



2. lpp



8. lpp



5. lpp

**Ņem
BEZMAKSAS
droši!**

AUTO info

MAIJS

NR. 3 / 2016 (217)

www.autonews.lv

A Degustācija

Opel Corsa

Agnis Krauja

Latvijā, kur mazas mašīnas joprojām nav cieņā, daudziem ir grūti aptvert faktu, ka tieši supermini segmenta „Corsa” ir visvairāk pārdotais „Opel” modelis visā kompānijas vēsturē! Modeli būvē kopš 1982. gada, un četru iepriekšējo paaudžu laikā Eiropā vien pārdoti gandrīz 12 miljoni „Corsa”. Turklāt šis ir vienīgais modelis, kam, īstenojot pakāpenisku kursu uz „Opel” jaunā tēla veidošanu, nav nomainīts nosaukums. Septembrī apritēja jau 32 gadi, kopš „Corsa” ir uz skatuves. Par gadu lielāks stāžs bijis vien nu jau piemirstajam modelim „Opel Rekord” (1953—1986), bet visi citi „Opel” automobiļi, tostarp vēl labā atmiņā (pagājušā gadsimta deviņdesmitajos pie mums populāra bija „lāsīte” un teiciens, ka visas mašīnas reiz kļūst par opeliem) esošais „Kadett” (1962—1991), tikusi pārdēvēti, — piemēram, „Kadett” kļuva par „Astra”...

Mazauto ir populāra izvēle Eiropas lielpilsētās, kur „Opel Corsa” vienmēr ir bijis starp favorītiem līdzās tādiem modeļiem kā „Ford Fiesta” un „Volkswagen Polo”. Veidojot auto dizainu, vācieši, salīdzinot ar frančiem un japāņiem, arvien ir centušies ieturēt mērenību, pamatojot to ar pircēju konservatīvo gaumi. Bet 21. gadsimtā tieši „Opel” ir izvirzījies vācu autodizaina avangardā — 2006. gada „Corsa” bija tam pirmais apliecinājums. Trīs iepriekšējo paaudžu „Corsa” modeļi bija veidoti salīdzinoši neizteiksmīgā stilā, bet ceturtais paaudzes „Corsa” ne tikai kļuva ievērojami lielāks (kopš pirmās paaudzes auto pieaudzis garumā no 3,6 līdz 4,0 metriem), bet arī visnotaļ pievilcīgāks. Kopš pagājušā gadsimta „Ascona” un „Monza” modeļiem „saldajos astoņdesmitajos” „Corsa” bija pirmais masu produkcijas „Opel”, kas lika uz ielas atskatīties. Auto, par kuru lielākā daļa vienbal-



sīgi teica — tāds jauks un smaidīgs automobilītis, ar ko jābrauc smalkām dāmītēm.

2014. gada rudenī ilgi gaidītais piektās paaudzes „Corsa” beidzot parādījās pie apvāršņa, liekot uzdot jautājumu — tas ir jauns modelis vai arī ļoti pamatīgi pārveidots iepriekšējais. Marka Adamsa veidotais dizains nenoliedzami ir dinamiskāks nekā priekšgājējam. „Corsa” izmēri (garums 4021 mm, platums 1746 mm, augstums 1481 mm, riteņu bāze 2510 mm) praktiski nav mainījušies, bet veidols ir kļu-

noformējumu, bet arī jaunu motoru, jaunu balstiekārtu un pānesumkārbu!

Arī interjera ziņā „Corsa” ir spēris milzīgu soli uz priekšu salīdzinājumā ar iepriekšējo modeli. Salons un aprikojums tagad ir kā divas klases augstākiem auto. Skārienjutīgs ekrāns ar vienkāršu, intuitīvu vadāmību, laba audiosistēma, atpakaļskata kamera, aklo zonu sensori ar brīdinājuma lampiņām pie spoguļiem, apsildāmi sēdekļi un stūre, piedevās vēl plaša panorāmas stikla lūka pa visu jumtu. Patiesībā jau par šādu interjeru varēja sapņot kādreizējie prestižākā modeļa „Vectra” īpašnieki!

„Corsa” priekšējo paneli klāj spīdīga plastmasa, kuras krāsu izvēli nosaka izraudzītais aprikojuma līmenis. Gaumīgie apdares akcenti papildina pārdomāto interjera arhitektūru, kas šķiet daudz aizraujošāka nekā pragmatiskajam „VW Polo” un krietni elegantāka nekā sportiskajam „Ford Fiesta”. Paneļa centrā atrodas 7 collu skārienjutīgs ekrāns, ar kuru kontrolēt radio, „Bluetooth” savienojumus, kā arī izmantot „BringGo” navigācijas aplikāciju vai interneta radio, kam gan būs nepieciešams viedtālrunis ar interneta pieslēgumu. Būdam tikai 4,02 metrus garš, „Corsa” arī iepriekš bija viens no lie-

mentā „Corsa” salonā ir pietiekami daudz vietas aizmugurējos sēdekļos, lai salonā ērti justos četri vidēja izmēra pieaugušie. Aizmugurē var sēdēt arī trijātā, tikai tad nāksies mīlīgi saspiesties. Standarta konfigurācijā mazā auto bagāžnieka tilpums ir 285 litri, ar ko ikdienas vajadzībām pilnīgi pietiks (trīs durvju „Corsa” šis lielums ir 280 litri). Ar nolaistām aizmugurējām atzveltnēm trīs un piecu durvju „Corsa” bagāžas nodalījums pieaug līdz — attiecīgi — 750 un 710 litriem. Lai gan dizaina ziņā krietni efektīgāka ir „Corsa” trīsdurvju versija, praktiskie apsvērumi spiež dot priekšroku piecdurvju auto, ja vien tu neesi savā būtībā hronisks vientuļnieks.

Īpašu uzmanība „Corsa” apskatā ir jāpievērš jaunajam 1,0 „ECOTEC” tiešās iesmidzināšanas turbo dzinējam. Šis modernais motors ir vienīgais trīscilindru sērijveidā ražotais dzinējs ar balansētājpārslu, kas ievērojami lāvis samazināt troksni un vibrācijas. Dzinējs atbilst „Euro 6” emisiju standartiem un pieejams divās jaudas versijās — 90 un 115 ZS —, ar „Start/Stop” tehnoloģiju standartaprikojumā. Tāpat šim modelim tiek piedāvāti „Euro 6” benzīna dzinēji ar 1,2 un 1,4 litru tilpumu, kā arī jaunās paaudzes 1,3 CDTI „Euro 6” dīzeļmotors ar 75 un 95 ZS jaudu. Arī transmisiju izvēle plaša — abas 1,0 „ECOTEC” versijas nāk komplektā ar jaunu sešpakāpju manuālo ātrumkārbu,

bet piedāvājumā ir arī jaunākās paaudzes sešpakāpju automāts.

Degustētais „Corsa” ar 1,0 „ECOTEC Turbo” izrādījās tīri žiperīgs, sešpakāpju manuālā pānesumkārbā darbojās saskanīgā duetā ar dzinēju. Veiktspējas skaitļi „uz papīra” nav graužīgi — vien 115 ZS un 170 Nm, taču pat ar trim pieaugušiem cilvēkiem salonā auto ir gan adekvāti dinamisks, gan arī ekonomisks, — uz šosejas pietiek ar nepilniem pieciem litriem uz 100 kilometriem. Secinām — kā ikdienas lietošanas automobilis trīs cilindru turbo „Corsa” ir pilnīgi pietiekams, bet, ja nepieciešams, — pat nedaudz sportisks.

Otrs degustētais „Corsa” bija 5 durvju versijā ar 1,4 benzīna dzinēju un rūpnīcā uzstādītu „LPG” gāzes iekārtu. Lai „Corsa LPG” būtu iespējami lētāka, izmantots nevis jaunākās paaudzes tehnoloģiski sarežģītākais 1,4 litru turbomotors, bet gan atmosfēriskais. Arī pānesumkārbā ir vecā — piecpakāpju —, nevis jaunā — sešpakāpju. Tāda paša 90 ZS benzīna „Corsa” modeļa bāzes cena ir 12 403 eiro. „Corsa LPG” ir par 1400 eiro dārgāks, bet analogiskas jaudas „Corsa” ar dīzeļa dzinēju maksās par 1500 eiro dārgāk — 13915 eiro.

Dzinējs pietiekami jaučams visiem ikdienas režīmiem pilsētā un uz šosejas. Gāzes 42litru balons atrodas bagāžnieka padziļinājumā — rezerves riteņa vietā. Gan gāzes, gan benzīna uzpildes atveres ierīkotas tradicionālajā vietā. Lai uzpildītu gāzi, bākas izvadā jāieskrūvē papildu piltuve, ko būtu ieteicams glabāt mašīnas salonā noteiktā drošā vietā. Protams, ka nevajag aizmirst par cimdīm — drošai uzpildei pievienojot un noņemot uzpildes pistoli! Par gāzes klātbūtni vispirms liecina tikai viena maza podziņa panelī ar apzīmējumu „LPG”, kurā sagatavošanās režīmā mirkšķina, bet braucot takai ar gāzi iedegas sarkana lampiņa. Ja tā deg, auto brauc ar gāzi, kamēr balons tukšs. Pēc tam pats pārslēdzas uz benzīnu. Tomēr jāatceras, ka „LPG” „Corsa” vienmēr darbinās tikai ar benzīnu, un sasniedzot vajadzīgo darba temperatūru pārslēgsies uz gāzi. Nekādā gadījumā nedrīkst nobraukt visu benzīnu ar domu, ka man ir gāze balonā. Info displejā, kurš atrodas mērinstrumentu paneļa centrā ir informācija par gāzes un benzīna atlikumu bākā, un cik ar to kilometrus var nobraukt. Dodamies pie autogāzes speciālistiem atrādit rūpnieciski uzgāzētu „Corsa”. Lai kvalitatīvi aprīkotu šo auto ar gāzi ir jāreķinās ar 1000 euro investīciju. Tad šis dzinējs tiks aprīkots vēl ar vienu papildus ierīci — vārstu elļotāju, kuram nāksies pirkt elļu. Savukārt informāciju par gāzes balonā atlikušo degvielas daudzumu varēs uzzināt



Ekogāze

Turpinājums 4. lpp ➤

SAMARIEŠU APBŪVĒNĪBA

Sanem izziņu
30 minūtēs!

MEDICINISKĀ KOMISIJA

- ▶ autovadītājiem
- ▶ ieroču nēsāšanai
- ▶ pirmstermiņa komisija

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

autoGāzesServiss
www.heinrihs-gaze.lv

Gāzes iekārta ar **HANA** sprauslām

cena sākot no 679 €

Garantija, kā vienmēr- 3 gadi !

Ganību dambis 25a, Rīga
T. 29466474, 27707776

LABAS KVALITĀTES LIETOTAS

RIEPAS

VASARAS UN M+S

FREDA RIEPAS — **PILNS RIEPU SERVIS**
— **RIEPU REMONTS**
— **DZELZS UN VIEGLMETĀLA DISKI**

DD 9-19
S,SV 9-15

Dreiliņi «LIELEJAS» T: 28683690, 29107060

D52 auto

Autocentrs piedāvā:

- **Piekares remontu**
- **Savirzes regulēšanu uz 3D stenda**
- **Bremžu remontu un testu uz stenda**
- **Starteru un ģeneratoru remontu**
- **Sajūgu un zobsiksnu nomaiņu**
- **Elļu nomaiņu**
- **Auto mazgāšanu**

Dammes iela 52a (Imantā) tālr. 26153333
d52autoservis@inbox.lv

turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- **KVALIFICĒTS REMONTS**
- **jaunas un atjaunotas TURBĪNAS**
- **speciālistu KONSULTĀCIJAS**

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

www.turbomotors.lv

A Degustācija

Subaru Levorg

Agnis Krauja

„Subaru” un rallijs ir nesaraujami saistīti jēdzieni. Šķiet, ka tā ir bijis vienmēr, taču autosporta pasaule šo zīmolu iepazīna tikai 1990. gadā, kad pasaules rallija čempionātā debitēja modelis „Subaru Legacy”. Jau nākamās sezonas ievadā somu veterāns Marku Alens ar šo auto sensacionāli izcīnīja 3. vietu Zviedrijas rallijā. Kad kopš „Subaru” debijas bija pagājuši tikai četri gadi, japāņu ražotājs tika pie pirmās „WRC” uzvaras, — 1993. gada Jaunzēlandes rallijā pirmo reizi uz piedestāla augstākā pakāpiena kāpa jaunais skotu karstgalvis Kolins Makrejs ar savu

kam. Esiet droši — šos auto stūrē īsteni rallija fani!

„Subaru” rallija lēģenda ir atkārtota, un tagad manās rokās nonācis sporta universālis, kas, kā apgalvots „Subaru” reklāmā, „mainīs priekšstatus par ģimenes auto”. Automašīnas nosaukumu veido vārdu „Legacy”, „Revolution” un „Touring” atsevišķi burti. Universālis ar benzīna „turbobokseri” un pastāvīgu pilnpiedziņu. Lūk, kas rodas, ja laulībā stājas ultraspērtiska šasija un ģimeniska universāla virsbūve! Uzreiz jāteic, ka šo degustāciju sagaidīju ar zināmām bažām — kā nekā man ar šo auto, kas priekšpusi un gēnus mantojis no rallija „Impreza” tiešā pēcteča „Subaru



neiznīcināmo „Legacy”. Jau nākamajā posmā, 1000 ezeru rallijā Somijā, debitēja pavisam jauns rallija auto — „Subaru Impreza”, kuru pilotēja pieredzējušais Ari Vatanens, uzreiz sasniedzot finišu otrajā pozīcijā. 1995. gadā pasaules rallija čempionātā „Subaru” svinēja dubultuzvaru — pilotu konkurencē par pirmo britu pasaules čempionu kļuva visu rallija fanu mīlulis Kolins Makrejs, kurš beidzot bija iemācījies savaldīt savu temperamentu un nogādāt „Impreza” līdz finišam vienā gabalā, bet autoražotāju konkurencē pirmo reizi triumfēja „Subaru” marka. Kopš „Subaru” debijas „WRC” trasēs bija pagājuši tikai seši gadi. Nākamajās divās sezonās Makrejs atkal bija visātrākais pilots, taču pārāk ātrs, lai regulāri sasniegtu finišu... „Subaru” tomēr izdevās nosargāt čempiona titulu autoražotāju konkurencē, kā pirmajam japāņu zīmolam gūstot trīs uzvaras pēc kārtas (1995—1997) ražotāju ieskaitē. 1999. gadā tobrīd populārākais rallija pilots Kolins Makrejs atvadījās no komandas, bet viņu nomainīja cits brits — Ričards Bērns —, kurš 2001. gadā pie „Impreza” stūres ieguva „Subaru” otro pasaules čempiona titulu. Trešo pasaules čempiona titulu individuālajā ieskaitē ar „Subaru” automašīnu izcīnīja norvēģis Peters Solbergs 2003. gadā, ar savu atraktīvo stilu iemantojot iesauku „Mr. Hollywood”. Kā zināms, šobrīd Solbergs ir mūsu Reiņa Nitiša un Jāņa Baumaņa konkurents pasaules rallijkrosa čempionātā. Tomēr daudziem „Subaru” automašīnas uz mūžīgiem laikiem asociēties ar ralliju un trako Kolinu Makreju. Vēl joprojām uz mūsu ceļiem gadās sastapt ātros „Impreza” pirmo divu paaudžu pilnpiedziņas sedanus no deviņdesmitajiem un arī pa kādam universālim, kas ar savu īso aizmuguri vairāk līdzinās piecdurvju hečbe-

WRX STI”, nāksies pilsētas apstākļos sadzīvot trīs dienas. No kolēģu žurnālistu nostāstiem zināju, ka „WRX STI” ekstremālais sportiskums prasa upurus. Normālā satiksmes režīmā, jo sevišķi pilsētas sastrēgumos, tā vadīšana nesniedz lielu baudījumu, stingrais sajūgs komplektā ar uzsvērti jutīgo gāzes pedāli prasa zināmu adaptāciju, bet satuvināto pārnēsumu attiecību dēļ ātrumpārslēgu nākas raustīt itin bieži. „WRX STI” nevar lepoties ar labu skaņas izolāciju, bet kokaini cietā balstiekārta atklāj, ka pat mūsu svaigi restaurētie Eiropas kvalitātes ceļi nemaz nav tik gludi, nemaz nerunājot par galvaspilsētas ielām, uz kurām ir izvietots pasaulē visvairāk kanalizācijas vāku uz vienu kvadrātmetru. Mierinu sevi ar domu, ka „Levorg” tomēr jābūt civilizētam auto nekā bezkompromisu sporta rīkam „WRX STI”, kuru bijušais rallija čempions Tomijs Makinens padarīja par pasaules ātrāko sērijveida sedanu, veicot slaveno Nirburgringas apli 7 minūtēs un 55 sekundēs, pārspējot tādus superautomobiļus kā „Porsche Panamera Turbo” un „Audi RS4”.

Ko vēl zinu par jauno modeli? Japānā pirmajā tirdzniecības gadā „Subaru” pārdeva vairāk nekā 50 tūkstošus eksemplāru. Un japāņi sākotnēji nemaz neplānoja „Levorg” tirgot Eiropā, taču pēc uzstājīgiem Eiropas dīleru lūgumiem koncerna vadība pieņēma lēmumu šo modeli piedāvāt arī Vecajam kontinentam. Taču eiropiešiem nepienākas 300 ZS 2,0 litru turbomotors, kāds ir Japānas tirgum paredzētajai versijai. Eiropā „Levorg” iespējama tikai viena tipa virsbūve, viens dzinējs un viena pārnēsumkārbā.

Pirmā doma, uzlūkojot degustācijai sagatavoto auto — beidzot „Subaru” mašīnai ir pa istam eiropieiski pievilcīgs dizains! Šasija un priekšdaļa ņemta no bezkompro-



misu sporta rīka „WRX STI”, turklāt komplektā ar varenu gaisa ieplūdes atveri motora pārsegā. Zem tās patiešām atrodas starpdesētājs, kas atvēsina turbokompresora spiesto gaisu, taču aprikojumā nav vecā labā, rallija trasēs pārbaudītā „EJ25” 2,5 litru turbo boksermotora. Jaunā dzinēja tilpums ir tikai 1,6 litri. Motors esot konstruēts, par pamatu izmantojot lielos dzinējus, taču tā jauda ir „tikai” 170 zirgspēki. Kārdinoši izskatās „Subaru” solītie patēriņa rādījumi — vidēji 6,9 litri uz 100 km. „Subaru” nolēmis šo spēka iekārtu

papildinājis drošības ierīču klāstu. „Levorg” ir tādas nu jau par pašsaprotamām uzskatītas sistēmas kā aklās zonas sensori un joslu maiņas signāls, kā arī automātiskās tālās gaismas un brīdinātājs par šķēršļiem aizmugurē. Starp citu, ļoti noder, izbraucot atmuguriski no stāvvietas. Jēdziens „sportisks auto” japāņu izpratnē neaprobežojas tikai ar augsta maksimālā ātruma sasniegšanu. Ar to tiek apzīmēts dinamiskais komplekss — augsta veikspēja, apvienota ar lielisku gaitas stabilitāti un precīzu vadāmību, kas asās virā-

izmantošanu rūpējas izslavētā „Subaru” simetriskā „AWD” pilnpiedziņa ar jaudas sadali 60/40 starp priekšējiem un aizmugurējiem riteņiem. Degustācijas laikā pieredzējušā autosportista rokās „Levorg” demonstrē pārliecinošu stabilitāti asās virāzās, piekare veikli izlīdzsvaro mašīnu likumos, tā gandrīz intuitīvi uztauta un aprij neregulāros ceļa nelīdzenumus, neļaujot zaudēt ne druskas no uzņemtā ātruma un virziena. Arī bremzes ir uzdevumu augstumos. Bauda braukt! Jānim šeit pietrūka tikai manuālās pārnēsūmkārbas, tad dinamika būtu vēl labāka. Daudzi sportiskas braukšanas puritāņi piekritīs Horelikam, ka manuālā vai divsajūgu automātiskā transmisija būtu labāka opcija, kas ļautu pilnvērtīgāk izmantot visus 1,6 litru motora 170 zirgspēkus.

Bet kā tad ar manām bažām par ikdienas braukšanu pilsētā? Par laimi, tās tika izklaidētas jau degustācijas pašā sākumā. Degustācija atklāja, ka „Subaru Levorg” ir pārsteidzoši līdzsvarots automobilis. Tas spēj uzvesties arī tā, kā kārtīgam ģimenes universālim piedien. Ja „nemin grīdā”, auto reakcijas nav pārāk agresīvas un tiek saglabāts labs gaitas komforts. Lai kļūtu par ideālu sabiedroto manās ikdienas gaitās, „Levorg” pietrūkst tikai Rīgas mikrorajonu iekšpagalmos tik nepieciešamā klirensa, jo šādās vietās ikviens auto bez paaugstināta klirensa var „uzkārties” uz apmales vai asfalta bedres malas, un tad sākam ilgoties pēc vecā labā „Subaru Forester”...

Neraugoties uz kompaktajiem izmēriem, „Subaru” ir izdevies radīt patiešām praktisku un vienlaikus ļoti dinamisku auto ar parocīgas formas bagāžas nodalījumu un pietiekamu salona ietilpību, lai četri cilvēki tajā justos ērti. „Levorg” universāla bagāžnieka ietilpība ir 522 litri, bet, salokot aizmugures sēdekļus, veidojas jau 1446 litru kravas telpa. Turklāt „Levorg” spēj vilkt vismaz 1500 kilogramu smagu piekabi.



sapārot tikai ar „Lineartronic CVT” variatora transmisiju, nemaz nepiedāvājot manuālās pārnēsūmkārbas opciju. Ja neesi zvērīnāts rallists, pret šo automātu iebildumu nav, jo tas darbojas gana raiti un meistarīgi maskē savu bezpakāpju konstrukciju. Tiesa, transmisijai atstāts „S” režīms, var izmantot arī pārnēsūmu slēgšanas lāpstiņas uz stūres. Bez variatora transmisijas otra lieta, kas varētu nepatikt zvērīnātiem rallistiem, ir elektroniskā stāvbremze, kas tiek aktivizēta ar podziņu. Toties „Levorg” ticis pie „SI-Drive” divu braukšanas režīmu izvēlnes, ko pārslēdz ar taustiņu uz stūres, bet jaudas līknes tiek zīmētas mazā lodziņā virs spidometra. Salonā atturīgs, klasisks dizains un kvalitatīvi apdares materiāli, bet sportiskums ir tīri funkcionāls: priekšējie sēdekļi sportiski formīgi, ar augstām atzveltnēm un stingru sānu noturību, parocīga stūre, tieši pa ķerīenam novietots ātrumpārslēga rokturis. Mērinstrumentu panelis ir lakonisks, nepārslogots ar dažādu rādījumu skalām. Centrā atrodas monitoriņš, kurā iespējams sekot degvielas patēriņa rādījumiem, kā arī turbīnas spiedienam, kas pat rīta agrumā, dodoties uz darbu, neļaus jums aizmirst, kas brauc pat pie sporta auto stūres. Informācijas un izklaides sistēma ir tāda pati kā lielajam brālīn „Outback”. „Subaru” vērienīgi

žās nodrošina pārliecinošu ātruma kontroli. Lai pārliecinātos, cik lielā mērā šis īpašības piemīt „Subaru Levorg”, degustācijā šoreiz aicinājām piedalīties vienu no pieredzējušākajiem Latvijas autosportistiem Jāni Horeliku. Tātad atslēdzam elektroniku, izvēlamies „niknāko” no diviem „SI-Drive” jaudas padeves režīmiem un — gāzi grīdā! Startējot no vietas, vadības bloks pats pamanās imitēt pārnēsūmu slēgšanos, lai gan tehniski variatoram fiksetu pakāpju nemaz nav. Paātrinājums no vietas līdz 100 km/h aizņem 8,9 sekundes, bet dabā šķiet krietni mazāk... Par „Levorg” dinamisko rezervju efektīvu

Degustācijas secinājumi

Karstasinīgā „Subaru WRX STI” priekšdaļu harmoniski salaulājot ar universāla pakalgalu, japāņiem izdevies uzmeistarot vienu no interesantākajiem produktiem, kādu pēdējā laikā ieraudzījis Eiropas autotirgus, apveltot šo vāgi ar divaino nosaukumu „Levorg”. Pievienojot jauno boksertipa 1,6 litru turbomotoru, kas attīsta 170 ZS lielu jaudu un 250 ņūtonmetru lielu griezes momentu, un „Subaru Symmetrical All Wheel Drive” (AWD) pilnpiedziņas sistēmu, radīts patiešām vispusīgs auto, kas ir gan praktisks, gan vienlaikus sportisks, — visu gadalaiku un jebkādu ceļa apstākļu ģimenes universālis. Šis ir unikāls auto, kam īsti neatrast līdzīgu pretinieku nedz pēc izmēriem, nedz arī pēc pildījuma. „Subaru Levorg” sākuma cena ir 26 490 eiro. „Levorg GT-S” ar 18 collu riteņiem un citiem stila atribūtiem nopērkams par 29 990 eiro. Starp universāliem „Levorg” ir pārākais „driver’s car”, un tas noteikti ir lētāks un izveicīgāks par retajiem analogiskās komplektācijas automobiļiem, kas tirgū atrodami. Turklāt „Subaru” pievilcība ir izteiktais individuālisms un nevīstošā rallija uzvaru aura, par ko šim zīmolam jau vairāk nekā 20 gadus ir lojāls cienītāju pulks. Sporta universālis, kas mainīs priekšstatus par ģimenes auto? Iespējams, ka tā izrādīsies patiesība!

Bikernieku trase saņem starptautisku balvu «Sports un inovācijas»

Novērtējot Ceļu satiksmes drošības direkcijas un Bikernieku kompleksās sporta bāzes (BKSB) veikto ieguldījumus trases attīstībā un modernizācijā, kā arī atvērtību, pieejamību, daudzpusīgumu un izglītojošo darbu, Starptautiskā Olimpiskā komiteja (SOK) Bikernieku trasei piešķir balvu "Sports un inovācijas - 2015".

Balvu trasei "Bikernieku pusmaratona" laikā 30.aprīlī pasniegs Latvijas Olimpiskās komitejas prezidents Aldons Vrubļevskis un satiksmes ministrs Uldis Augulis.

Kopš 1985.gada Starptautiskā Olimpiskā komiteja (SOK) katru gadu piešķir balvas dažādās ar sportu saistītās nozarēs. Balvas piešķiršanas tiesības katrā valstī nosaka Nacionālā Olimpiskā komiteja. SOK balvas tēma 2015.gadā bija "Sports un inovācijas". Par jaunu ideju un/vai metožu izvirzīšanu un/vai ieviešanu sportā to var piešķirt organizācijām, kas ievieš inovācijas sporta, kā arī popularizē veselīgu dzīve-



sveidu un paplašina bāzes pieejamību daudzveidīgiem sporta pasākumiem.

Dažādu nomināciju SOK balvas Latvijā

saņēmuši gan izcili bijušie sportisti - olimpiskie čempioni Inese Jaunzeme, Uljana Semjonova un Jānis Lūsis

Hei, hei, skolēni!

Pavasaris ir klāt un velobraucēju uz ielām kļūst ar vien vairāk. Ne visi pēc garās ziemas tagad ir gatavi dzīves skolai uz ielas vai ceļa. Vēlies pārbaudīt un parādīt savas satiksmes noteikumu zināšanas vai to, cik daudz zini par savu velosipēdu? Varbūt velosipēds ir tavas otrās kājas, jo esi nepārspējams riteņbraucējs? Vai vēlies vienkārši jautri pavadīt laiku ar saviem skolas biedriem? Piesakies! Ikviens, kurš vēlēties Jauno satiksmes dalībnieku sacensībās pārbaudīt savus spēkus novadu mačos saņems stilīgas un ļoti noderīgas balvas!

Kas rīko sacensības? Ceļu satiksmes drošības direkcija jau 23 gadu pēc kārtas

aicina skolēnus uz Jauno satiksmes dalībnieku forumu, kura laikā skolēni veic dažādus teorētiskos un praktiskos uzdevumus – risina testus par satiksmes noteikumiem, velosipēda uzbūvi un pirmās palīdzības sniegšanas iespējām, kā arī sacensības veiklībā velosipēdu šķēršļu trasēs. Sacensības notiks 3 kārtās. 1. kārtā – sacensības novados, 2. kārtā – Latvijas fināls, kura uzvarētāji iegūs ceļa zīmi uz 3. kārtu - Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensībām Čehijā.

Bet tas vēl nav viss, paralēli sacensību aktivitātēm, komandām būs lieliska un nebijusi iespēja piedalīties ugunsdzēsēju

praktiskās aktivitātēs. Varēs pārbaudīt savus spēkus četrās dažādās disciplīnās, kurās katram būs iespēja aplūkot īstu ugunsdzēsēju ekipējumu un iejusties īsta ugunsdzēsēja ādā. Dalībniekiem būs jāuzvelk ugunsdzēsēju aizsargtērps (ar laika kontroli), jāprot apieties ar šļūteni - satīt un izritināt to. Vai esi spēlējis īpašo ugunsdzēsēju boulingu? Arī to varēsi pamēģināt!

Tas viss un vēl daudz citu interesantu aktivitāšu notiks „Jauno satiksmes dalībnieku forumā 2016”.

Būs jautri, izglītojoši un aizraujoši! Piesaki savu komandu un tiekamies sacensībās! <http://ejuz.lv/csddbemier>

A Sports

«LMT Autosporta Akadēmijas» pilote Beate Klipa

Ar sacīkstēm Pērnāvā, Auto24 trasē, startējusi Baltijas autošosejas čempionāta (BaTCC) sezona. Šajās sacensībās šogad startē arī "LMT Autosporta Akadēmijas" piloti Mārtiņš Sesks un Beate Klipa. Pirmajā posmā lielisku sniegumu parādīja Klipa, finišējot trešajā vietā "Kumho Challenge Super1600" klasē.

Abi "LMT Autosporta Akadēmijas" jaunieši – divkārtējā Latvijas čempione autosportā Beate Klipa un patreizējais Latvijas rallija čempionāta vicelīderis Mārtiņš Sesks – šosezon sper pirmos soļus auto šosejā. Ja M. Sesks pirmās sacensības aizvadīja jau pirms nedēļas, izcīnot otro vietu "Fast Lap"

seriāla pirmajā posmā, tad B. Klipa debiju piedzīvoja šonedēļ.

Izcīnot trešo un ceturto vietu braucienos, B. Klipa ieguva 27 ieskautes punktus, kas deva trešo vietu posma summā. "Esmu ļoti priecīga! Pirms nedēļas bija pilnīga neziņa par to, kā man veiksies, un galvenais uzdevums bija nepalikāt pēdējai. Tomēr šajā nedēļas nogalē ar katru apli jutos arvien labāk, un beigās jau sanāca braukt diezgan ātri. Protams, ir ļoti daudz jāmācās, jo šis bija tikai manas pirmās sacīkstes. Tomēr tas nemazina prieku par paveikto – goda pjedestāls noteikti ir daudz labāks rezultāts nekā pirmajā posmā biju gaidījusi!", tā par savu debiju autošosejas sacensībās izsakās B. Klipa.

Otram "LMT Autosporta Akadēmijas" pilotam Mārtiņam Seskam Baltijas autošosejas čempionāts nebija veiksmīgs. Uzdāvējis konkurēt spējīgus rezultātus treniņos un kvalifikācijā, uz sacīkšu starta Mārtiņš stājās ar pamatotām cerībām uz godalgoto trijnieku. Tomēr pievīla mašīnas elektrosistēma, un nācās izstāties abos braucienos. Tagad M. Seska mehāniķiem jāpaveic gandrīz neiespējama, un līdz



rallijam "Kurzeme" (notiks 6. un 7. maijā) mašīna ne tikai jāpārbauda atbilstoši rallija sacensībām, bet arī jānovērš elektrosistēmas defekti.

Nākamās sacensības "LMT Autosporta Akadēmijai" jau nākamnedēļ – ekipāža Mārtiņš Sesks / Reinis Vilsons startēs Latvijas autorallija čempionāta otrajā posmā, rallijā "Kurzeme". Beatei Klipai nākamais starts paredzēts pēc trim nedēļām, debitējot NEZ kroskartu čempionāta pirmajā posmā Hēljesas trasē Zviedrijā.

CSDD projektam «Tehniskās apskates nakts» – pieci gadi

Nemot vēlā lielo pieprasījumu, Latvijas autoparka īpatnības un autovadītāju ieradumus, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) jau piekto gadu piedāvās bezmaksas auto diagnostiku pasākumā "Tehniskās apskates nakts". Šogad auto bez maksas tiks pārbaudīti Rīgā, Gulbenē, Talsos un Daugavpilī. Tehniskās apskates nakts devīze ir nemainīga – "Mēs par drošu auto!".

Iepriekšējos gados projekta ietvaros auto diagnostika tika veikta gandrīz pieciem tūkstošiem automašīnu Rīgā, Latgalē, Vidzemē un Kurzemē. Šo auto kopējās raksturīgās iezīmes ir: vidējais vecums ap 10-15 gadiem, 80% no tiem tika atklāti lielāki vai mazāki defekti, pie kam lielākā daļa no šiem auto ikdienā piedalās ceļu satiksmē. Pozitīvais, kas raksturo šo projektu, ir fakts, ka auto īpašniekiem nav vienaldzīgs spēkrata tehniskais stāvoklis. Galvenās auto diagnostikā atklātās problēmas bija saistītas ar ritošo daļu, bremžu sistēmu un auto gaismām, kas primāri braucējiem garantē drošību ceļu satiksmē.

Latvijas autoparka vidējais vecums ir ap 13 gadiem, tas ir gandrīz divas reizes

vecāks nekā Eiropas autoparks, kura vecums ir 6-8 gadi. Latvijā auto ar pirmo reizi apskati veic 60% gadījumu, kas tomēr norāda, ka ikdienā par auto ir jā rūpīgāk un regulārāk. Ikdienā tehniskajā apskatē tiek atklāti satiksmes drošībai pilnībā nepieņemami fakti, proti, katru dienu katrā otrajā tehniskās apskates stacijā kādam automobilim atsaka darboties bremžu sistēma.

"Tehniskās apskates nakts Latvijā norit savstarpējas sapratnes gaisotnē; tās ir guvušas lielu atsaucību un veicinājušas cilvēku izpratni par drošu auto nozīmi satiksmē," stāsta CSDD Transportlīdzekļu kontroles un sertifikācijas inspekcijas priekšnieks Jānis Liepiņš. "Tehniskās apskates nakts liek autovadītājiem aizdomāties par savu auto reālo tehnisko stāvokli. Daudzi šoferi ir pārsteigti, ka viņa spēkrats realitātē ir sliktāks nekā patiesībā domāts. Pēc auto pārbaudes viņi ieklausās tehniskās apskates darbinieku konsultācijās, ieteikumos un ielāno tuvākajā laikā savu spēkratu saremontēt. Šādi sadarbojoties mēs visi kļūstam drošāki uz ceļiem."

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 Auto ziņas

Mazda saražo miljono MX-5

Mazda MX-5 saražoto vienību skaits 22.aprīlī, 27 gadus pēc rodsterā ražošanas uzsākšanas Hirosimā 1989.gada aprīlī, sasniedzis vienu miljonu. "No pirmās paaudzes līdz pat šodienas ceturtais paaudzes modelim iemesls tam, kāpēc mēs esam varējuši turpināt pārdot MX-5 visus šos gadus, ir spēcīgs fanu atbalsts visā pasaulē," stāsta Mazda Motor Corporation pārstāvošais direktors, prezidents un izpilddirektors Masamiči Kogai (Masamichi Kogai). "Uzņēmums Mazda ir dibināts Hirosimā pirms 96 gadiem, un, tuvojoties savai simtgadei, mēs turpināsim piedāvāt klientiem prieku, ko sniedz braukšana ar šo modeli, kas ir kļuvis par mūsu zīmola simbolu. Mazda mērķis ir radīt īpašu saikni ar klientiem un kļūt par īsto un vienīgo zīmolu, ko viņi izvēlēties atkal un atkal." Lai pateiktos MX-5 pielūdzējiem un īpašniekiem, miljonais MX-5 būs apskatāms pasākumos visā pasaulē jau no 3.maija, kad automobilis piedalīsies Ziedu parādē Hirosimas Ziedu festivāla ietvaros. Tāpat automobilis tiks izrādīts arī 26.jūnijā

Gudvudas Ātruma festivālā Apvienotajā Karalistē, no kurienes tas dosies tūrē pa Eiropu. MX-5 ir Mazda autoražošanas filozofijas simbols, ar ko zīmols nemītīgi tiecas sasniegt nepārspējamu braukšanas baudu. Kopš modeļa debijas 1989.gadā tas konsekventi piedāvā tādu braukšanas prieku, ko var izjust tikai viegla konstrukcijas sporta automobiļos, gūstot cilvēku apbrīnu dažādās valstīs, kultūrās un vecuma grupās. Godalgotais automobilis MX-5 ir ieguvis aptuveni 250 balvu visā pasaulē un vēl arvien turpina tās saņemt. Šogad klajā laistais ceturtais paaudzes modelis jau ir saņēmis virkni godalgu, tostarp Gada auto 2016, Gada auto dizains pasaulē 2016, Apvienotās Karalistes Gada auto 2016 un titulu Japānas Gada auto 2015/2016. Legēndārajam automobilim MX-5 kopš 2000.gada pieder Ginesa rekords kā pārdotākajam divvietīgajam sporta automobilim pasaulē. Rekords tika atjaunināts pavisam nesen — 2014.gadā — ar 940 000 vienību.



A Tehniskais birojs

Uzņēmuma vadītāj! Samazini izmaksas izmantojot gudrus risinājumus autoparka vadībā

izmanto GPS SEKOŠANU TRANSPORTAM un PALIELINI autoparka EFEKTIVITĀTI!



Šoreiz turpināsim iepazīstināt ar GSM Apsardze, kompāniju, kas darbojas Latvijā, Igaunijā, Lietuvā un citās 16 pasaules valstīs, kas nodrošina GPS sekošanas pakalpojumu automašīnām.

Kā īsti darbojas šāds GPS sistēmas pakalpojums?

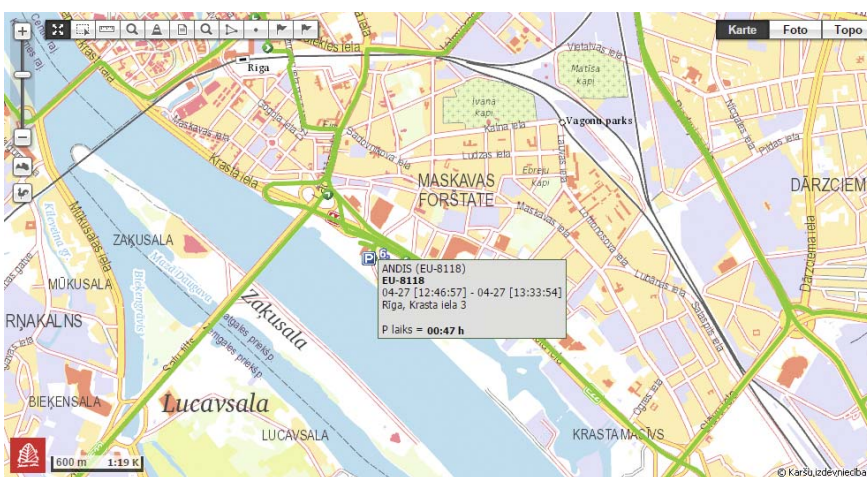
Izvēlētajai transporta vienībai "GSM Apsardze" darbinieki uzstāda GPS (globālās pozicionēšanas sistēma) ierīci. Datu plūsmas nosūtīšanai tiek izmantota GPRS iekārta, kas nodrošina pastāvīgu datu plūsmu un sistēmas lietotājam ļauj reālajā režīmā sekot konkrētā transportlīdzekļa kustībai kartē. Tas savukārt nozīmē, ka jebkurā laikā no jebkuras zemeslodes daļas varat uzzināt jūsu interesējošā transportlīdzekļa atrašanās vietu un iepriekš veikto maršrutus, ja vien jums ir pieejams dators un interneta pieslēgums. Sistēma uzskaita ne tikai transportlīdzekļa maršrutus un atrašanās vietu konkrētajā brīdī, bet arī ātrumu, ar kādu pārvietojas vai bija pārvietojies transportlīdzeklis noteiktā laika posmā, kā arī degvielas uzpildes, noliekšanas un patēriņus.

Kādas galvenās priekšrocības iegūst šīs sistēmas lietotājs?

Pirmkārt, tā veiksmīgi palīdz risināt vienu no sāpīgākajām tēmām, ko mūsu

valsts ir „dāvājusi” uzņēmējiem, — dienesta auto nodokli.

Tā kā sistēma ir pilnīgi automatizēta un veic ļoti detalizētu uzskaiti par transportlīdzekli, uzņēmuma autotransporta lietotājiem un grāmatvedības darbiniekiem nav jātērē savs laiks, lai aizpildītu



ceļazīmes un maršrutu lapas, kā arī nav jātērē laiks, lai atrastu ceļazīmi par kādu konkrētu periodu. Ievadot tikai nepieciešamos galvenos datus par transporta vienību un jūsu interesējošo periodu, sistēma pati izveidos visām VID prasībām atbilsto-

šu detalizētu atskaiti.

Ar dokumentāciju tā kā būtu skaidrs, bet kāds īsti ir reālais ietaupījums skaitļos? Mēģināsim sarēķināt. Ja jūsu automašīnai ir uzstādīts GPS terminālis, mēneša abonēšanas maksa ir 10eur — tāpat 120eur gadā, turpretī dienesta auto nodoklis vidēji 30eur mēnesī, kas ir jau 360eur gadā. Nav jābūt matemātikas profesoram, lai aprēķinātu, ka ar WWW.SEKO.LV sniegtā pakalpojuma palīdzību gada griezumā ietaupījums veidotu diezgan ievērojamu ekonomiju 240eur uz vienu auto vienību gadā.

Otrkārt, sistēma sniedz arī ievērojamu finanšu līdzekļu ietaupījumu, izslēdzot nelietderīgu transportlīdzekļa izmantošanu, kas, ņemot vērā aizvien pieaugošās degvielas cenas, ir ļoti nozīmīgs faktors. Sistēma ir ļoti vienkārši uzskatāma un lietojama, tās būtiska priekšrocība ir Karšu Izdevniecības „Jāņa sēta” karšu platforma, kas ļoti elementāri ļauj nospraust un izplānot išākos vai ekonomiski pamatotākos maršrutus un kontrolēt to ieviešanu. Kā rāda aprēķini, pēc šīs sistēmas uzstādīšanas reālās izmaksas uz vienu transporta vienību vidēji samazinās par 20—25 procentiem. Turklāt, lai lietotu šo sistēmu, jūsu datoram nav nepieciešams uzstādīt nekādas papildu programmas, kas, kā

ka transporta X darba diena ir no 8.00 līdz 12.00 un no 12.30 līdz 17.00 un sistēma attiecīgi fiksēs jebkuru novirzi no šiem raksturlielumiem.

Sistēma ir spējīga reālajā laikā pārraudzīt uzstādītos dzinēja režīmus, brauciena galamērķus, apstāšanās vietas. Visi iegūtie dati tiek saglabāti uz servera līdz pat 5 gadu ilgam uzskaites periodam, kas dod iespēju tos apstrādāt un apskatīt arī pēc ilga laika perioda. Tiek veikta tādu parametru uzskaitē kā, piemēram, nobrauktais ceļš, braucienā pavadītais laiks, vidējais degvielas patēriņš, lielākais ātrums un brauciena kopējās izmaksas.

Ļoti noderīga sistēmas papildu funkcija ir tā saukto POI („Point Of Interest”) jeb interešu punktu atzīmēšana kartē. Tā ir iespēja norādīt kartē visus zināmos biļus, klientus, nepieciešamos galamērķus, kur darbinieki dodas ar automašīnām. Katru reizi, kad kāda no automašīnām ir novietota atzīmētajā POI teritorijā, kurai ir dots konkrēts nosaukums, auto dienasgrāmāt šā galamērķa adrese automātiski tiek nomainīta ar konkrēto POI nosaukumu vai apzīmējumu.

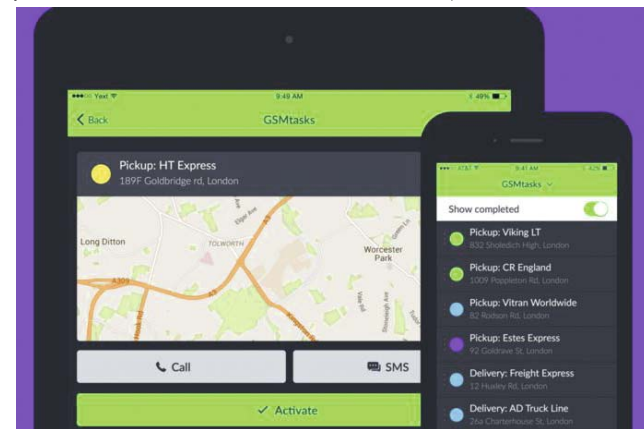
Ļoti interesanta un noderīga ir funkcija, kas ļauj noteikt un sekot līdz konkrētā transporta darbības rajonam. Tas notiek šādi: izvēlieties konkrēto transporta vienību un kartē nospraudiet vēlamās robežas — tās var būt gan valsts vai reģiona, gan attiecīgā rajona vai uzņēmuma teritorijas robežas. Tiklīdz reģistrētais transportlīdzeklis izbrauks ārpus noteiktajām robežām, jūs nekavējoties saņemsiet par to ziņu pēc izvēles vai nu uz e-pastu, vai īsziņas veidā uz jūsu mobilo tālruni.

Varat būt droši, ka negodprātīgie darbinieki vairs neizmantos jūsu uzņēmuma automobili savām vajadzībām.

Tāpat sistēma nodrošina arī tādu ikdienā nepieciešamu (bet par kurām mēs bieži vien ikdienā piemirstam) lietu kontroli kā, piemēram, atgādinājumus par tehniskās

apskates datumiem, servisa apkopju intervālu uzskaiti un apdrošināšanas beigu termiņiem.

Galvenais apstāklis šādas uzskaites sistēmas izmantošanā ir tās izdevīgums, vienas vienības uzskaitē mēnesī izmaksā tikai 10euro + PVN un uzstādīšanas izmaksas 35euro + PVN apmērā, turklāt minimālais izmantošanas termiņš ir trīs mēneši.



Uzstādītās iekārtas NAV jāiegādājas **par papildu samaksu**, beidzoties līguma termiņam, tās vienkārši tiek nodotas atpakaļ "SEKO.LV" un, jo vairāk iekārtu jūs izmantosiet, jo jums attiecīgi būs arī izdevīgāki abonēšanas un uzstādīšanas tarifi.

Jaunums no GSM apsardze! Kā efektīvi organizēt darbu uzdevumus?

GSM Apsardze jaunākais produkts ir darba uzdevumu nodošana darbiniekiem. Šī sistēma, ļauj gan uzņēmuma vadītājiem, gan loģistikājiem ērtā veidā organizēt darbu uzdošanu darbiniekiem, un optimizēt maršrutus, lai netiktu nelietderīgi izmantots gan laiks, gan patērētā degviela. Šo uzdevumu izpildīšanai jūs variet sekot līdz no ikvienas vietas. Ideāls darbplūsmas komunikācijas rīks starp biroju un darbiniekiem ārpus tā: nosūtiet uzdevumus no datora uz darbinieku viedtālruni un saņemiet tiešsaistē atjaunotus uzdevumus ar atskaitēm, parakstiem un fotoattēliem. Darbinieku viedtālrunis ir pieejams pārskaits par saviem uzdevumiem. Ir arī iespējams aizpildīt biroja darbinieku izveidotās veidlapas, pievienot fotoattēlus un/vai parakstu uzdevumiem pirms tas tiek apstiprināts kā izpildīts darbs. Ar bezmaksas izmēģinājumu variet iepazīties GSMTASKS.COM

gsmauto.eu,

navirec.lv,

seko.lv,

gsmtask.com,

Info:

+37120041819,

info@gsmapsardze.lv

Opel Corsa

➤ Turpinājums no 1. lpp

tikai aptuveni. Gāzes speci viennozīmīgi atzina, ka labāk pirkt jaunu auto ar rūpnīcā uzstādītu gāzi, jo ieguvums nav tik liels, lai zaudētu rūpnīcas garantiju. Pats būtiskākais, ka dzinēja galva, vārsti un iekārta ar gāzes sprauslām ir aprēķināti un izgatavoti ilgstošai braukšanai ar gāzi. Un protams, ka rūpnīcas izstrādājuma nav vajadzīga vārsta eļļa. Otra un ne mazāk nozīmīga lieta ir elektroniskā sadaļa, jo vienā blokā ir iešūta gan benzīna un gāzes ierīču darbību vadība, kura savā starpā nekonfliktē.

Kopumā bez uzpildes var aizbraukt ļoti tālu. Jāatceras, ka autogāzes cena arvien turas aptuveni divreiz lētāka par 95 markas benzīnu (0.50 euro par 1 litru), bet gāzes patēriņš salīdzinājumā ar benzīnu ir vidēji līdz 20 % lielāks. Diemžēl „Corsa” var iegādāties tikai ar manuālo transmisiju. Ilgtermiņā šāds auto būs gana ekonomisks, jo salīdzinājumā ar dīzeļi —



mazākas apkopju, rezerves daļu un remonta izmaksas.

Savukārt uzņēmumiem braukt ar gāzi ir izdevīgi, jo piemēram SIA „EKO GĀZE” piedāvā dažādus norēķina veidus un ievērojamas atlaides.

„Corsa” ir saņēmis pilnīgi jaunu šasiju,

kur neesot palikusi vairs neviena detaļa no iepriekšējā modeļa. Labāku stabilitāti nodrošina par 5 mm zemāks smaguma centrs, izturīgākas balstiekārtas detaļas un jauna priekšējās piekares ģeometrija.

pat labāks nekā „VW Polo”, jo „Corsa” piekare vairumā gadījumu spēj izolēt salonu no tipiskajiem Rīgas ielu negludumiem. Piekare pārsteidzoši labi tiek galā pat ar Latvijas asfalta sliktākajiem paraugiem. Salīdzinoši lieli 185/65 R15 izmēra riteņi un platas riepas stabili notur uz ceļa. Balstiekārta sportiski cieta, uz asfalta ielaļpiem kratās, bet lieliski tur kursa stabilitāti. Auto stūrējamas pietiekami precīzi, taču elektriskais pastiprinātājs stūrei piešķir

pārāk daudz viegluma, gribētos to sajūt smagāku un sportiskāku. Bremzes ir asākas, nekā šajā klasē pierasts. Par spīti jaunai priekšējai balstiekārtai un stūres sistēmai, „Corsa” vadāmība joprojām nav tik asa kā „Ford Fiesta”. Kopumā gan jāteic, ka „Corsa” brauc pārliecinoši, vadāmība diezgan sportiska, ar 100 griezmiem zem motora pārsega sarkanais auto tā vien pieprasa nospiegt gāzes pedāli līdz grīdai. Prieks braukt!

Degustācijas secinājumi

Dizaina, snieguma un cenas/vērtības attiecības ziņā „Corsa” tagad ir klases līderos!

Supermini segmenta jaunā vilņa pārstāvis — tas labi izskatās, sniedz labsajūtu salonā, kā arī braukšanas prieku gan garās distancēs, gan pilsētas manevros. Braucot var noticēt, ka stūrē lielāku, daudz prestižāku vāgi. Un efektīgi sarkans trīsdurvju „Corsa” tagad izskatās vismaz līdzvērtīgs no „Premium” plaukta noceļam „Audi A1”. Varbūt tas nav tik veikls kā „Ford Fiesta” vai „Mini Cooper”, taču noteikti ir komfortablāks par lielāko daļu konkurentu. Es būtu ar mieru „Corsa” lietot ikdienā, jo tas piedāvā patīkamāko kompromisu gaitas komforta un vadāmības līdzsvara ziņā, bet kompaktā gabarītu dēļ lieliski iederas pilsētvidē. Automobilītis, ar kuru jābrauc smalkām dāmītēm? O, jā! Visas, kuras satika jauno „Corsa”, bija stāvā sajūsmā.

„Opel Corsa” cena sākas no 10 588 eiro par trīsdurvju bāzes modifikāciju ar atmosfērisko 1,2 litru 70 ZS benzīna motoru un 5MT. Piecdurvju bāzes modifikācija ar 1,3 litru 75 ZS CDTI dīzeļmotoru maksā, sākot no 13 915 eiro. Piecdurvju „Corsa” ar 1,4 litru 90 ZS turbomotoru maksā, sākot no 10 991 eiro, bet šāds auto ar trīs cilindru 1,0 litru 115 ZS turbomotoru un 6MT — sākot no 13 189 eiro.

SAPNIS
**BŪT
BRĪVAM**

JAUNAIS
NC750X DCT

SPĒKS
**IET SAVU
CEĻU**

JAUNAIS
NC750S DCT

**Šī gada 15 jaunie motociklu modeļi ir klāt! Ātrākie izbrauks agrāk.
Izmēģini pirmais un izbaudi sapņu virzošo spēku!**



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

www.honda.lv

A Degustācija

Lexus RX 200t un Lexus RX 450h

Agnis Krauja

Ideja radīt auto modeli, kas sevī apvienotu luksusa klases sedana un apvidus auto labākās īpašības, „Toyota” korporācijas kabinetos sāka aktīvi cirkulēt 1993. gadā. Pēc diviem gadiem dizainera Makoto Ošima izstrādātais prototipa dizains saņēma augstākās vadības akceptu virzībai uz ražošanu. 1997. gada sākumā Čikāgas autošovā „Toyota” prezentēja „Sport Luxury Vehicle” konceptauto, bet kopš 1998. gada marta pirmais luksusa klases krossover „Lexus RX” ir pieejams globālajā autotirgū. Jaunais auto izcēlās ar apvidnieka cienīgu klīrensu un limuzīna ērtībām, kas apvienotas ar elegantu sportiska stila virsbūvi ar gaisa pretestības koeficientu tikai 0,36 Cd. Tobrīd neviens cits autoražotājs nespēja piedāvāt neko pat ne tuvu tam — ne pēc dizaina, ne koncepcijas. Kopš tā laika nomainījušās trīs „RX” paaudzes, „Lexus” modelis radījis varenu cienītāju armiju un kļuvis par Amerikā visvairāk pārdoto „Premium” kategorijas krossoveru. „Lexus” ir luksusa klases imidžs un nevainojama uzticamības reputācija, ko apskauž daudzi citi ražotāji. Šobrīd konkurentu tirgū jau saradies tik daudz, ka nebūs lieki atgādināt — tieši „Lexus RX” aizsāka luksusa krossoveru (jeb tā saukto parketa džipu) segmentu, laižot klajā pirmo „RX”, gadu agrāk pirms „BMW” laida klajā savu „X5”.



Jaunais ceturtais paaudzes „Lexus RX” debitēja Ņujorkas motoršovā 2015. gada aprīlī.

Savulaik par bārbijmobili dēvētā „parketnieka” jaunais veidols to padarījis ievē-

rojami virišķīgāku. Pērļu baltā krāsā un ar 20 collu riteņiem jaunais „Lexus RX” uzreiz atstāj iespaidu. Dizains pauž mērķtiecību un spēku. „Lexus” ir nostiprinājis savu identitāti — masīvā radiatora „atspoles”

forma tagad ir viens no galvenajiem dizaina elementiem, ļaujot šos japāņu auto nekļūdīgi atšķirt no konservatīvajiem vācu konkurentiem. Aso šķautņu valdzinājums, agresīvā gaisa ieplūdes rīkle un spīvais

„LED” lukturu skatiens raisa asociācijas ar atlētisku plēsīga kaķa augumu, kas izstaro ne vien dinamiku, bet arī zināmu harismu, ar ko nevarēja lepoties iepriekšējie „RX” modeļi. Virsbūves arhitektūrā pārmantojamība tomēr ir redzama, jo „RX” ir saglabājis slīpu jumta aizmuguri un zem jumta spoileriša paslēptu logu tīrītāju. Tomēr uz ielas „RX” tagad var nejauši sajaukt ar tā mazāko radnieku „NX”.

Jaunais „RX” ir kļuvis par veselīgu 12 cm garāks nekā priekštecis un arī mazliet plataks, taču riteņu bāze ir ieguvusi vien 5 cm pieaugumu un tagad ir 2790 mm gara. Par 20 mm audzis klīrenss, tagad sasniedzot 20 cm, taču auto augstums palicis nemainīgs, toties salona jumta augstums no grīdas ir palielinājies, jo grīda virsbūvē „nosēdināta” dziļāk. Attiecīgi salonā galvas rajonā radies telpas pieaugums. Tagad izmēros „RX” pavisam nedaudz atpaliek no cenas ziņā līdzīgajiem „BMW X5” un „Mercedes GLE”, taču ir lielāks par „Audi Q5”, „BMW X4” un „Mercedes GLC”, kuri pēc izmēriem atrodas tuvāk mazajam „Lexus NX” nekā „RX”.

Kā jau nojaušat, par komfortu „RX” salonā sūdzēties būtu grēks. Te ir respektējams plašums, monumentāla viduskonsole, izšķērdīgi ērti krēsli un elegants analogais pulkstenis. Un tas viss ir gaumīgi savienots harmoniskā ansamblī. Priekšējie sēdekļi ir ne tikai kvalitatīvi nostrādāti, bet

Lexus RX 200t un Lexus RX 450h

➤ Turpinājums no 5. lpp.

arī ļoti ērti. Braucējus tie neierobežo, tomēr spēj nodrošināt arī labu sānu atbalstu. Stūres kolonna un sēdekļi regulējami visplašākajā diapazonā, bet, izslēdzot dzinēju, sēdekļi eleganti atbīdās uz aizmuguri. Sēdekļi ir gan ventilējami, gan apsildāmi, ir arī stūres apsilde. Vadītāju no blakussēdētāja šķir paaugstināta, elegantiem apdares materiāliem rotāta viduskonsole ar maināma dziļuma glāžu turētāju. Izskatās šķī, bet gandrīz pilnībā izslēdz jebkāda fiziska kontakta iespējas starp braucējiem, kas ne katram būs pa prātam. Platekrāna 12,3 collu infosiskāmas monitors ir viens no lielākajiem klasē. Lai gan ekrāns nav skārienjutīgs, tas atrodas tuvāk vējstiklam — tieši vadītāja skata zonā. Citiem jaunajiem auto skārienekrāni ir pirksta stiepiena attālumā, taču, kratoties pa mūsu nelīdzenajiem ceļiem, parasti ir visai grūti precīzi trāpīt uz mazajām ekrāna ikonām. „RX” vadītājs darbības ekrānā veic ar datora pelei līdzīgo „Remote Touch” kontroles sviru, kas ir parocīga un intuitīvi saprotama katram „PC” lietotājam. Turot roku uz centrālā balsta, pirkstu stiepiena attālumā ir gan pārnēsūmkārba svira, gan multimediju kontroles pele. Bezvadu uzlādes sistēma tālrunim ir iekļauta standarta aprīkojumā, ir arī parocīga kabata planšetdatoram priekšējā pasažiera pusē. Atšķirībā no mazā radiniekā „NX” salonā nav mantu kastes vāciņa ar spoguļlīti, tātad vēl viens pierādījums, ka „RX” kļuvis vīrišķīgāks.

Komforta un izklaides arsenāls „RX” ir līdzīgs kā konkurentiem — te ir visas ērtības, ko vien mūsdienās var piedāvāt elektronika. Visnoderīgākās lietas drošības ierīču bagātīgajā arsenālā — automātiskās tālās gaismas ar 11 neatkarīgām „LED” diodēm, adaptīvā krūzīkontrole, gājēju atpazīšanas sistēma, kas reaģē uz šķērslī līdz 80 km/h ātrumā, joslu ievērošanas palīgsistēma, ātruma un patēriņa rādījumu projicēšana uz vējstikla tieši šoferā acu skata augstumā... Jaunu un relaksētāku braukšanas stilu palīdz veidot „Lexus RX” pārnēsūmkārba „Hold” funkcija — lai pie luksofora sarkanā signāla nav visu laiku jātur kāja uz bremzes vai ātrumpārslēgs jāizņem no „D” pozīcijas, atliek tikai nospiegt podziņu ar uzrakstu „Hold”, un auto stāvēs uz vietas, līdz pieskarsieties gāzes pedālim. Dzīvi jūkami atvieglo arī apkārtskata 360 grādu un atpakaļskata kameras ar skatu no augšas — monitorā iespējams skatīt kopbildi vai pārslēgt skatu uz katru auto sānu atsevišķi, turklāt visas iespējamās trajektorijas ekrānā skatāmas ar līknēm, tāpēc iespējams iebraukt pat ļoti šaurā vietā un droši noparkoties ar milimetra precizitāti. Jaunais krossovers ir par 12 cm garāks, ļaujot palielināt salona ietilpību. Aizmugurējos sēdekļus (kas tagad ir apsildāmi) var pabīdīt atpakaļ, atbrīvojot

lielāku vietu kājām. Arī atzveltnes var elektiski nolaist slīpāk, bet starp abiem sēdekļiem var atvērt roku balstu ar iemontētu atveramu plauktiņu un diviem glāžu turētājiem. Arī bagāžas telpa ir pieaugusi par vairāk nekā 50 litriem un tagad ir 553 litri. Bagāžnieka vāks ne tikai atveras un aizveras elektroniski, bet ir atverams nepieskaroties, tikai tuvinot roku „Lexus” emblēmai.

Pirmo degustējam pērļu baltas krāsas „RX 200t” ar 2 litru benzīna turbodzinēju, automātu, pastāvīgu elektroniski regulējamu pilnpiedziņu. Jautājums: vai divas tonnas smagai automašīnai pietiek ar parastu četru cilindru turbodzinēju, lai turētos šīs pašas šosejas kreisajā joslā — tika atrisināts jau brauciena pirmajā pusstundā. Pietiek, un kā vēl! To nodrošina mazā četru

ru ar hibrīddzinēju. Šodien „Lexus” jau faktiski kļuvis par sinonīmu vārdam „hibrīds”, jo benzīna dzinēja un elektromotora kombinācija ir pieejama izvēlei visiem „Lexus” modeļiem, pat ekskluzīvajai sporta kupejai „RC 330h”. Degustēto krossoveru „RX 450h” no parastā „RX” vizuāli atšķir tikai zilaš oreols ap „Lexus” emblēmu un neuzkrītošs uzraksts sānos. Spēka agregātu komplektā tam ir 3,5 litru „V6” benzīna dzinējs un divi elektromotori — priekšējais ar 123 kW un aizmugurējais ar 50 kW jaudu, kurš nepieciešamības gadījumā gatavs pieslēgties ikvienā mirklī. Summāri šāds hibrīdauto iegūst iespaidīgu maksimālo jaudu 230 kW un 313 ZS. Nav brīnums, ka tas ieskrienas līdz simtiņam 7,7 sekundēs un ir par 2 sekundēm naskāks nekā iepriekš degustē-



cilindru divu litru benzīna motorīnā ar turbīnu mītoši iespaidīgi 238 zirgspēki un griezes moments 350 Nm plašā diapazonā. Ja ņem vērā mašīnas svaru, tad dinamika ir apskauzama! Šis alumīnija 1998 cm³ turbomotors ir jaunākais japāņu inženieru darinājums un vispirms tika uzstādīts mazākajam krossoveram „Lexus NX”. Šis motors spēj apvienot darbošanos kā benzīna iekšdedzes dzinēju klasiskajā četrtaktu „Otto” ciklā, tā arī modificētajā „Atkinsona” ciklā, kas ļauj ietaupīt degvielu. „RX 200t” patēriņš ziemas apstākļos — 10,5 l/100 km — šķita tirā ekobraukšana. Ar turbodzinēju komplektā nāk sešpakāpju „ECT” automāts. Dinamika ieskrējienā 0—100 km/h sportistu izpratnē varbūt šķietis pieticīga „uz papīra” — 9,5 sekundes, taču reālajā dzīvē tā pieejama jebkurā brīdī, kad vien tas nepieciešams. Temperamenta modulēšanai „RX 200t” aprīkots ar pārslēdzamiem braukšanas režīmiem — „Eco”, „Normal” un „Sport” režīmi — atšķiras atsaucība uz gāzes pedāli un pārnēsūmu attiecības. Turklāt „RX 200t” izplūdes traktam piemīt neparasta, sportiska un pat nedaudz uzbudinoša skaņa, kas četrcilindru dzinējiem nav raksturīga un drīzāk mēģina imitēt „V6” motoru dziesmu.

2004. gadā „Lexus” prezentēja „RX 350h” — pasaulē pirmo luksusa krossove-

tais „RX 200t”. Uz ceļa šīs atšķirības gan bija mazāk jūtamas. Galvenā atšķirība bija tieši dzinēja skaņā, dinamikā tā nešķiet tik būtiska, kā redzams uz papīra. Hibrīdauto priekšrocības izpaužas ekonomijā — vidējais patēriņš pēc ražotāja datiem ir 5,3 litri uz 100 km, bet degustācijas braucienā sanāca vidēji 7 litri uz 100 km.

Abi auto ātrumu uzņem vienmērīgi un raiti, kā arī stabili turas uz ceļa pat ļoti lielos ātrumos, abi ir pietiekami jaudīgi, lai veiktu straujus apdzīšanas manevrus, taču gaitas īpašības kopumā ir relaksētas. Auto stūrei klauša labi, taču jūtams, ka, meklējot kompromisu starp gaitas komfortu un vadāmību, uzsvars tomēr palicis uz komfortu. Par spīti zirgspēkiem, sportiskas braukšanas izjūtas no „Lexus RX 350h” nav vērts gaidīt. Pateicoties lieliskajai skaņas izolācijai, ceļa un vēja trokšņi pat lielā ātrumā dzirdami minimāli. Tāpat arī hibrīda dzinēja klusinātā skaņa svaru kausus spiež nevis sportiskuma, bet miera un komforta virzienā. Tas ir ideāls auto garām distancēm. Lielie riteņi patīkami izlīdzina gaitu, un auto ir komfortabls un iecietīgs pret mūsu ceļiem, pat ar 20 collu riepām (255/50 R20) brauciens ir baudāms. Gaita mīkstāka un komfortablāka nekā citiem krossoveriem. „Lexus” piekare mūsu apstākļiem ir izcila — automašīna ir apbrī-



nojami līgana, tā amerikāniski mīksti šūpojas, taču saglabā lielisku kursa stabilitāti. „Lexus RX” ir tikpat garš kā „X5”, turpretim riteņu bāze nav garāka kā „X3”. Līdz ar to „RX” ir fantastiski mazs apgrieziena rādiuss, taču isajai bāzei ir arī savi trūkumi. Braucot ātri pa tipiska Latvijas cela viļņveidīgo asfaltu, virsbūves svārstības iegūst tādu amplitūdu, ka aizmugures sēdekli kādam mazgadīgam pasažierim var piemesties jūras slimība. Taču vadītājam ne brīdi nerodas sajūta, ka šie asfalta viļņi varētu ietekmēt auto stabilitāti. „Lexus” pircēji nemeklē asas izjūtas, viņiem vajag prestižu, komfortu un grežņus sēdekļus. „Lexus RX” nespēj provocēt uz azartisku braukšanu kā „BMW X5”. Azartiskas braukšanas piekritējiem laikam būs jāgriežas pie vāciešiem. Tomēr japānis arī gaitā nav tik ciets, lai braukšana pāri Rīgas ielu kanalizācijas vākēm līdzinātos zobu sāpēm. Jādomā, ka „RX F-Sport” modifikācijas ar adaptīvo piekari, kas ieguvusi adaptīvos amortizatorus un aktīvos stabilizatorus, būs mazliet sportiskākas. Kā nekā „Lexus” jaunais kurss esot modeļu

sportiskuma virzienā.

„Lexus RX” ar divlitru turbodzinēju pieejams gan priekšpiedziņas gan pilnpiedziņas versijā, bet versija 450h ar hibrīdmotoru pieejama tikai ar pilnpiedziņu. Ziemas apstākļos degustētā „RX 200t” pilnpiedziņa pierādīja sevi no labākās puses. Standarta apstākļos šāda auto kustību nodrošina priekšējie riteņi, bet elektronisks viskosajūgs priekšējo riteņu izslīdēšanas gadījumā līdz 50% jaudas var pārnēsāt uz aizmugures asi. Viskosajūga segmenti spēj pilnībā saslēgties 20 milisekunžu laikā, un pakalējie riteņi vilkmi iegūst zibeni. Ātrums līdz 40 km/h pilnpiedziņu var ieslēgt arī ar speciālu pogu. Klirensa palielināšanu līdz apaļiem 20 cm varētu uzskatīt par elegantā krossovera došanos neceļu virzienā, taču tas noticis vienlaikus ar priekšējās pārkāres pagarināšanu par 8 cm, kas krietni samazina šķēršlota apvidū tik būtisko uzbraukšanas lenķi. Taču jāpatur prātā, ka luksusa krossovera uzdevums ir nevis iekarot neskartas mežonīgas teritorijas, bet nodrošināt augstu dzīves standartu komplektā ar paaugstinātu sēdpoziciju.

Degustācijas secinājumi

Jaunais „RX” ir lielāks, ērtāks un elegantāks nekā jebkad agrāk. Uzlabota aerodinamika un motori ļauj ietaupīt degvielu, bet veiktās pārmaiņas balstiekārtā nodrošina labāku līdzsvaru starp gaitas komfortu un vadāmību. Drosmīgais dizains patīkami atšķiras no konservatīvajiem vācu konkurentiem. Braukšanas sajūtu ziņā RX ir maigāks, komfortablāks un inteligentāks no luksusa klases „parketniekiem”. Mašīna ir dinamiska no skata un brauc pārliecināti ātri, bet tajā visā nav ne grama agresijas. Spēcīga, bet maiga pēc dabas, — tāpēc arī mūsu degustācijā tika nodēvēta par „lauventi”...

„RX 200t” pret hibrīdu „RX 450h”, — kuru ņemam? Par labu „450h” liecina dinamika un degvielas patēriņa rādījumi. Par labu „200t” runā sportiskā dzinēja skaņa, pārbaudītā pilnpiedziņas sistēma un cena. Arī minimālas ārējās atšķirības, jo iztālēm nepateiksi — kurš ir kurš. Taču šķiet, ka, neņemot vērā gandrīz 8000 eiro lielo cenas starpību, pieprasītākais „RX” būs tieši hibrīdversijā. Jebkurā gadījumā „RX” būs lieliska izvēle, ja meklējat alternatīvu lielā vācu trijnieka („BMW”, „Audi” un „Mercedes-Benz”) „Premium” klases krossoveriem. Cenu līmenis „Lexus” ir tāds pats kā konkurentiem, taču japāņi tradicionāli piedāvā plašāku aprīkojumu par to pašu cenu. „Lexus RX 200t” sākuma cena ir 48 900 eiro, savukārt „450h” bāzes versija maksā no 56 500 eiro.

Ja mēs dzīvotu ideālā pasaulē, mana sieviete brauktu ar šādu auto — „Lexus RX”! Ar ko brauktu es pats? Iespējams, ar satriecošo „Lexus RCF” kupeju, kaut gan... varbūt pilnai laimei pietiktu arī ar „Toyota GT86”.

A Kultūras ziņas

Starptautiskais Diksilendu mūzikas festivāls

Una Griškeviča

25.jūnijā Umurgā (Limbažu novadā) norisināsies 5. Starptautiskais Diksilendu festivāls. Par godu šai jubilejai sarūpēti divi vērienīgi koncerti, kuru starplaikā interesei aicināti apmeklēt profesora Borisa Avrameca lekciju par diksilendu vēsturi. Pasākuma programmā paredzētas vēl dažādas aktivitātes, bet festivāla vadība uzticēta populārajam dziedošajam aktierim Kristianam Kareļinam.

Festivāla dienas koncertā muzicēs klausītājiem ļoti pazīstamās apvienības: Liepājas E.Melngaila mūzikas vidusskolas

Bigband Combo (vadītājs – Jānis Ivuškāns), Diksilends Sigulda (vadītājs – Pēteris Goldbergs), NBS orķestra Diksilends (vadītājs – Ojārs Spila) un Jokers Dixie (vadītājs – Zintis Žvarts). Savukārt vakara koncertā muzicēs gan viesi: Estonian Dixieland Band (Igaunija), BrassBand.cz (Čehija; šie mūziķi reiz jau piedalījušies festivālā), Green Bridge Band (Lietuva), kā arī Sunny Groove Dixie (Latvija).

Jāuzsver, ka Starptautiskais diksilendu festivāls Umurgā ir pirmais un pagaidām vienīgais šāda stila sarīkojums Latvijā un Baltijā. Agrāk šis klasiskā džeza paveids

Latvijā nav īpaši popularizēts, kaut arī ir daudz šā žanra mākslinieku, kuri darbojas augstā līmenī. Atgādināsim, ka 1. Starptautiskais diksilendu festivāls Umurgā notika 2012.gadā.

Festivāla ilggadīgais namatēvs un producents ir Armands Leimanis – Umurgas kultūras nama vadītājs, savukārt mākslinieciskais vadītājs – JVLMA Pūšaminstrumentu un sitaminstrumentu katedras vadītājs, tubas / eifonija klases asociētais profesors Jānis Retenais. „Kaut arī šis ir neliela formāta festivāls, tomēr tas, manuprāt, sniedz nenovērtējamu ieguldījumu diksilendu klausītāju lokam un izglīto tos, kuri par diksilendu uzzina tikai tagad,” ir pārliecināts Armands Leimanis.

Diksilends ir viens no klasiskā džeza stiliem, kas radies ASV baltādaino mūziķu



vidū 19. gadsimta beigās. To parasti spēlē neliels izpildītāju ansamblis, un repertuāru veido populāru dziesmu tēmas, bet improvizācijas pamatā ir harmonija. Klasiskajā

sešu instrumentu diksilendā tiek izmantota klamete, trompete, trombons, tuba, sitaminstrumenti, bandžo vai klavieres, taču nereti šo sastāvu papildina arī vokāls.

Trīs vienā- Auto2016

Kaspars Bergmanis

Reiz, sen senos laikos, kad cilvēku straumes plūda uz Rīgas kinostudiju, lai nokļūtu uz izstādi "Auto 1994". Pavisam nesen Latvija bija atbrīvojusies no okupācijas važam un pilsoņi sāka iepazīt attīstītās pasaules labumus. Lielākai sabiedrības daļai pat PSRS ražota LADA bija nenasniedzams sapnis, bet te- Volvo, BMW, Corvette. Lai pasēdētu auto salonā teju jāizstāv gara rinda. Auto tirgotāji dalīja dārgumus- auto reklāmas bukletus un plakātus, kuri vēlāk rotāja garāžu sienas.

Laiks ritēja un vakardienas sapņu auto šodien rūs sētmalē. Automobilis ir kļuvis daudz pieejamāks un tikai dažiem tas apliecina statusu, bet auto izstādes spītējot tirgus sabrukumam mēģina pastāvēt.

Ar nostalgiju atceros tos laikus kad Kīpsalas izstāžu centrs auto izstāžu laikā apauga ar papildus hallēm, kurā teju visi Latvijā pārstāvētie auto ražotāji bija izstādījuši gaumīgi noformētos stendos savus spēkratus, servisa iekārtas. Tas viss ir pagātnē, bet kas ir šodien?

Reizi divos gados auto mehānikas izstāde notiek Frankfurtē. Vācijā auto mehānikas industrijas pārstāvji no visas pasaules brauc dibināt kontaktus, slēgt sadarbības līgumus un rādīt savus jaunumus un iespējas. Atšķirībā no auto izstādes- mehānikā nav šova, tur valda lietīška gaisotne- tikai bizness.

Cita aina ir ikgadējā Varšavas auto industrijas izstādē "Targi". Milzīga izstāde, kurā nav jāmaksā par parkingu un interesanti 5 stundas var pavadīt visa ģimene. Ģimenes galva, kurš strādā servisā var piedalīties dažādos apmācībasursos, kuros iemāca pareizi nodiagnosticēt dažādus tehniskus defektus un kā pareizi tos novērst. Uzzināt par auto servisa iekārtām, instrumentiem un rezerves daļām. Tai pat laikā bērniem ir dažādas atrakcijas un šovi. Bez pavadona palikušās dāmas var dodies uz disko bāru padejot, vai iet vērot autosportistu šovu. Arī armija ar savu tehniku ir tur. Polim taču ir jāredz kur aiziet viņu nauda, un viņi ir lepnī par savu armiju!

Mums ir no visa pa druskai- auto apmācības, servisa iekārtas, eksotika un jauni auto.

Izstādes "Auto 2016" ietveros norisinājās jauno mehāniķu sacensības, kuras laikā atklājās diezgan bēdīga aina- vājas svešvalodu zināšanas. Modernās tehnoloģijas attīstās tik ātri, ka tehnisko skolu mācību spēki nav spējīgi tik līdzī laikam. Remonta un diagnostikas tehnoloģija ir jāapgūst angļu valodā, lai veiktu atbilstoši ražotāju prasībām. Faktiski auto daļu tirgotāji saskaras ar to, ka jāatsaka garantijas gadījumi, jo servisa darbiniekam nav atbilstoša kvalifikācija. Jau pavisam tuvā nākotnē Latvijas autobraucēji var atdurties pret jaunu problēmu- kvalificētu servisa darbinieku deficītu. Daļa izcilu mehāniķu ir devušies pelnīt iztiku un dzīvot ārzemēs, bet citi novoco un izvēlas sev vieglāku darbu. Līdz ar to auto servisu īpašnieki saskaries ar dīlēmu- cik investēt darbinieka apmācībā un kā viņu noturēt no konkurentu pārvilinājumiem.

Kvalitatīvai auto mazgāšanai atbilstoši mazgāšanas līdzekļi

Iestājoties pavasarim, daudzi auto īpašnieki uz savu automašīnu virsbūves daļām pamana sīkas asfalta un gumijas daļiņas, kvēpus, sāli, eļļas plankumus un citus netīrumus. Ļoti auksti vai, tieši pretēji, dubļaini laika apstākļi ierobežo automašīnas virsbūves regulāru mazgāšanu, tādēļ ilgāku laiku nostāvējušu un piekaltušu netīrumu nomazgāšanai būs nepieciešams daudz vairāk laika un mazgāšanas līdzekļu. Polar mazgāšanas līdzekļi nav kaitīgi apkārtējai videi, tādēļ ir pieļaujama to lietošana arī piemājas zālienā.

Jaunie bezkontakta (augstspiediena auto mazgāšana) Polar mazgāšanas līdzekļi lielā mērā atvieglo automašīnu mazgāšanu, nodrošinot ātru un augsta līmeņa mazgāšanas rezultātu.

Biezu un blīvu netīrumu atmišķēšanai mikro-emulsija Polar Microdegreaser

Līdzeklis dziļi iesūcas caur blīvi pielipušiem netīrumiem līdz pat automašīnas virsbūves virsmai. Polar Microdegreaser lietošana ievērojami samazina skrāpējumu risku, kas var rasties mazgāšanai izmantojot sūkli vai birsti. Līdzekli vienmērīgi izsmidzina uz netīrajām automašīnas virsmām un 5-10 minūtes atstāj atmišķēties. Vienmērīgi izsmidzina virzienā no apakšas uz augšu un no aizmugures uz priekšu, lai izvairītos no sablīvējumiem un nenoklātām stripām, noskalo ar augstspiediena iekārtu. Pēc tam mazgājiet automašīnu kā parasti.

Vasarā asfalta vai bituma traipi uz auto virsbūves ir neizbēgami, bet, lai tos notīrītu būs nepieciešams Polar Asphalt Remover

Līdzeklis acu mirkli šķīdina asfalta, darvas un bituma traipus. Noskalošana ar augstspiediena iekārtu būtiski samazina skrāpējumu risku, kas var rasties mazgājot ar sūkli vai birsti. Polar Asphalt Remover ir neaizstājams līdzeklis, lai notīrītu darvas un asfalta netīrumus no automašīnas virsbūves mājas apstākļos, kā arī pirms automātisko auto mazgātavu izmantošanas. Unikāla Polar Asphalt Remover recepte pieļauj tā lietošanu gan uz sausām, gan mitrām virsmām. To var lietot arī citu traipu notīrīšanai, tomēr asfalta traipu noņemšanai tas būs efektīvākais.

Auto virsbūves gala apstrādi veic ar Polar auto šampūnu

Šeit būs svarīga arī mazgāšana ar rokām. Lai mazgāšanas līdzeklis kvalitatīvi iedarbotos, to nepieciešams uzklāt ar sūkli vai mazgāšanas birsti. Ļaujiet līdzeklim nedaudz iedarboties un noskalojiet. Polar auto šampūns padarīs jūsu auto ne tikai tīru, bet arī spožu.

Darbā ar augstspiediena mazgāšanas ierīcēm jāizmanto īpašs bezkontakta auto šampūns, kas padara virsbūvi tīru un spožu, netērējot laiku mazgājot ar sūkli vai mazgāšanas birsti.

Polar šampūna augstspiediena ierīcēm unikālais sastāvs nodrošina lielisku tīrīšanas rezultātu. Auto šampūns notīra fundamentāli atšķirīgus traipus kā dubļus, tā eļļas traipus, sāli vai citus traipus. Polar HP šampūns piemērots lietošanai gan ar augstspiediena mazgāšanas ierīcēm, gan ar speciālo papildaprīkojumu auto šampūna izsmidzināšanai uz virsbūves.

Tar remover- bituma, sāls un eļļas traipu attīrīšanai no auto virsbūves un rieļu diskām.



PS! Nevien no Polar mazgāšanas līdzekļiem nav klasificēts kā kaitīgs videi! Videi bīstamus produktus apzīmē ar piktogrammu attēlojot zivi, peldošu ar vēderu uz augšu.



cenuklubs.lv

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



Spidošam efektam izmantojiet Polar auto vasku

Auto vasks novērš dažādu plankumu veidošanos pēc auto mazgāšanas, kā arī veido aizsargslāni auto virsbūves aizsardzībai no agresīvas vides ietekmes. Auto krāsa izskatās košāka un virsbūve ir spīdoša. Polar auto vasks ātri nožūst un veido aizsargkārtu, kas atgrūž un novada ūdeni no automašīnas kopā ar netīrumiem.

Tirai motortelpai - Polar dzinēja mazgāšanai

Ja ir nepieciešams nomazgāt motoru, vajadzētu tam atrast piemērotu vietu, jo nomazgātie netīrumi no mazgāšanas līdzeklis var sabojāt virsmu. Pats Polar motoru mazgāšanas līdzeklis nav kaitīgs videi. Ļaujiet motoram atdzist, visas elektronikas daļas, kuras ir jutīgas pret mitrumu, aplāji, rūpīgi apsmidziniet dzinēju un tā detaļas ar Polar motoru mazgāšanas līdzekli. Īpaši netīru vietu notīrīšanai varat izmantot birsti. Noskalojiet ar siltu ūdeni, taču nepārspīlējiet ar dzinēja skalošanu ar ūdeni.

Polar HP šampūnam ieteicams izmantot zema spiediena šampūna izsmidzinātāju vai arī lietot to īpašās augstspiediena mazgāšanas ierīču tvertnēs kā to norādījis ražotājs.

Paturiet prātā, ka tiešas saules staros automašīnu nav ieteicams mazgāt!

Wheel cleaner

Viegli notīra bremžu sodrējus un netīrumus no diskām, tai skaitā lakotajiem lietajiem diskām, tērauda diskām un plastmasas dekoratīvajām uzlikām.

Izsmidzināt uz vēsas virsmas. Ļaut iedarboties līdz 1 minūtei. Noskalot ar ūdens strūklu. Īpaši netīrās vietās apstrādāt ar mikstu birsti.



Servisa iekārtas un aprīkojums

Liekas, ka šī ir "Auto mehānikas" pamazām iznikstošā daļa. Arvien mazāk un mazāk firmu, kuri piedāvā servisa iekārtas, instrumentus, ķīmiju. Arī rezerves daļu tirgotāju maz. Tas apliecina vien to, ka Latvijā ir ienācis viens liels rezerves daļu vairumtirgotājs, kurš dominē tirgū.

Jauni auto

Pirmais krīzes vilnis 2008. gadā lika

daudziem savilkt jostas un izdurt tajā jaunus caurumus. Arī šodien jaunu auto pārdošanas apjomi nav tik rožaini kā šķiet. Izstāde piedalījās vien 14 auto zīmoli, bet aiz svītras palika 21, kuri ir pārstāvēti Latvijā! Daži auto dīleri bija atveduši unikālus un reti skaistus automobiļus, kuros varēja iesēties jebkurš izstādes apmeklētājs.

Eksotika

Tūnings, retro auto un autoklubi- tas pa labi. Viena halle, kura veltīta sadalaj "Auto eksotika". No bezgaumīgi aplīmēta

ar plēvi auto līdz perfektam restauratoru veikumam. Seno spēkratu restaurācija ir dārgs, laikietilpīgs process. Un patiesi ir baida skatīties un senu auto, kuram ikviena detaļa ir rūpīgi atjaunota. Diemžēl tādu auto bija ļoti maz.

Ja kāds domā, ka krīze ir beigusies laikam jau maldās, bet varbūt tā ir krīzes skola? Iespējams, ka ir mainījusies cilvēku uztvere un attieksme, bet interese gan nē. Jau pirms izstādes atklāšanas pie ieejas drūzmējās simtiem cilvēku un tas nozīmē, ka būs jau labi.

Honda Africa Twin CRF1000 DCT

Ronalds Cimoška,
„RC Unlimited” motobraukšanas skola

Visnepateicīgākā lieta motožurnālistam ir rakstīt par leģendām. Viss jau ir krustu šķērsu izrunāts, apspriesta katra skrūvīte un nianse, bet aizvien atgriežas pie viena un tā paša. Tad vienubrīd pieklust, bet, kad leģenda atdzimst, kaislības uzvirmo no jauna ar vēl lielāku spar.

Šoreiz par vienas tādās motoleģendas atdzimšanu jaunā veidolā — „Honda Africa Twin”. Maz atradīsies motobraucēju uz mūsu planētas, kas nekad un neko nebūs dzirdējuši par šo ceļojumu motociklu. Parasti, izdzirdot šo nosaukumu, motoceļotāji, izdveš garu un stieptu: „...nu, jā... „āfrika”...”

Iepriekšējās paaudzes „āfrika” nāca pasaulē 1989. un tika ražota līdz 2003. gadam, un tās saknes ir nākušas no ne mazāk slavenā Dakaras maratonrallija

jau zināju, bet uz šāda motocikla...

Pirmo šoku piedzīvoju, kad ierados pēc motocikla. Redzu — stāv vairāki. Dažādu krāsu, papildu aprikojumi, bet... neviena „automāta”! Apeju riņķi vēlreiz... Nu nav! Visiem ir kājas ātruma pārslēgs, rokas sajūgs — bet kopumā tie faktiski ne ar ko neatšķirās. Pat dzinēja labajā pusē nebija nekādu lielu uzpariķšu, kas signalizētu par automātiskās transmisijas uzstādīšanu. Eju jautāt, kur ir mans testējama. Nākamais šoks bija, kad man ar pirkstu norādīja uz motociklu, kuru tikko biju pētījis! Bet tam taču ir sajūgs un ātrumu pārslēdzējs?! „Jā,” smējās „Honda” pārstāvis, „tā arī ir.” „Sajūgs”, kurš bija novietots neierasti tālu (netīšām, to „izspiest” neizdosies), izrādījās rokas bremzes svira (automātiskajai kārbai nav „P” režīma kā automašīnām), bet kājas svira dublēja manuālo režīmu, kuru var slēgt arī ar taustiņiem uz kreisās vadības pults.

„tiptronic”. Pircējam tika apcirsti visi atkāpšanās ceļi! Nav vispār, ko iebilst! Turklāt manuālais režīms strādā tāpat kā motociklam, kurš aprīkots ar „quickshifter” pāresumu pārslēgšanas asistentu, ar kuru iespējams pārslēgties bez sajūga, uz augšu un uz zemākiem pāresumiem. Un tas viss par cenu, kas zemāka nekā konkurentiem! Ne velti līdz ar jaunās „āfrikas” ienākšanu tirgū tās pārdošanas reitingi vienā mirkli uzskrēja debesīs.

Nu ko, laiks pārbaudīt, par ko īsti ar saviem maciņiem ir nobalsojuši pircēji. Uzsēžoties uz motocikla, seja nevilus atplaukst smaidā — sajūta ir, kā uzvelkot ievalkātas čības. Nekur nekas nespēj, neiespringst un nesapringst, sēdpozīcija ir ērta un atbrīvota. Lai nu ko, bet ergonomikas jautājumus „Honda” prot risināt ļoti augstā līmenī.

„Gentlemen, start your engines!” Pēc pirmā pusapgrieziena dzinēja skaņas piepilda apkārtni vidi un pirmā uzgāzēšana nevilus liek vēlreiz apskatīties uz trokšņu slāpētāja bunduli. Vai tad „Honda” arī ir sākusis jau rūpnīcā aprīkot motociklus ar „Akrapovic” izplūdes sistēmām? Nē — oriģinālais „Honda”. Uhhhh, kas par skaņu! Nē, varat teikt, ko vien gribat, bet šim aparātam vienkārši ir lemts kļūt par bestselleru!

Nu ko, uz priekšu. Ieslēdzu kārbu „D” („Drive”) režīmā, gāze, tūlīt sekos straujš labais pagrieziens, izbraucot no pagalma, griežam un... atkal šoks. Ar manu vairāku gadu desmitu braukšanas pieredzi man likās, ka zinu, cik spēcīgi ir jāsver motocikls, lai pie attiecīgā ātruma veiktu pagriezienu pa vēlamo trajektoriju... Izrādījās, es kļūdījos. Motocikls tik strauji pagriežas, ka gandrīz nogriezu trajektoriju pa visāko ceļu — pāri trotuāram! Kaut kas neticams! Kā 230 kg motociklu var šādi vadīt?? Bija sajūta, ka zem manis ir krosa motocikls ar divreiz mazāku svaru! Pamēģināju šo pašu manevru atkārtot lielākā ātrumā, rezultāts tāds pats. Motocikls bija vadāms kā velosipēds jebkādā ātrumā — vai tie bija 50 vai 150 km/h, rezultāts viens. Pat ne pārāk pieredzējis motociklists pēc 10 minūšu ilga brauciena ar jauno „Africa Twin” pārvērtīsies par Supermenu pie stūres. Man pietika ar divām minūtēm... Ja tam visam pieliek klāt ļoti komfortablu un energoietilpīgo šasiju, ar kuru jūs pārstājat just kanalizācijas lūkas un bedres (braukšanas komfortu var salīdzināt ar „Citroen” automašīnām ar hidropneimatisko piekari), un atsaucīgu dzinēju. Īsi sakot, ātruma režīms netika ievērots vispār. Testa laikā uz ceļa, pa kuru ar automašīnu neizdotos pabraukt ātrāk par 70 km/h bez riska avarēt, „āfri-



uzvarētājās „Hondas NXR-750”, kas bija slavena ar savu izturību un vienkāršību.

Nav viegli likt pabīdīties karalim, tādēļ uz jaunās „Africa Twin CRF1000” testu devos ar lielu skepses un „piekasiģumu” devu. Turklāt izvēlējos motociklu ar pilnu „paku” — kaut ko pilnīgi, līdz šim neiedomājamu — „endure” tipa ceļojumu motociklu ar automātisko kārbu! To, ka „Honda” automātiskās pāresumkārbas ir sevi pierādījušas tikai no pozitīvās puses,

Te nu man nebija, ko teikt. Šoreiz „Honda” izdevies aizbāzt mutes pat vispiekasiģākajiem pircējiem, nošaujot ar vienu šāvieni trīs zaķus. Faktiski ir iespēja iegūt savā īpašumā visu un uzreiz. Vienlaikus dabūt gan automātu, gan mehāniku. Ja vēlaties, brauciet automātiskajā režīmā — motocikls pāresumus pārslēgs jūsu vietā, ja vēlaties — pāreijiet uz mehānisko režīmu un slēdziet pāresumus ar kāju, vēlaties — ar taustiņu palīdzību, kā automašīnā ar

ka” jāva uzturēt ātrumu ap 140 km/h. Lavierēšana lielā ātrumā un pagriezieni izdevās ne sliktāk kā ar sportbaiku. Sen nebiju guvis tik daudz prieka un azarta, kā braucot ar šo motociklu. Augstas apmales, guļošie policisti ir tikai nosaukums. Zīme „nelīdzens ceļš” nozīmē tikai vienu — piedod gāzi, guļošie policisti vispār nav iemesls samazināt ātrumu. Braukājot arī pa šaurām meža takām, „āfrika” sevi parādīja no labās puses. Vietās ar apgrūtinātu manevrēšanu, kur, lai iegūtu nepieciešamo pagrieziena trajektoriju, ir nepieciešams palaist aizmugurējo riteni kontrolētā sanesē, motocikls to darīja tik viegli un nepiespīti, ka arī šādi manevri pārvērtās par jautru rotaļu.

Motocikls ir aprīkots ar dažām atsevišķos ceļa apstākļos noderīgām opcijām — vilkmes kontroles atslēgšanas taustiņu (braucot, piem., pa smiltīm), ABS atslēgšanu aizmugurējam ritenim (efektīvai bremzēšanai ārpus asfalta), kā arī jaunumu — taustiņu ar apzīmējumu „G”, kas ir kaut kas pa vidu starp pilnīgi atslēgtu vilkmes kontroli un pieļauj nelielu aizmugurējā riteņa izspolēšanu, ja tas ir nepieciešams.

Atsevišķs paldies par apsidāmajiem rokturiem ar pieciem siltuma režīmiem, kas ļāva komfortabli justies +7 grādu C temperatūrā. Pie viena sanāca arī ievērtēt pretvēja aizsardzību. Par spīti izmēriem, vējstikls pildīja savu funkciju teicami.

Daudzi vecās „āfrikas” fani pēc jaunā modeļa iznākšanas sāka kumēt par dzinēja tipu, redz, vecajai bija „V2” motors ar zvērigu griezes momentu pie zemiem apgrie-

zieniem, bet jaunajai ir paralēlais divnieks.

Kā tad īsti ir? Pirmkārt, jaunais dzinējs ir ar ievērojami lielāku darba tilpumu un ievērojami lielāku jaudu — 94 ZS un 98 Nm griezes momentu pie 6000 apgr./min. Vecajai „āfrikai” bija 61 ZS, 46 Nm pie tādiem pašiem apgriezieniem.

Otrkārt, dzinējs ir projektēts tā, ka pie zemiem apgriezieniem tas darbojas kā V2 (pat raksturīgais V2 „purkšķis” ir), bet pie augstiem — kā rindinieks, tādā veidā iegūstot abu šo dzinēju priekšrocības vienā. Var mierīgi pukšķināt, baudot dabu, un pēc mirkļa, paaugstinot apgriezienus, pārvērsties par īstu „street kreiseru” — trešajā pāresumā jau no 75—80 km/h motocikls burtiski mēģina no braucēja tvēriena izrauties. Ne velti dzinēja projektēšanā inženieri ir skatījušies uz tādiem bezceļu monstriem kā „CRF250R/450R”. Pat elļošana ir uztaisīta ar „sauso karteri”, kas ļauj dzinējam pilnvērtīgi elļoties, neatkarīgi no tā, kādā stāvoklī attiecībā pret zemi atrodas motocikls.

Riteņu izmērs — 21” priekšā un 18” aizmugurē — ļauj izmantot visplašāko riepu klāstu, sākot no asfalta un beidzot ar krosa riepiem.

Testa rezultāts? Teikšu īsi — jaunā „Africa Twin” ir viens no tiem motocikliem, kuru pēc testa nav vēlēšanās atgriezt atpakaļ...

Video saites:
<https://www.youtube.com/watch?v=-Hl-iJ12HwM>
<https://www.youtube.com/watch?v=lbe54uaxzLM>

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.
- Elļu 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

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



autGāze

GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,

DIAGNOSTIKA BEZ MAKSA

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem,

elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas,

magnetolas, parkošanās sensorus.

Uzpildām un remontējam **KONDIKIONIERUS.**

A. Deglava 60, Rīga, tālr. 67802480

mob. 29400989, www.autogaze.lv

STARTERI un GENERATORI



SIA IZDARĪGS

Tālr. 67426389

Mob.: 20363735, 29510793

e-mail: izdarigs2@inbox.lv

MIKROAUTOBUSU REZERVES DAĻAS



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

EuroBus

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

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS



Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība
Lielvārdes iela 130 Remtes iela 21
Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
29541238 29545086

skype: [japanautoparts.lv](https://www.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