēda uzbūve, kā arī jāveic praktiskā braukšana. Sacensību laikā var tikt piedāvāti papildus uzdevumi, ar ko dalībnieki tiks iepazīstināti maču laikā.

Jauno satiksmes dalībnieku foruma satura izstrādē CSDD sadarbojas ar Valsts izglītības satura centru. Sacensības organizē CSDD, tās tiek finansētas no OCTA līdzekļiem, ko apdrošināšanas sabiedrības ceļu satiksmes negadījumu novēršanas pasākumu veikšanai ieskaita biedrības „Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” kontā.

CSDD piedāvā: transportlīdzekļu īpašnieku maiņu e-vidē



No 2016.gada 1.aprīļa Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) piedāvā drošu, ērtu un kontrolējamu transportlīdzekļu īpašnieku maiņu e-vidē (<https://e.csdd.lv/>), ko varēs izmantot kā juridiskās, tā arī fiziskās personas. Līdz ar to turpmāk kā īpašnieka maiņu apliecinošs dokuments vairs nebūs derīgs juridiskas personas izsniegts pieņemšanas - nodošanas akts, kas sastādīts pēc 1.aprīļa. Šīs izmaiņas nosaka grozījumi Ceļu satiksmes likumā.

Šis ir būtisks uzlabojums complicētāja transportlīdzekļu pārreģistrācija procesā. Izmaiņas klientiem samazinās iesniedzamo dokumentu skaitu, ietaupīs laiku un izskaidīs iespēju pārreģistrēt transportlīdzekli ar viltotiem dokumentiem, kā arī precīzi tiks noteikts īpašuma tiesību maiņas brīdis.

Lai īpašnieka maiņu reģistrētu e-vidē, vispirms reģistrētajam auto īpašniekam (pārdevējam) ir jānoņem transportlīdzeklis no uzskaites atsavināšanai Latvijā. Tādēļ CSDD elektroniskajā vidē piedāvā vēl vienu jaunu pakalpojumu: “TL noņemšana no

uzskaites atsavināšanai LR”. Šai darbībai seko pircēja izdarīta atzīme reģistrā par to, ka viņš vēlas iegādāties konkrētu transportlīdzekli. Savukārt pārdevējs piecu dienu laikā apstiprina īpašnieku maiņu. Abas atzīmes arī izdarāmas e-pakalpojumos. Reģistrācijas procedūra pilnībā tiek pabeigta CSDD nodaļā, kad transportlīdzekļa ieguvējs saņem reģistrācijas apliecību.

Īpašuma tiesību maiņa un atbildība tiek fiksēta no tā brīža, kad pārdevējs reģistrā ir apstiprinājis īpašnieka maiņu. Tas nozīmē, ka ar šo brīdi:

- pircējs iegūst īpašuma tiesības uz konkrēto transportlīdzekli;
- beidzas pārdevēja obligātā civiltiesiskā atbildība par konkrēto auto, savukārt, pircējs, par pamatu ņemot atzīmi reģistrā, var iegādāties OCTA polisi;
- pircējs atbild par izdarītajiem pārkāpumiem ceļu satiksmē.

Transportlīdzekļu īpašnieku maiņu, kā līdz šim, varēs reģistrēt arī CSDD nodaļās vai izmantojot tirdzniecības uzņēmumus.



CSDD informatīvais tālrunis:

6702 5777

office@csdd.gov.lv

www.csdd.lv

CSDD aktualitātes:

Twitter.com: @csdd_lv;

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

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

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



A Degustācija

Renault Kadjar

Agnis Krauja

„Kadjar” ir trešais jaunlaiku krossovers „Renault” modeļu rindā, kas turpina „Captur” un „Espace” ieviesto jauno franču dizaina stilu. Tiesa, šie franču ražotāja krossoveru nosaukumi „Kadjar” un „Captur” latviešu ausij izklausās svešādi un pavisam atšķirīgi no pierastajiem elegantajiem franču vārdiem „Laguna”, „Megane”, „Espace”. Vārds „Kadjar” esot tapis kā abreviatūra, kas sastikēta no trim franču vārdiem: dzīvīgs, izveicīgs un aktīvs, kas kopā izsakot jaunā krossovera raksturu. Pirmizrādi „Kadjar” piedzīvoja 2015. gada Ženēvas autoizstādē, kad „Renault” modeļu gammā nostājās starp sievišķīgi koketo „Captur” un skarbo, vīrišķīgo „Koleos”.

Kažāra tuvākais radnieks ir... kašķajs! Izmantojot ciešo saikni ar Japānas partneri „Nissan”, kas jau sen pazīstams kā apvidus automobiļu ražotājs, 2007. gadā pirmais „Renault” krossovers „Koleos” tapa uz „Nissan” „C platformas” bāzes. Tieši ap to laiku „Nissan” jaunā modeļa „Qashqai” veiksmes stāsts uzņēma apgriezienus un Eiropā tika pārdoti pirmie 100 tūkstoši



kompaktā krossovera eksemplāru. Taču japāņi vēl septiņus gadus nesteidza „Qashqai” panākumus dalīt ar saviem franču partneriem. Tikai kopš 2014. gada jaunās paaudzes modeļiem „Qashqai” un „Kadjar” tiek izmantota kopējā „Renault-Nissan” „CMF modulārā platforma”, tāpēc automašīnām ir līdzīgi gabarīti un identiska riteņu bāze (2647 mm). Taču visas citas dimensijas atšķiras — francūzis ir padevies augumā nedaudz raženāks: garumā +72 mm, bet platumā +30 mm. Savukārt klīrenss tam ir par 10 mm zemāks nekā „Qashqai”. Franci no japāņu partneriem ir

pārņēmuši tehnisko pusi, taču ārējo dizainu un salonu veidojuši savu. „Nissan Qashqai” ražo Lielbritānijā, turpretī „Renault Kadjar” top Spānijā. Nav šaubu, ka šis kompaktais krossovers ar „Renault” seju izskatās elegantāks un pievilcīgāks. Pēc ārējiem izmēriem (garums 4450 mm, platums 1840 mm, augstums 1600 mm) „Kadjar” ir nedaudz lielāks ne tikai par brālēnu „Qashqai”, bet arī par „Hyundai Tucson” un „VW Tiguan”, taču tas ir nedaudz mazāks (un bāzes komplektācijā arī lētāks) par populārājiem „Toyota RAV4” un „Honda CR-V”. Bet, ja palūkojamies uz cenas ziņā daudz augstākiem

plauktiem, tad redzam, ka „Kadjar” izmēru ziņā neatpaliek no „BMW X1” un pārspēj gan „Audi Q3” gan „Range Rover Evoque”. Šarmantais francūzis ir gana cienīgs noparkoties blakus šiem iepriekš

minētajiem „Premium” klases spēkratiem kaut vai stāvvietā pie Nacionālās operas.

Apaļās ekspresīvās formas un izteiksmīgā optika padara „Kadjar” pamanāmu un izskatīgu dažādās vidēs, kas franču

tikai lielāks, bet arī solidāks modelis, kam pietāv dzinēja iedarbināšana ar starta pogu, elektromehāniskā stāvbremze un citas mazulim „Captur” nepieejamas eks-tras.

Šoferim pie „Kadjar” stūres sēdēšana ir ērta un stabila, turklāt patīkama mugurai arī garā braucienā. Šis auto salonā ir kluss, jo uz izolācijas materiālu rēķina netiek taupīts. Nedaudz palielinājušies ne tikai krossovera ārējie gabarīti, bet arī salona ietilpība, bet bagāžas nodalījuma tilpums ir pieaudzis par 42 litriem, sasniedzot respektablus 472 litrus, un te ir divdaļīga bagāžas telpas starprīda. Ja noloka otrās rindas sēdekļu atzveltnes, telpas apjoms palielinās līdz 1478 litriem, bet, nolaižot vēl priekšējā sēdekļa atzveltni, „Kadjar” salonā iespējams ievietot pat 2,5 m garu liellagarīta priekšmetu. Uzmanības vērts ir arī tāds sengaidīts praktisks risinājums kā nolokāmais piekabes āķis auto aizmugurē, kas, nolicis zem bampera, vairs neapdraud citus satiksmes dalībniekus, parkojoties šaurās stāvvietās.

„Kadjar” spēka agregātu piedāvājumā ir viens benzīna dzinējs — 1,2 litru turbomotors, kas tiek apzīmēts kā „Energy Tce 130” (130 zirgspēki), kā arī divi dīzeļi — 1,5 litru ar 110 ZS un 1,6 litru ar 130 ZS. Mazais benzīnnieks, kam iespējama vienīgi priekšējo riteņu piedziņa, un lielais dīzelis tiek komplektēti tikai ar mehānisko pārnesumkārbu, bet pusotrlitrīgais dīzelis var darboties pāri arī ar sešpakāpju EDC — robotizēto divsajūgu transmisiju. „Kadjar” diemžēl pagaidām nevar piedāvāt tādu pieprasītu kombināciju kā automātiskā kārbā un pilnpiedziņa. Krossovera svars ir



POLAR Premium VCS Long Life antifrīzs

Polar Premium VCS Long Life antifrīzs.

Jaunākās paaudzes ilgas darbības dzesēšanas šķidrums uz etilēnglikola bāzes.

Nodrošina ilgstošu aizsardzību pret salu un koroziju.

Atbilst standartu prasībām - Ford Europe WS-M;

Mercedes-Benz 326,3; Opel-GM6277M.

Augstākās kvalitātes dzesēšanas šķidrums ar augstu

siltuma absorbēšanas un novadīšanas spēju.

Izmantota jaunākā 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.

Atbilst Mercedes Benz, Ford, Mazda, Renault,

Volvo, Iveco dzinēju ražotāju prasībām.

Lietošanas termiņš 5 gadi.



stilistiski lieliski iederas „Renault” modeļu saimē. Tas izceļas ar plūstošu, atlētisku eksterjera dizainu. Vizuāli no „Qashqai” atšķiras ne tikai „Kadjar” priekšpuse, bet arī sānu valcējumi un aizmugures optika.

„Renault” interjera dizaineriem izdevies likvidēt garlaicīgā japāņu funkcionālisma iespaidu un padarīt auto salonu eiropiski pievilcīgu un solidu. Visi apdares materiāli ir citādi nekā „Nissan”, priekšējo paneli sedz mīksta plastmasa, bet saulsardziņš virs mērinstrumentu bloka pat apdarināts ar ādas imitāciju. „Kadjar” ir jauna stūre, ciparizēts mērinstrumentu panelis, kurš ļauj pārvērst tahometru par spidometru, bezkontakta atslēga, „R Link/Tom Tom” navigācija un lieliska „BOSE” audiosistēma ar 8 skaļruņiem. Vienīgais, kas iekšā vēl atgādina par „Qashqai”, ir klimata iekārta. Ja neskaita šo klimata regulācijas pultī, viduskonsolē atstāts tikai taustiņu minimums, jo audiosistēmas vadība ir noslēpta aiz stūres, bet jaunā „R-Link” multimediju kompleksa darbība notiek, izmantojot skārienjutīgu ekrānu. Salona apdarē „Kadjar” nepiedāvā tik košas un daudzveidīgas individualizācijas iespējas kā klasi mazāka „Captur”, jo tas ir ne

no 1300 līdz 1530 kilogramiem, kas ir iepriecinoši, jo parasti šīs klases krossoveri sver ne mazāk kā pusotru tonnu.

Degustācijas braucieniem izmantojām „Kadjar” ar iespaidīgāko no dzinēju paletes — „Energy dCi 130” 130 ZS dīzeli komplektā ar manuālo pārnesumkārbu un pilnpiedziņu. Lai gan paātrinājuma dinamika ziņā dīzelis pēc cipariem „uz papīra” nedaudz piekāpjas benzīna turbomotoram, taču griezes moments (320 Nm pie 1750 apgr.) dīzeļim ir ievērojami pārkāps, un automobīlis priecē ar vienlīdz enerģisku vilkmi. Dīzelis tradicionāli nodrošina stabilu jaudas pieaugumu jau no zema apgriezienu līmeņa un ir elastīgāks arī lielākā ātrumā. Praksē tas ļauj vienā pāriesumā bezrūpīgi darboties plašā ātrumu diapazonā, brīžiem pat aizmirstot, ka šis nav automāts. Turklāt sešpakāpju manuālā pārnesumkārbā darbojas viegli un precīzi, ļaujot maksimāli izmantot dzinēja dinamiskās potences. Degvielas patēriņš „uz papīra” vidēji ir 4,9 litri uz 100 km, degustācijas braucienā ziemā reāli patērējām 6,1 litru uz 100 km, taču trijās dienās nobraucām tikai aptuveni pusi no



cenuklubs.lv

POLAR oficiālais izplatītājs Latvijā



ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANSG.LV

Turpinājums 6. lpp ➤



JAUNAIS
Africa Twin

**TAVS
PIEDZĪVOJUMS
SĀKAS
ŠEIT**

Jaunais CRF1000L Africa Twin

Tas ir atgriezies! Gaidīšana ir beigusies, Tu vari pasūtīt jauno Africa Twin jau tagad. Piedzīvojumu pasaule sākas tepat aiz stūra, pie Tava vietējā dīlera.



Mat Ballistic Black Metallic



Digital Silver Metallic



Victory Red SE



Pearl Glare White Tricolor SE



SIA H 33: Dārzciema ielā 121, Rīgā, tālr. + 371 6711 4191

Cena no **12 897 €** (iekļ. PVN 21%)

A Moto ziņas

«Harley Davidson Road Glide»

Ronalds Cimoška
„RC Unlimited” motobraukšanas skola

Laiks rit, viss plūst, viss mainās, un mūsu motociklu apskatos aizvien biežāk sāk parādīties arī „Harley Davidson” motocikli. Šoreiz mans apraksts būs par kādu ievēribas cienīgu „HD” saimes pārstāvi — „Road Glide”. Kas tajā tik īpašs, jūs jautāsi. Nu jā, skaists, nu jā — „Harley”... Kas īsti tur tāds īpašs?

Urrāāā! Nepagāja ne simt gadu, un motociklu ražotāji apjauta, ka smago aerodinamisko elementu un aprīkojuma stiprināšana uz motocikla priekšējās dakšas ne tikai krietni pasliktina motocikla vadīšanu, bet arī nopietni ietekmē satiksmes drošību un komfortu. Mazā ātrumā papildu masa rada problēmas ar stūresanu, lielākā — purina stūri un priekšējo riteni. Es savulaik divas sezonas nobraucu ar motociklu, kuram pie priekšējās dakšas bija piestiprināts milzīgs „būris”, un sajūsmā par šādu „opciju” nebiju. Patiesībā risinājums ir ļoti vienkāršs — piestiprināt visu „uzparikti” pie rāmja, kā tas ir sportbaikiem. Kādēļ pie tik vienkārša risinājuma „HD” ir nonācis tikai nesen, atliek vien minēt, bet visādā ziņā to var novērtēt atzinīgi.

Motocikls tiešām ir kļuvis daudz vieglāks, nekas netraucē, stūre nepurinās uz šosejas, un arī mazos ātrumos manevrēt ar „Road Glide” ir diezgan ērti. Liels nopelns tajā ir arī priekšējam 19 collu ritenim, kuru rotā 130/60 izmēra riepa, pretējā gadījumā 385 kg smagā „ceļa ruļļa” vadīšana nelielos ātrumos pārvērstos par īstu nervu un fiziskā stāvokļa pārbaudi. „Road Glide” ir aprīkots ar iespaidīgo 1690 cm³ gaisa dzesē „High Output Twin Cam 103” dzinēju, kurš attīsta (to gan „HD” nekur nemin, bet neatkarīgie eksperti arī nesēž,



rokas klēpī salikuši) 76 ZS jaudu uz aizmugurējā riteņa, kas nav nemaz tik slikts rādītājs šāda tipa motocikliem. Jauda tiek realizēta ar 6 pāmesumu mehānisko pāmesumkārbu un siksas piedziņu. Nu un, protams, uzslavu ir pelnījusi racionālās pieejas uzvara pār iracionālo (kad skaistuma vārdā tika upurēta drošība) — motociklam ir divu disku priekšējās bremzes, kas ievieš pārlieci-

bu, ka kritiskā situācijā būs iespējams daudz maz adekvāti apstādināt šo lokomotīvi. „Ejošajos” ātrumos par dinamikas trūkumu sūdzēties nenāksies. Turpinot par drošību, papildus ir vērts pieminēt, ka vidējais degvielas patēriņš ir visai mērens tik lielam un smagam monstram. Tas ir 5,6-6,0 litri uz 100 kilometriem ceļa. Ņemot vērā, ka degvielas tvertnes tilpums ir 22,5 litri,

varat būt mierīgi, pārāk biežs degvielas uzpildes staciju viesis jūs nebūsi.

Patīkami pārsteidza ne tikai motocikla dinamika, bet arī tas, ka HD inženieri nu jau kādu laiku piestrādā pie cīņas ar pārmērīgām dzinēja vibrācijām, kas bija ļoti raksturīgas senāku gadu „HD” motocikliem, tas atturēja no motocikla iegādes ne vienu vien motoentuziastu bailēs no pāragras saslimšanas ar parkinsonismu.

Vienīgā lieta, pie kuras es nekādi nevaru adaptēties lielajos „HD” motociklos — un „Road Glide” nav izņēmums —, ir ne visai saprotams stūres rokturu izmērs... It kā neesmu mazāko plaukstu un pirkstu īpašnieks pasaulē, bet kaut kas te ar to lielumu ir nedaudz pārspīlēts. Šāda nesaprotama diametra rokturus var sastapt tikai „HD”. Turklāt vēl aizvien lielākās bedrēs aizmugurējie amortizatori netiek galā ar savu tiešo uzdevumu.

Toties vizuāli „Road Glide” atstāj visai pievilcīga motocikla iespaidu. Divas gaismas diodžu „Daymaker” lampas ne tikai izskatās iespaidīgi, bet, pārvietojoties nepietiekamas redzamības apstākļos, arī krietni atvieglo braucēja dzīvi. No vadītāja pozīcijas pavēras iespaidīgs skats uz „Boom-Box 4.3” informatīvo šķidro kristālu displeju (lai gan saulainā laikā to piemeklē visu tamlīdzīgu iekārtu liktenis — saskatīt atspoguļoto informāciju ir gandrīz neiespējami), glīti veidotajiem mērinstrumentiem un stereosistēmas skaļruņiem. Es īsti neesmu mūzikas klausīšanās atbastītājs, kad braucu ar motociklu, bet šeit klausījos to ar lielāko prieku. Šim motociklam mūzikas klausīšanās brauciena laikā ir tas, „ko dakteris ir izrakstījis”. Ja ņem vērā, ka motocikls ir aprīkots ar kruizkontroli, tad brauciens izvērsas par tīru atpūtas pasākumu uz diviem riteņiem mūzikas pavadījumā.

A Kultūras ziņas

Koncertprogramma «No četriem novadiem austs» Brocēnos


Una Griškeviča

Kopš pagājušā gada rudens dažādās Latvijas pilsētās skanējumu sākusi unikāla koncertprogramma „No četriem novadiem austs”, kuras idejas autors ir kopš pirmajiem TV3 „Koru kariem” pazīstamais mūziķis Atis Auzāns.

Jaunā koncertprogramma būs dzirdama arī Brocēnos, piektdien, 29.aprīlī, plkst. 19:00, Brocēnu kultūras un izglītības centrā.

Izdziedot skaidrākās novadiem veltītās dziesmas, Kurzemes novadu koncertā pārstāvēs Igo, Zemgali – Ieva Sutugova, Vidzemi – Ginta Krievkalna, un temperamentīgo Latgali – pats Atis Auzāns. Dziesmām īpašu skanējumu piešķirs talantīgais aranžētājs Artūrs Palkevičs kopā ar pavadošo grupu.

Programmā iekļautas klausītājiem jau labi zināmās dziesmas „Kur gaismeņa”, „Mazā bilžu rāmītī”, „Ledus sirds”,

„Gaujai”, u.c. skaņdarbi. Būs arī kāds īpašs pārsteigums no Igo.

Koncertu moto ir „Ar lepnumu par Latviju!”, jo pirmo reizi Latvijā notiekošas koncerttūres apskaņošanai tiks izmantots Latvijā ražots aprīkojums – mikrofonu, bungas un akustiskās sistēmas. Šis aprīkojums ne tikai izceļas ar lielisku kvalitāti, bet ir arī guvis nedalītu atzinību tālu ārpus Latvijas robežām.

„Tieši Latvijā ir radīti izcili tehnoloģiju sasniegumi mūzikas jomā,” stāsta Atis Auzāns, „Mēs, mūziķi, šajos koncertos tos parādīsim. Un vēlamies, lai arī klausītāji sajustu prieku par mūsu zemē radīto, jo mums patiesi ir ar ko lepoties!”

Mūzikas tehnoloģijas koncertos pārstāvēs uzņēmumi – „JZ Microphones”, „Aija audio” un „BRO Creation”.

Koncerttūri piedāvā „Vigneru Ernesta institūts” sadarbībā ar vienu no Latvijas augsto tehnoloģiju flagmaņiem - kompāniju „Z-Light”.

LNT Mātes dienas koncerts «Mans stāsts»

Una Griškeviča

7. maijā Jelgavas Kultūras namā notiks īpaši krāšņs Mātes dienai veltīts koncerts „Mans stāsts”, kuru veido režisors un populārais Dailes teātra aktieris Intars Rešetins un kas pulcēs daudzus pazīstamus mūziķus, lai veidotu brīnišķīgu svētku koncertu visām māmiņām. Jau šobrīd ikviens var sagādāt savai mammai neaizmirstamas svinības, iegādājoties biļetes uz 7. maija koncertiem „Biļešu Paradīzes” kasēs un internetā.

„Koncerts būs kā emocionāls un personisks stāsts par mūsu mīļajām mammām. Mamma nevar būt uz vienu dienu – tas ir stāsts visas dzīves garumā. Attiecības veidojas jau tad, kad bērniņš vēl ir mātes punci, taču īstais stāsts sākas brīdī, kad viņš piedzimst. Protams, mātes beznosacījumu mīlestība pavada bērnu visas dzīves garumā. Tālab arī koncertu vēlos veidot caur personisko prizmu – koncertā iemīļoti mākslinieki ne tikai dziedās, bet arī atklās stāstus un atmiņas par savām mīļajām un īpašajām mammām,” norāda režisors Intars Rešetins.

Koncertā piedalīsies aktieri Rēzija Kalniņa, Gints Andžāns un Kristaps Rasīms, dziedātāji Marts Kristiāns Kalniņš, Māra Upmane-Holšteina, Ieva Akuratere, Olga Rajecka un Ginta Krievkalna, dziedājošais aktieris Varis Vētra, kā arī Latvijas Radio bērnu ansamblis „Dzeguzīte”. Par koncerta muzikālo noformējumu rūpēsies grupa „Vintāža”.

Koncertā skanēs Vara Vētras dziesma „Māmiņai”, kas jau kļuvusi par Mātes dienas himnu un tituldziesmu. Gaidāms arī māsas un brāļa – Rēzijas Kalniņas un Marta Kristiāna Kalniņa – sirsnīgs apsveikums un



veltījums viņu mammai – aktrisei Helgai Dancbergai. Olga Rajecka dziedās dziesmu „Saullēkts”, kas tapusi laikā, kad viņa gaidīja savu meitu Mariju, savukārt Ieva Akuratere izpildīs dziesmu, ko ir sarakstījis, kad bija sava dēla Matīsa gaidībās. Koncerta programmā gaidāmas arī citas sirsnīgas tikšanās, apsveikumi un pārsteigumi.

„Būt par mammu ir skaistākais un nozīmīgākais darbs, kāds sievietei dots – tā ir atbildība mūža garumā. Mātes diena ir svētki, kas mums atgādina samīļot pirmo un svarīgāko cilvēku savā dzīvē – mammu. Tādēļ vēlos sveikt Māmiņdienā visas Latvijas mamas, jo īpaši savu mammu un

jaunās māmiņas, kuras vēl tikai sāk aprast ar šo lielo dzīves pavērsieni. Aicinu veltīt svētku vakaru sev, vai vēl labāk – nosvinēt Mātes dienu kopā ar visām savas dzimtas sievietēm, izbaudot sirsnīgo koncertu klātienē Jelgavā,” mudina koncerta dalībniece, Ronjas mamma – dziedātāja Māra Upmane-Holšteina.

Nemot vērā klausītāju lielo interesi, aicinām biļetes iegādāties laikus. Atgādinām arī, ka 7. maijā notiks Mātes dienas divi koncerti – plkst.13.00 un 16.00!

Ielūdz LNT un Jelgavas pilsētu! Biļetes uz koncertu var iegādāties „Biļešu paradīzes” kasēs un internetā.

Renault Kadjar

Turpinājums no 4. lpp

55 litru bākas. Braucot ikdienišķā režīmā, automobilis priecē ar sabalansētu un līdzenu gaitu. Komfortablā piekare rūpīgi apstrādā arī ielāpiem klātu „nacionālās kvalitātes” asfaltu, labi slāpē nelielas vibrācijas un pacietīgi iztur arī spēcīgākus triecienus. Auto vadāmība ir neitrāla, stūres reakcijas — saprotamas un pietiekami precīzas; elektriskais pastiprinātājs, kustības ātrumam pieaugot, stūri piepilda ar patikamu smagumu, taču vadītāju uz sportisku braukšanu tomēr neprovocē. Tā vietā „Kadjar” piemīt zināma izsmalcinātība — uz laba asfalta tas ir kluss, laiski slīd pretī galamērķim un ir arī pietiekami precīzi vadāms.

Skatoties uz eleganto tumšās krāsas automašīnu, šķiet, ka tā nepārprotami radīta, lai spoguļotos skatlogos, nevis noberztu sānus pret zariem, dodoties meža takās. Taču „Kadjar” 200 mm klirens ļauj bez bailēm nobraukt no ceļa cietā seguma, lai meklētu piedziņojumus pie dabas krūts, jo nav jābaidās uz katra zemes kukurūža vai koka saknes kaut ko apakšā nolauzt. Bez tam „Renault” krossovers pilnpiedziņas versijā no „Nissan” ir saņēmis praksē jau sevi pierādījušo „All Mode 4×4-i” transmisiju. Ja vadītājs ar viduskonsolē novietoto apaļo režīmu pārslēdzēju ikdienā izmantojamo „2WD” režīmu nomaina pret „Auto” režīmu, normālos apstākļos motors joprojām griež tikai priekšējos riteņus, bet brīdī, ja kāds no tiem sāk izbuktēt, ar starpas viskosajūga starpniecību talkā pieslēdzas arī aizmugurējie riteņi. Tiem var tikt pievadīti līdz pat 50 % griezes. Instrumentu paneļa displejā redzama attiecīga ikona ar momentā-

no procentu sadalījumu starp asīm. Savukārt smagākam bezceļam rezervē paliek „Lock” pastāvīgas pilnpiedziņas režīms, kas darbojas līdz 40 km/h.

Degustācijas secinājumi

„Renault—Nissan” alianses krossovers „Qashqai” tiešām ir veiksmīgs modelis, kas pagājušajā gadā arī Latvijas jauno automobiļu tirgū bija līderos. „Kadjar” faktiski ir „Qashqai” alternatīva franču šarma cienītājiem un tiem autovadītājiem, kas vēlas izcelties satiksmes plūsmā. „Kadjar” izdovies veiksmīgi apvienot „Qashqai” labākās īpašības ar „Renault” zīmolam raksturīgo eleganci un novatorismu. Radīts tiešām universāls ģimenes automobilis — praktisks, daudzpusīgs un ērts, turklāt komplektā ar 130 zirgspēku dīzeli — arī ekonomisks, jaudīgs un gana dinamisks. Un — kā pierādīja mūsu degustācijas braucieni — lieliski piemērots ekspluatācijai gan vasaras, gan ziemas apstākļos Latvijas ceļos un neceļos.

„Kadjar” sākuma cena ir 16 990 eiro par versiju ar „TCe 130” benzīna motoru, priekšpiedziņu un mehānisko pāmesumkārbu (aprīkojuma versijā „Life”). 23 220 eiro jāmaksā par auto ar 130 zirgspēku dīzeli, priekšpiedziņu un EDC automātisko pāmesumkārbu (aprīkojuma versijā „Zen”). Lētākais „Kadjar” ar pilnpiedziņu, 130 zirgspēku dīzeli un mehānisko pāmesumkārbu maksā 25 060 eiro.

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 nomaiņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.



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



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

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 Remtes iela 21
Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
29541238 29545086

skype: japanautoparts.lv
e pasts: info@japanautoparts.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 Degustācija

«Mitsubishi Outlander»

Agnis Krauja

Šoziem degustētais trešās paaudzes „Outlander” nepavisam vairs nav uzskatāms par jaunu modeli. Eiropā tas tiek pārdots jau kopš 2012. gada rudens. Taču 2015. gada Ņujorkas motoršovā tika prezentēts krietni uzlabots „Outlander” ar jauno „dinamiskā vairoga” dizaina koncepciju, „LED” gaismām, jaunu stūresratu, būtisku skaņas izolācijas pieaugumu, uzlabojumiem stūres sistēmā un piekarē, kā arī jauno „Jatco CVT8” variatora tipa transmisiju. Ar šo mašīnu arī mēs, ņemot līdzi visu savu slēpošanas un snovborda aprīkojumu, devāmies ceļā kalnus un sniegu meklēt. Starp citu, japāņi „Mitsubishi” automobiļu pierē spēj saskatīt Fudži kalna aprišes — trijstūra izvirzījumu radiatora restē, ko rotā „Mitsubishi” trīs dimantu simbols.

Modeļa pirmsākumi meklējami 2001. gadā Japānas tirgū debitējušajā modelī ar nosaukumu „Airtrek”. Citzemju tirgos šo auto piedāvāja ar vārdu „Outlander”, kam jāizsaka piedzīvojuma izjūta, kas rodas, apceļojot un atklājot jaunas, eksotiskas vietas. Pirmās paaudzes „Outlander” bija radīts uz tābrīža „Lancer” platformas, tāpēc nav nekāds brīnums, ka krossovers spēja sniegt vismaz daļu no slaveno rallija „Lancer Evo” braukšanas prieka. Otrajā



paaudzē, kas debitēja 2005. gada rudenī, „Outlander” bija krietni paaudzies visās dimensijās un pieteica pretenzijas uz vietu lielo krossoveru klubā. Sadarbībā ar franču PSA koncernu tika radīti šā auto kloni „Peugeot 4007” un „Citroen C-Crosser”, bet „Outlander” savukārt ieguva tiesības zem motora pārsega ievietot izcilos franču dīzeļdzinējus. Trešā paaudze debitēja 2012. gada Ženēvas motoršovā. Auto bija saglabājis ārējās dimensijas, bet kļuvis par veseliem 90 kg vieglāks, ieguvis lielisku gaisa pretestības koeficientu cd 0,33, tādā veidā uzlabojot dinamiku un ekonomiju, kā arī būtiski uzlabojot interjera kvalitāti. Par 50 litriem pieaugusi „Outlander” bagāžas telpas ietilpība, lai gan auto saglabājis ārējos izmērus.

„Mitsubishi Outlander” izaudzis par septiņvietīgu krossoveru ar skarbu profilu, spēcīgu pilnpiedziņas muskulatūru un nodrošinātu aprīkojumu — līdz pat baltas ādas salonam — un moderni iekārtotu dzīvesvietu pasažieriem.

„Outlander” pēc ārējiem izmēriem (garums 4,695 mm, platums 1,810 mm, augstums 1,680 mm, riteņu bāze 2,670 mm, klīrenss 190 mm) ir nedaudz lielāks un (bāzes komplektācijā) arī nedaudz lētāks par populārājiem „Toyota RAV4” un „Honda CR-V”. Cenas ziņā „Mitsubishi” krossovers ir līdzīgs ar izmēros nedaudz mazāko „Nissan X-Trail”. Ja šos pieminētos uzskatām par krossoveru „vidējās klases” etaloniem, tad „Outlander” varam droši dēvēt par lielāko auto savā klasē. Tāpat arī „Outlander” ir lētāks par izmēros līdzīgo „Jeep Cherokee” un par kriptatu lielākajiem „Hyundai SantaFe” un „Kia Sorento”, kuri jau tiecas uz nākamo klasi — piebied-

nedaudz kosmisku izskatu. Pazīstamais siluets padarīts vēl atlētiskāks, sevišķi akcentējot priekšdaļu, „ģimīs” sekmīgi imitē augstā plaukta „SUV”. Gudrām sievietēm „Outlander” jaunā, intelligentā seja patīk labāk nekā „X6” un „Q7” augstprātīgie viepli. Kopumā „Outlander” izceļas ar „SUV” klasei ļoti aerodinamisku dizainu.



roties „Landkruizeram”. „Outlander” ir tikpat liels, bet ievērojami lētāks kā „Premium” kategorijas spēkrati „Audi Q5” un „Volvo XC60”. Ja par „Outlander” cenu gribat iegūt vēl lielāku auto, atliek tikai viena izvēle — jocīgais minivena un krossovera krustojums „Fiat Freemont”.

Tāpat pagājušajā gadā pazīstamais „Mitsubishi” krossovers izšķīries par nopietnu un neatgriezenisku kosmētisko operāciju. „Outlander” dizainam arī pirmajā piegājiēnā nebija ne vainas, taču laikam tas izskatījās pārlieku kareivīgs līdzās jaunākajiem konkurentiem. Jaunā priekšpusē dizaina koncepcija „Dynamic Shield” (dinamiskais vairogs) ir aizgūta no „Pajero” un „Lancer Evolution” modeļiem, atspoguļojot formas un funkcionalitātes vienotību. Tagad priekšpusē izskatās intelligentāka, radiatora restes dubultstripa un platās vertikālās metāla šķautnes pie lukšturēm piešķir „Outlander” elegantu, pat

nedaudz kosmisku izskatu. Pazīstamais siluets padarīts vēl atlētiskāks, sevišķi akcentējot priekšdaļu, „ģimīs” sekmīgi imitē augstā plaukta „SUV”. Gudrām sievietēm „Outlander” jaunā, intelligentā seja patīk labāk nekā „X6” un „Q7” augstprātīgie viepli. Kopumā „Outlander” izceļas ar „SUV” klasei ļoti aerodinamisku dizainu.

Iekšpusē braucējus sagaida akurāti samontēti, taustiņi patīkami un vizuāli izskatīgi materiāli, salons ir patīkams un omulīgs. Pēc sajūtām nedaudz atgādina perfekti nostrādāto „Jeep Cherokee” salonu. Pavisam nedaudz pret vadītāju pagriezta viduskonsole, kas viņu it kā nošķir no pārējiem braucējiem un sola sportisku braukšanas prieku. Tieši pa vidu

Bagātīgs standartaprīkojums, iekļaujot tajā 18 collu riteņus, klimatkontroli, audiosistēmu ar „Bluetooth”, miglas lukturus, riepu spiediena monitoru, kā arī atpakaļskata kameru un sensorus. Šāda izmēra krossoveram pilsētas šaurībā šāds aprīkojums nekad nenāks par ļaunu. Papildu ērtības nodrošina arī bezkontakta vadības sistēma („Keyless Operation System”), kas veic automobiļa durvju atslēgšanu, neizmēģinot atslēgas no kabatas, savukārt dzinēju iespējams iedarbināt, vienkārši nospiežot uz priekšējā paneļa izvietoto starta pogu. Ar elektroniski vadāma mehānisma palīdzību ir iespējama automātiska bagāžas nodalījuma atvēršana un aizvēršana, turklāt vadītājs to var izdarīt pat neizkāpjot no automobiļa, nospiežot uz priekšējā paneļa novietoto slēdzi.

Vadītājs un priekšējais pasažieris ir apgādāti ar ērtiem ādas sēdekļiem, pietiekami daudz vietas un ērtību ir arī aizmugurē sēdošajiem, un arī trešajā rindā nometinātiem pamatskolas vecuma bērniem tur patika atrasties, lai gan iekļūšana pašā aizmugurē nav tā vienkāršāka. Otrās un trešās rindas sēdekļus ir iespējams daudzveidīgi transformēt, lai efektīvi izmantotu salona telpu atkarībā no pasažieru skaita un bagāžas apjoma. „Outlander” bagāžnieka ietilpība septiņvietīgajā versijā gan ir tikai 128 litri, bet ar nolaistiem sēdekļiem tā sasniedz 930 litrus. Atliek vien sakraut koferus, sasēsties visiem septiņiem un braukt. Tā nu sasēdāmies trīs pieaugušie un trīs bērni ar visu savu slēpošanas un snovborda aprīkojumu un devāmies ceļā kalnus un sniegu meklēt.

Degustējam 2,0 litru 16 vārstu „SOHC

MIVEC” 150 ZS benzīna dzinēja „Outlander”, kas aprīkots ar bezzakāpju „CVT” variatoru. Dzinējs attīsta maksimālo jaudu 150 ZS pie 6000 apgr./min un maksimālo griezes momentu 195 Nm pie 4200 apgr./min. Jaunā „MIVEC” tehnoloģija ļauj samazināt dzinēja svaru un ekonomēt degvielu, nodrošina klusāku un efektīvāku braukšanu. Spītējot baumām par variatoru mazspēju apvidus automobiļos, CVT parādīja sevi no labākās puses. Pārsteidzoša atsaucība savienojumā ar teicamu ekonomiju! Uzdodot gāzi, variators atsaucīgi darbojas bez aizķeršanās un pārmērīgas apgrīezienu uzturēšanas. Lai gan ar nelielu kavēšanos, tas klausā pārslēgšanās lāpstiņām zem stūres. Vidējais degvielas patēriņš „uz papīra” ir 6,4 litri/100 km, degustācijā ziemas apstākļos ap 7—8 litriem. „Outlander” piedāvājumā pieejams arī 2,2 litru 16 vārstu „DOHC DI—D” 150 ZS dīzeļa turbodzinējs ar starpdesētāju. Tas attīsta 150 ZS lielu jaudu pie 3500 apgr./min un griezes momentu 380 Nm pie 2500 apgr./min. Dizēlis tiek piedāvāts tikai kopā ar „4WD”, bet pieejamas „6MT” vai „6AT” pārnesumkārbas. „Outlander” tagad atbilst visiem videi draudzīgas braukšanas kritērijiem, kas mūsdienās ir būtisks transportlīdzekļu kvalitātes aspekts. Nospiežot „EKO” režīma pārslēgu („ECO MODE”), lai ieslēgtu enerģijas taupīšanas režīmu dzinējam, klimata kontroles un pilnpiedziņas sistēmai.

„Outlander” gaitā ir gan līgans, gan stabils vienlaikus un labi turas uz ceļa seguma. No jauna pārkalibrētā piekare un stūres sistēma tagad sniedz lieliskas gaitas īpašības uz ceļa. Komfortu salonā vēl vairāk pastiprina teicamā skaņas izolācija. Auto reakcijas uz stūres kustībām ir precīzas, taču nerosina uz trakošanu. Bet vai ģimeniski plašam apvidus tipa automobilim svarīgākās ir šoferu sportiskās izjūtas? Salona un visas automašīnas nostrādātība ir krietni svarīgāka par sekundēm līdz 100 km/h! Taču pierodot pie „Outlander” dabas un jūtot, kā automobilis viegli un nepiespiesti ierakstās sniegotu lauku ceļu līkumos, rodas nojauta, ka tas joprojām spēj padarīt domīgu ne vienu vien konkurentu.

Tā kā esam ziemas sporta veidu piekritēji, sapratām — kādudien noderēs arī „off-road” režīms. Par laimi, „4WD” poga salona viduskonsole pie pārnesumu sviras nepavisam nenozīmē, kā „Outlander” padarīts par iepirkšanās ratiņiem ar joku pēc pieliktu 4x4. Elektriski kontrolējamā pilnpiedziņas sistēma nodrošina saķeri un pārliecinošu vadāmību jebkuros apstākļos, savukārt vispiemērotāko braukšanas režīmu var izvēlēties ar speciāla pārslēga palīdzību. Aktīvā stabilitātes kontroles sistēma „ASC” („Active Stability Control”) kopā ar pilnpiedziņas „4WD” sistēmu un dinamisko šķērsstabilitātes kontroles sistēmu „AYC” („Active Yaw Control”) nodrošina lielisku saķeri un stabilitāti, kā arī prognozējamu vadāmību uz jebkura veida ceļa seguma.

Degustācijas secinājumi

Mūsdienu piesātinātā krossoveru tirgū tikai ar jaunu kosmisku seju vien panākumu gūšanai varētu nepietikt. Par laimi, „Outlander” bez jaunās kosmiskās sejas un tradicionālās uzticamības ir vēl citi trumpji. Auto izskatās monumentāls un pašpalāvīgs, turklāt ir pietiekami ekonomisks un pieņemami kluss, kā arī lepojas ar dažādiem ekskluzīviem dārgu automašīnu aksesuāriem. Taču lielākie plusi ir vispusība, labas gaitas īpašības uz ceļa, komfortabla un praktiska salona koncepcija ar septiņām sēdvietām un bagātīgs standartaprīkojums, iekļaujot tajā pat atpakaļskata kameru un sensorus. Elektriski kontrolējamā pilnpiedziņas sistē-

ma nodrošina „parketa džipam” netipiski labu caurgājamību, un pieciem pieaugušiem pasažieriem papildvietās bagāžniekā līdzī var braukt divi bērni. Vienīgais konkurents vidēja izmēra krossoveru segmentā, kas arī var lepoties ar septiņvietīgu salonu, ir „Nissan X-Trail”. Pārējie visi ir piecvietīgi. „Outlander” ar benzīna „2.0 MIVEC” dzinēju, „5MT 2WD” maksā no 23 900 eiro. Ar pilnpiedziņu aprīkots, šāds auto maksā 27 900 eiro. „Outlander” ar „2.2 DID” dīzeļi, „6MT 4WD” aprīkojumā „INTENSE” maksā 30 900 eiro, bet dīzeļauto ar pilnpiedziņu un automātisko kārbu maksā 35 400 eiro.

A Degustācija

«Toyota RAV4 Hybrid»

Agnis Krauja

Grūti noticēt, bet pagājuši jau vairāk nekā 20 gadi, kopš pirmoreiz izskanēja „Toyota RAV4” (abreviatūra „RAV” atšifrējama kā „Recreational Active Vehicle”) vārds. Pirmās paaudzes „RAV4” uzsāka krossoveru jeb — kā toreiz teica — aktīvās atpūtas automobiļu uzvaras gājienu, piedāvājot hečbeka izmērus, paaugstinātu sēdpoziciju un apvidus auto cienīgu klīrensu ar lieliem riteņiem, salīdzinoši neliela tilpuma dzinējiem, kā arī priekšējo vai visu riteņu piedziņu. Līdz ar paaudžu maiņām no „Toyota” piedāvājuma gan ir pazudusi atraktīvā „RAV4” trīsdurvju versija, bet kopumā kopš 1994. gada tikai Eiropā vien pārdots vairāk nekā miljons „RAV4” automobiļu. Cilvēki jau sen ir pieņēmuši patiesību, ka modernie apvidus automobiļi nav paredzēti bezceļiem. Un tikai retais aizdomājas, ka vēl pirms kādiem 20 gadiem visu šo softdžipu, parketnieku, krossoveru vai SUV („Sport Utility Vehicle”) — sportiski praktiskie spēkrati), ar kādiem ir pilnas jebkuras mūsdienu metropoles ielas, vienkārši nemaz nebija. Par džipiem toreiz sauca tikai milzīgus, brutālus spēkratus ar pamatīgu ritošo daļu un gargājiena piekarēm, kas tik tiešām var pretendēt uz apvidus auto nosaukumu. Taču, laikam ritot, ceļu stāvoklis civilizētajā pasaules daļā uzlabojās, arvien mazāk apvi-

Pēc ārējiem izmēriem „RAV4” ir gandrīz tikpat liela kā „Premium” klases radinieks „Lexus NX” un tā tuvākie konkurenti „BMW X3” un „Audi Q5”. Savā cenu kategorijā „RAV4” pēc izmēriem ir vistuvāk „Honda CR-V” un „Mazda CX-5”. „Nissan X-trail” un

Tātad „RAV4 Hybrid” ieguvis hibrīddzinēju, kā arī pilnpiedziņu, kas iztieks bez kardāna jaudas pārvadam uz aizmugurējo asi. Jāpiebilst gan, ka auto bāzes versijā pieejams „2WD” versijā. Hibrīda agregātu sistēmā, kas aizgūta no elegantā radnieka



du automobiļu savā mūžā iepazīna pelķes, toties par primāro kļuva gaitas īpašības uz ātrgaitas lielceļa. Pirmā „Softroader” klases apvidus automobiļa parādīšanās bija tikai laika jautājums. Vēl joprojām nav īsti skaidrs, kurš uzbūvēja pirmo softdžipu pasaulē, jo nav skaidri definētas šā stila pazīmes. Tomēr vislielāko iespaidu uz šā autotirgus segmenta attīstību atstāja „Toyota Funcruiser” 1990. gada prototips, kas mazliet pārmainītā formā sērijveida ražošanā nonāca 1994. gadā jau kā „Toyota RAV4”. Un beidzot visa progresīvā cilvēce, arī tās sievišķā daļa, varēja vērst savus skatus džipu virzienā! Šis modelis joprojām ir tipiskākais sievišķīgā stila karognesējs džipu pasaulē, kas iemieso sevi visas moderno apvidus auto stilistikas iezīmes, un nav nekādu šaubu par automašīnas dzimumu — „Toyota RAV4” noteikti ir Viņa.

Degustācijai nodotā sniegbaltā „Toyota” neklūdīgi atpazīstama kā „RAV4”, dinamiskā priekšdaļa tagad atspoguļo „Toyota” jauno, sportisko identitāti. Kopumā šis ir pēc skata ļoti glīts un dinamisks krossovers.

„Jeep Cherokee” ir nedaudz lielāki, bet „Renault Koleos” un „Hyundai Tucson” — nedaudz mazāki.

„Toyota RAV4” aizvadītā gada nogalē piedzīvoja modeļa „feisliftu”, kas pamanāms ar dažām pārmaiņām auto priekšpusē ir koptēlu padara vēl dinamiskāku, kā arī salonā, kur redzami jauni apdares akcenti, jauns mērinstrumentu panelis, bagātīgāks aprikojums, kopējo atmosfēru uzlabo arī ambientais apgaismojums. Taču galvenais, ka „RAV4” pirmo reizi šā populārā modeļa pastāvēšanas vēsturē ieguvis hibrīddzinēju! Bija jau arī pēdējais laiks, ņemot vērā, ka pirmais „Toyota” modelis „Prius” ar hibrīddzinēju dienas gaismu ieraudzīja tālajā 1997. gadā. Ilgus gadus hibrīds bija automašīna tiem, kuri grib būt atšķirīgi, tādēļ „Prius” izskats jau pa gabalu kļiedza — braucējs ir pasaules glābējs —, tādēļ šādu auto privātajā dzīvē tik ļoti iecienījušas Holivudas filmzvaigznes. Taču šobrīd „Toyota” ar hibrīddzinējiem apriko arī mazo „Yaris” hečbeka un kompaktklases „Auris” universāli.

„Lexus NX300h”, ir apvienots priekšā uzstādītais 2,5 litru, 155 ZS „D-4S” benzīna motors tandēmā ar 105 kW elektromotoru un ar „CVT” automātisko transmisiju. Pilnpiedziņas versijā sistēma papildināta ar vēl vienu elektromotoru, kura jauda ir 50 kW un uzdevums — vajadzības gadījumā griezt aizmugurējos riteņus. Un šā spēka agregātu sistēma darbojas pilnīgi automātiski. Tā pati izlemj, kad izmantot tikai elektrisko piedziņu un kad pieslēgt iekšdedzes dzinēju, kad aktivizēt enerģijas atjaunošanas sistēmu utt. Vadītāja rīcībā nav pat vienas podziņas, ar kuru varētu pārslēgties no „2WD” uz „4WD”, nemaz nerunājot par ko vairāk. Toties, nospiežot attiecīgo podziņu, šoferītis var izvēlēties konkrētiem satiksmes apstākļiem piemērotāko darbības režīmu no četrām alternatīvām: „EV Mode”, „Eco Mode”, „Normal” un „Sport”. „RAV4 Hybrid” pieejams tikai ar „CVT” transmisiju. Gan pilnpiedziņas, gan priekšpiedziņas versijās hibrīdsistēmas jauda ir tāda pati — 197 ZS. Neatkarīgi no piedziņas paātrinājums no 0 līdz 100 km/h aizņems 8,3 sekundes (ātrāk, nekā „RAV4” ar jauno 2,0 litru tilpuma dīzeļdzinēju!).

Lieldienu brīvdienās degustējam „Toyota RAV4 Hybrid 4WD Style”. Vizuāli novērtējam, ka „RAV4” „feislifts” vairāk izpaužas ar sportiskiem akcentiem auto priekšpusē, mazāk — salonā, kur redzami jauni apdares akcenti un kopējo atmosfēru uzlabo ambientais apgaismojums. Skārienjutīgo 7 collu navigācijas un izklaidēšanas sistēmas ekrānu papildinājis jauns mērinstrumentu panelis ar vēl vienu 4,3 collu izmēra infodispleju. Patīkami pārsteidza „RAV4” apkārtskata un atpakaļskata kameras, kas 7 collu ekrānā rāda gan panorāmas skata bildi, gan skatu no augšas, tur-



vien — ar nosacījumu, ja netiek veikta strauja paātrināšanās un maksimālais ātrums nepārsniedz 50 km/h. Šo opciju var izmantot sastrēgumos, taupot degvielu. Ātrumam pieaugot, vadību pārņem benzīna dzinējs, taču elektromotors neatsaka palīdzību, kad vien tas ir nepieciešams. Sistēma darbojas saskaņoti un vienmērīgi. Ar šo auto pilsētas ielās ir jābūt uzmanīgākam kā ar parastu mašīnu, jo tas piezogas gandrīz nemanot. Kamēr auto uz priekšu dzen elektromotors, valda teju absolūts klusums. Degustācija pierādīja, ka šī hibrīdsistēma, salīdzinot ar iepriekšējiem modeļiem, darbojas nemanāmāk un par pārslēgšanos no viena režīma uz otru liecina vien grafikas infodisplejā.

Dinamisks izskats un tikpat dinamiska braukšana — tā īsos vārdos varētu noraksturot degustēto „RAV4”! Gandrīz 200 zirgspēki ir jūtami jebkurā paātrinājumā, precīza stūre, labi niansētas bremzes, kluss dzinējs. Piekare sportiski cieta, nekādas sānsveres, tikai dažreiz dzirdami klusi būkšķi aizmugurē, pārbraucot pār īpaši reljefi izceltiem kanalizācijas aku vākiem. Jāņem vērā, ka hibrīdversijas svars tomēr ir par kādiem 175 kg lielāks nekā parastā „RAV4”, tāpēc braukšanas īpašībām vajadzētu atšķirties. „RAV4 Hybrid” vairāk līdzinās „Lexus”, nevis iepriekš izmēģinātajiem „Toyota” hibrīdiem. Agrāk hibrīda priekšrocības varēja baudīt tikai pilsētas satiksmē, bet uz šosejas paātrinājums bieži vien pacēla dzinēja apgriezienus līdz ļoti dzirdamam līmenim, kas gan mazināja vēlēšanos braukt dinamiski, gan jūkami iespaidoja degvielas patēriņu. Tagad braukšana ar „RAV4” hibrīdu tiešām kļuvusi vienlaikus gan ekonomiska, gan dinamiska ne tikai pilsētā, bet arī uz šosejas. Pat parastam lietotājam, kas nepavisam nav ekofanātiķis, „RAV4 Hybrid” atstāj normāla, rūpīgi nostrādāta un pārdomāta moderna krossovera iespaidu — braucot nemaz nav jājūtas kā zaļajam divainītim, vari baudīt pilnvērtīgu dinamisko komfortu un visas krossovera sniegtās priekšrocības, pat aizmirstot par dzinējiem un ekoloģiju.

klāt ar visām trajektorijām — ar šādu aprikojumu var noparkoties jebkurā šķirbā precīzi līdz milimetram! Sēdekļi ir komfortabli, atrast ideāli ērtu sēdpoziciju nebūs grūti. Karalisks plašums diviem aizmugurējos sēdekļos, bet var apsēsties arī trijātā, tikai būs pašauri. Bateriju dēļ hibrīdversijai ir arī par 50 litriem mazāka bagāžas nodalījuma ietilpība, salīdzinot ar pārējām „RAV4” modifikācijām. Bagāžas nodalījums joprojām ir gana ietilpīgs, turklāt tam ir vāks, kas atverams uz augšu, nevis durvis uz sāniem, kā visu iepriekšējo paaudžu „RAV4”. Turklāt šo vāku var pasūtīt ar elektropiedziņu, kas ļaus to atvērt un aizvērt, nenosmērējot rokas. Durvju apakšmala nosedz sliekšni, pat izkāpjot no ļoti netīra auto, nevar nosmērēt bikses.

Iedarbinot auto, velti sasprindzināt dzirdi, jo pēc „Start/Stop” pogas nospiešanas iedarbojas tikai elektromotors. Kamēr ātrums ir neliels, „RAV4 Hybrid” atsevišķu ceļa posmu veiks tikai ar elektroenerģiju

Degustācijas secinājumi

Jaunā „Toyota RAV4” sniedz plašu jaunu tehnoloģiju klāstu, kas sīvajā krossoveru konkurencē dāvā reālas priekšrocības — no jaunās hibrīda sistēmas uzlabotās dinamikas un „Toyota Safety Sense” drošības līdz panorāmas skata monitora izcilībai. Hibrīdversija ir interesants papildinājums modifikāciju paletei, tās cena sākas no 29 830 eiro. „RAV4” ir hibrīdauto, kas nemaz neprasa kompromisus un atteikšanos no ikdienā pierastās dinamikas un ērtībām, bet pilsētas sastrēgumos tas sniedz nebijušu degvielas ekonomiju. Tomēr par tehnoloģijām ir jāmaksā, — parasta

„RAV4” cenu starpība ar „Hybrid” modifikāciju ir apmēram 6 tūkstoši eiro, lai gan „Hybrid” cenā ietilpst arī bagātīgāks aprikojums. Zaļi domājošie un tie, kas pārsvarā pārvietojas pilsētā, atzinīgi novērtēs hibrīdversijas vidējo degvielas patēriņu — 4,9 litri/100km, taču visiem pārējiem patiks arī „RAV4” jaunā dīzeļdzinēja vidējais patēriņš — 4,7 litri uz 100 kilometriem. Dīzeļversija maksā, sākot no 26 520 eiro, un pieejama tikai ar manuālo pārņemsumkārbu, savukārt lētākās „RAV4” modifikācijas ar 2,0 litru benzīna motoru cena sākas no 23 810 eiro.

LABAS KVALITĀTES LIETOTAS RIEPAS

VASARAS UN MĀS

FREDA RIEPAS

-PILNS RIEPU SERVIS -RIEPU REMONTS -DZELZS UN VIEGLMETĀLA DISKI

DD 9-19 S,SV 9-15

Dreilīni «LIELEJAS» T: 28683690, 29107060

turbomotors

TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

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

www.turbomotors.lv

Gāzes iekārtas

No vadošajiem ražotājiem

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

Samazini degvielas izmaksas

Līdz 50%

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

ecogas

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

STARTERI un GENERATORI

SIA IZDARĪGS

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