5. lpp

4. lpp

8 . lpp

Ņem BĒZMAKSAS droši!

AUTO info

www.autonews.lv

OKTOBRIS
NR. 5 / 2016 (219)

Moto tests

«BMW RnineT Scrambler» 2016

Ronalds Cimoška
„RC Unlimited" motobraukšanas skola

Mode ir mode. Šī spēcīgā straume ietekmē lielu daļu mūsdienu cilvēces. Motociklu būve nav izņēmums. Lai gan lielajām rūpnīcām ir pagrūti operatīvi reaģēt uz mainīgajām modes aktivitātēm tirgū, laiku pa laikam arī tās „šauj" pa pircējiem diezgan trāpīgi.

Tāpat kā tā priekšgājējs „RnineT", kurš ne tik senā pagātnē lika lielai motobraucēju daļai satraukti meklēt savā budžetā brīvus līdzekļus tā iegādei, arī „BMW" kompānijas jaunums „RnineT Scrambler" neapšaubāmi ir gājis to pašu ceļu. Jaunais modelis ir radīts, sekojot jaunajai modes tendencei uz tā sauktajiem „Scrambler" tipa motocikliem. Kā sacīt jāsaka — „cafe racer" motociklu tālākā evolūcija — motocikls ne tikai stilam un pilsētai, bet arī glancīgam vecmāmiņas apciemojumam ne pārāk tālajā kartupeļu laukā, ja kas.

Pirmā tikšanās ar jauno modeli notiek „BMW" salonā, un, lai gan nav nolikts zāles vidū, bet kautrīgi mēģina paslēpies no skatītāju acīm, tas uzreiz ir pamanāms un piesaista arī to apmeklētāju uzmanību, kuriem ar motocikliem ir tikpat daudz kopēja, cik dirižablim ar kombainu. Stilīga rotaļlieta — sacīšu jums, dārgie lasītāji.

Piemērojoties „Scrambler" stilam, motocikls ir uztaisīts pēc iespējas „plikāks", cik nu to ļāvusi izmantojamā platforma, lai nekas netraucētu baudīt „skaistumu no iekšām". Lai gan tas veidots uz „RnineT" platformas, tie ir diezgan atšķirīgi motocikli. „Scrambler" priekšā ir uzstādīts 19, nevis 17 collu ritenis, kas kopējā stila labad ieauts vidēji smagam bezceļam paredzētajā riepā. Priekšējā dakša ir tradicionālā tipa, pretēji apgrieztajai uz „RnineT". Turklāt dakšu rotā gofrētas gumijas putekļu sargi, kas perfekti iederas motocikla stilā. Manuprāt, „Scrambler" daudz labāk izskatītos ar spieķotajiem diskiem (tiek piedāvāti kā opcija) un arī asfaltam vairāk piemērotām riepām (galu galā tas tomēr vairāk ir pilsētas, nevis lauku apvidu motocikls), bet tas nu ir gaumes jautājums.

Apaļais lukturis ne tikai ļoti labi izskatās, bet reizē arī ir jaudīgas gaismas avots, kas neapšaubāmi uzlabos braucēja drošību uz ceļa. No papildu aprīkojumu klāsta lukturim ir pieejams stilīgs režģis, kas ne tikai uzlabos motocikla kopējo tēlu, bet arī „aizsargās luktura stiklu no bojājumiem cīņā ar zariem bezceļa apstākļos". Tāpat kopējā minimālisma stilā ir ieturēts arī mērinstrumentu panelis, kas ataino tikai pašu nepieciešamāko informāciju. Lai gan opcionāli ir iespējams uzstādīt arī paplašinātu funkciju paneli, manuprāt, tas jau būtu lieki. Arī vadības pultis nav pārbāztas ar pogām — tikai pats nepieciešamākais

Turpinājums 7. lpp

Kā samazināt auto uzturēšanas izmaksas?

Kad saprotam, ka auto, kurš jums ilgstoši kalpojis, servisu apmeklē arvien biežāk un tehnisko apskati bez aizrādījumiem iziet nav iespējams, — meklējam citu auto, bet veco pārdodam vai nododam lūžņos. Tāda nu ir lielākās Latvijas autobraucēju daļas ikdiena, jo auto sen vairs nav statusa lieta, bet gan dzīves nepieciešamība. Mēs braucam uz darbu, vedam bērnus uz skolu, braucam ceļojumos un uz laukiem ciemos pie vecākiem. Auto uzturēšana — riepas, degviela, apdrošināšana, nodokļi un serviss — vidēji izmaksā 35 procentus no ikmēneša ienākumiem. Tas reāli ir kļuvis par pilntiesīgu „ģimenes locekli" ar savām prasībām un pienākumiem. Nav noslēpums, ka lielāko daļu tēriņu veido maksa par degvielu.

Turpinājums 7. lpp

Tehniskais birojs

Ar jauniem auto apejieties nopietni!

Kaspars Bergmanis

„Datorizācija", „globalizācija", „optimizācija" — šos vārdus mēs katru dienu dzirdam teju no visiem informācijas avotiem. Liekas, ka, pateicoties datoriem, dzīves temps kļūst arvien ātrāks. Tehnika attīstās, jo to veicina arī Briseles birokrāti, izdomājot arvien stingrākas prasības pret auto kaitīgajiem izmešiem. Pērn pasauli satricināja „Volkswagen" „dīzeļgeitas" skandāls. Varenais vācu koncerns tika pieķerts krāpšanā, un šobrīd meli vāciešiem maksā miljardiem eiro lielu soda naudu tikai tāpēc, lai dīzeļmotori iekļautos stingrajās eko prasību normās.

Ikviens grib braukt ar jaunu, drošu un jaudīgu auto. Tikai — kā samazināt ražošanas izmaksas un iegūt ekonomisku auto? Tikai izmantojot vieglus un kvalitatīvus materiālus un pielietojot jaunākās tehnoloģijas!

Septembrī Latvijas autožurnālistiem tika prezentēts jaunais „Renault TALISMAN Grandtour". Liela un ietilpīga automašīna ar labām gaitas īpašībām, bet zem dzinēja pārsega vietu ir atradis „1,6l dCi" dīzeļa dzinējs ar 130 ZS jaudu un „1,6l Tce" benzīna spēka agregāts ar visai iespaidīgu 200 ZS jaudu. Tik daudz kumeļu nav pat dažam labam trīs litru „V6" benzīnniekam zem motora pārsega, bet dinamikas ziņā mazie, ar turbīnām aprīkotie dzinēji dod „piepīpēt" jaudīgiem vecās paaudzes dzinējiem. Līdzīga aina ir jaunajiem „Volkswagen Passat" ar 1,4 l un 1,8 l turbo dzinējiem. Nevajag aizmirst vēl to, ka, mierīgi braucot, tie ir diezgan ekonomiski. Bet kā to var panākt? Maksimāli atvieglinot auto, forsējot dzinējus un izmatojot vieglus materiālus, labas eļļas un dzesēšanas šķidrumus! Lai efektīvi strādātu dzinējs un automātiskā transmisija — jānodrošina atbilstoša darba vides temperatūra. Īsāk sakot, dzinējam un automātiskajai pārnesumu kārbai nedrīkst būt ne par aukstu, ne par karstu. Tikai — kā nodrošināt efektīvu dzesēšanu un samazināt auto svaru? Agrāk auto dzesēšanas sistēmā lēja aptuveni 10 l antifrīza, bet jauniem tās pašas klases automobiļiem tagad ir jālej krietni mazāk. Ir virkne spēkratu, kuriem antifrīzs vēl dzesē ģeneratoru, pasargājot to no pārkaršanas. Dzesēšanas sistēmas kanāli kļūst arvien garāki un šaurāki. Tajos atrodas elektroniski elementi, kurus arī nepieciešams dzesēt. Savukārt paši radiatori ir paliekuši uz pusi plānāki. Dzesēšanas sistēmā esošais elektroniskais termostats (EAT) un

ūdens sūknis ar viskosajūgu nodrošina krietni lēnāku šķidruma cirkulāciju pēc aukstā starta, tādā veidā palīdzot dzinējam ātrāk uzsilt, jo tajā brīdī abi šie dzesēšanas sistēmas elementi nestrādā ar pilnu slodzi, un tam pašam ir jānotiek, vienmērīgā ātrumā braucot pa lielceļu, ja ir pietiekami vēsa vēja plūsma.

Lai samazinātu izplūdes gāzes atkarībā no dzinēju tipa, moderno auto dzesēšanas sistēmas ir papildinātas ar jauniem elementiem — SCR, EGR, WHR, LT-HT u. c. Visi šie tehniskie jauninājumi radīja termiskās slodzes palielinājumu dzinējam un vairoja siltumapmaiņas virsmu daudzumu. Neskatoties uz to, antifrīza daudzums nepalielinās. Auto inženieri visu ir smalki aprēķinājuši, tāpēc katram spēkrata elementam ir jāatbilst rūpnīcas pielaidēm — eļļām, dzesēšanas šķidrumiem ir prasības, kuras strikti ir jāievēro!

Lai gan ūdens pats par sevi ir viela ar labām siltumpārneses īpašībām, tas tīrā veidā dzinējos kā dzesēšanas šķidrums nav izmantojams, jo tam ir ierobežota noturība pret aukstumu un vārīšanos. Tāpēc ūdenim tiek pievienota ķīmiskā viela, kas pazemina tā sasalšanas temperatūru („freezing point depressant"). Pašlaik kā šādu vielu izmanto galvenokārt etilēnglikolu, kuram piejauc ūdeni un piedevas.

Piedevas, kuras ir antifrīzā

Ūdens, saskaroties ar metāliem, izraisa koroziju. Diemžēl ūdens un dažādu ķīmisko vielu kopējā mijiedarbība sekmē ķīmisko reaģētspēju. Pēc tāda šķīduma saskares ar dažādiem metāliskajiem materiāliem spontāni notiek dažādu tipu elektroķīmiskā korozija, piemēram, punktveida (punkti vai caurumi — no angļu val. „pitting"), plaisveida (plaisa — no angļu val. „crevice") vai arī erozijas jeb kavitācijas korozija, kur aktīvākais metāls oksidējas (atbrīvo elektronus), bet uz mazāk aktīvā metāla virsmas notiek reducēšanās. Lai novērstu korozijas radīto bīstamību, šādam maisījumam jāpievieno īpašas ķīmiskas vielas — korozijas kavētāji jeb piedevas. Tiem vienlaikus ar metālu aizsardzības spējām jābūt inertiem (tie nedrīkst mainīt savas īpašības) attiecībā uz tādām sistēmas nemetāliskajām sastāvdaļām, kādas ir elastomēri un plastmasas, ko izmanto šļūtenēs un blīvēs, un attiecībā uz tām ķīmiskajām vielām, kuras arvien vairāk izmanto dzesēšanas sistēmas līmētajos elementos.

Bez piedevām, kas samazina koroziju, ir nepieciešamas arī citas ķīmiskas vielas, kuru uzdevums ir samazināt kavitāciju, ierobežot putošanu, stabilizēt maisījumu u. c., kā arī tonizējošie pigmenti. Tā kā ķīmiskās vielas dzesēšanas šķidruma sastāvā pastāvīgi darbojas aizsargājot sistēmu, tad — jo jaunāki dzinēju modeļi, jo tās darbojas ar daudz grūtākiem nosacījumiem.

Piedevu tipi:

„IAT" („Inorganic Additive Technology") — neorganisko piedevu tehnoloģija, darba termiņš 2—3 gadi.

„OAT" („Organic Additive Technology") — organisko piedevu tehnoloģija, šīs tehnoloģijas piedevas tiek lietotas „Long-life" jeb pagarinātās dzīves dzesēšanas šķidrumos. Darba termiņš — 5 gadi.

„HOAT" („Hybrid Organic Additive Technology") — hibrīdā organisko piedevu tehnoloģija, ietver sevī labākās IAT un OAT piedevu īpašības. Darba termiņš — 5 gadi.

„LOBRID" („Low Content Hybrid") — zema satura hibrīdā tehnoloģija. Šos antifrīzus sāka ražot, sākot no 2008. gada, atbilstoši „VW" specifikācijai, un tie tiek marķēti ar apzīmējumu G12++, G13. Tādā veidā jaunākie šķidrumi, ko ražo pēc hibrīdās tehnoloģijas, drīzāk ir lobrīdie dzesēšanas šķidrumi (piemēram, „Polar G13").

Antifrīza uzdevums ir ne tikai nesasalt ziemas salā, bet — neveicināt koroziju, eļļot ūdenssūkni, slāpēt kavitāciju (kavitācija — gaisa burbulīši veidojas antifrīzā straujas spiediena maiņas iespaidā. Šie burbulīši „izgrauž" robus metāla virsmās).

Ņemot vērā automobiļu ražotāju vajadzības, ķīmiskie uzņēmumi ir izstrādājuši jaunās paaudzes dzesēšanas šķidrumus, kam pretkorozijas aizsardzība tiek nodrošināta citā veidā nekā līdz šim. Vienkāršāk izsakoties, tehnoloģijas aizsardzībai pret koroziju var iedalīt divās grupās — virsmu nosedzošās un virsmu un/vai šķidrumu pasivizējošās (neitralizējošās). Piedevas, kas nosedz virsmu, ir minerālas izcelsmes, bet virsmu un/vai šķidrumu pasivizācijai tiek izmantotas organiskas izcelsmes ķīmiskās vielas. Tajā pašā laikā tiek veiktas arī hibrīdo tehnoloģiju izstrādnes, kurās izmanto abu tipu piedevas.

Neatkarīgi no tā, vai jūs braucat katru dienu vai pāris reižu gadā, antifrīzā esošās piedevas zaudē savas galvenās īpašības. Katram antifrīza tipam ir savs dzīves darba laiks. Izstrādātais antifrīzs pamazām sāk sagrauzt to, kas tam garšo — alumīniju. Par to, kāda izskatījās „Ford Mondeo" dzinēja galva, kuram ilgstoši netika mainīts antifrīzs, jau esam rakstījuši vienā no „AutoInfo" numuriem. Laikus nenomainīts dzesēšanas šķidrums var būt par iemeslu dārgam remontam. Diemžēl „Mondeo" dzinēja galva bija jānomaina pret citu.

Tas jāņem vērā!

Dzesēšanas šķidrumu piedāvājums ir iespaidīgs. Tos pārdod pat pārtikas lielveikalos un, stumjot ratiņus ar pārtiku, vari nopirkt kanniņu antifrīza. Nekā nosodāma tajā nav, bet ir lietas, kuras mulsina — litru vietā daudzums norādīts kilogramos. Proti — ieraugot ciparu „5", reti kurš ieskatās, ka ar maziem burtiņiem ir rakstīts — „kilogrami". Kāpēc benzīnu nepārdod kilogramos, bet auto ražotājs dzesēšanas sistēmas tilpumu uzrāda litros, bet ne gramos un kilogramos? Te nu sākās meli! 5 kg antifrīza ir aptuveni 4,5 l antifrīza. Vai nav stulbi ķert pircēju ar šādu triku? Te nu ir vērts pieturēties pie vecā sakāmvārda: „Kas melo, tas zog!"

Otra un ne mazāk būtiska lieta ir antifrīza kvalitāte. Diemžēl Latvijā neviens nepārbauda un netestē pārdošanā esošos šķidrumus, bet atstāj tos pārdevēju un pircēju ziņā. Protams, ka visi šķidrumi iztur noturību pret sasalšanu, tikai piedevas, kuras aizsargā dzesēšanas sistēmu no bojājumiem, būs vien retajam. Tas tikai tāpēc, ka piedevas ir dārgas un to klātbūtni šķidrumā bez laboratorijas palīdzības arī nevar noteikt. Skaidrs, ka, lietojot „kandžu" radiatorā, auto brauks un motors rūks, bet ar laiku radīsies nopietni bojājumi, kuru novēršana izmaksās krietnu naudas summu.

Kādu antifrīzu vajag manam auto?

Pirmām kārtām apskatieties auto rokasgrāmatā — kādas klases dzesēšanas šķidrumu auto ražotājs paredz jūsu automobilim. Nereti informācija ir ieraugāma uz automobiļa dzesēšanas sistēmas rezervuāra. Tā ka, pirms pērkat dzesēšanas šķidrumu, pārliecinieties par tā kvalitāti un atbilstību. Neizvēlieties preci zemākas cenas dēļ! Protams, ka mūsdienās reti kurš savu auto remontē pats, to dara autoservisā, kurš pelna, pārdodot arī auto daļas un tehniskos šķidrumus, — pieprasiet liet tikai šķidrumus ar atbilstības standartiem. Lūdziet uzrādīt preču iepakojumus vai sertifikātus. Izvēloties dzesēšanas šķidrumu, svarīgi ir pārliecināties par konkrēta auto ražotāja uzrādīto specifikāciju. Izvēlētajam šķidrumam ir jāatbilst auto ražotāja norādītajai specifikācijai. Piemēram, „VW" dzesēšanas šķidruma G13 specifikācija ir TL 744J.

Nekādā gadījumā nedrīkst veikt izvēli pēc dzesēšanas šķidruma krāsas, jo dažādiem ražotājiem ir dažādas kvalitātes produkti. Krāsai nav nozīmes, nozīme ir informācijai, kura ir uz konkrētā produkta etiķetes.

Raksts tapis sadarbībā ar „Polar" antifrīza ražotāja „Telko" oficiālo pārstāvi Latvijā SIA „Dans G"

Degustācija

Ford Ecosport

Agnis Krauja

„Ford" krossoveru jeb apvidus tipa automobiļu piedāvājums pasaulē ir visai iespaidīgs, taču lauvas tiesa no tiem tiek piedāvāta Ziemeļamerikā. Eiropā savukārt pārdošanā ilgu laiku bija vienīgi kompaktais krossovers „Kuga", kurš pie mums parādījās 2007. gada nogalē. Mazās klases krossovers „EcoSport" debitēja 2013. gada Ženēvas auto izstādē un ir viens no „Ford" Eiropai paredzētā apvidus automobiļu klāsta pārstāvjiem, kuru 2016. gada sākumā papildināja Eiropas tirgiem adaptētais pilnizmēra apvidus auto modelis „Edge".

„EcoSport" ir globāls modelis, kas pirmajā paaudze tika izlaists jau tālajā 2003. gadā, bet pēc desmit gadiem otrā paaudze tika adaptēta arī Eiropas tirgiem. Eiropas versija dienasgaismu ieraudzīja jau 2013. gada sākumā, bet līdz Baltijai oficiāli nonāca tikai 2015. gadā. „EcoSport" veidots uz „Ford" globālās B-segmenta platformas (kas kopīga arī modeļiem „Fiesta", „B-Max" un „Mazda2"), apvienojot mazauto ekonomiskumu ar krossovera augsto sēdpozīciju un palielināto klīrensu. Diemžēl Eiropai jāsamierinās tikai ar priekšpiedziņas „EcoSport", lai gan citos tirgos iespējama arī pilnpiedziņas versija, kura papildus sola arī paaugstinātu caurgājamību.

Salīdzinot ar „Kuga" (otrās paaudzes modeļa garums 4524 mm), mazākais „EcoSport" (garums 4273 mm, bez rezerves riteņa — 4017 mm) tagad papildina „Ford" piedāvājumu strauji augošajā neliela izmēra krossoveru tirgū. Pēc ārējiem izmēriem „EcoSport" ir lielāks par „Suzuki Vitara" un „Renault Captur", bet nedaudz mazāks par „Jeep Renegade" un „Opel Mokka". Tieši ar pēdējo minēto pilsētas džipiņu „EcoSport" ir vislīdzīgākais pēc silueta — abiem piemīt „īsta džipa" proporcijas, lielāki riteņi un augstāks vēders, nekā ierindas krossoveriem pierasts.

2015. gada „EcoSport" modelis piedāvā daudzus stilistiskus uzlabojumus, labāku braukšanas dinamiku un jaunu aprīkojumu, kas vairo komfortu un ērtības. Izsmalcināto un mūsdienīgo salona apdares uzlabojumu vidū ir daļēja ādas apdare „Titanium" versijā, jauns stūres dizains un vairāk hromēto detaļu. Komfortu un ērtības uzlabo ziemas komplekts ar apsildāmu vējstiklu, spoguļiem un priekšējiem sēdekļiem. „EcoSport" braukšanas dinamiku uzlabo pārstrādātas atsperes, amortizatori, aizmugurējais vērpstienis, elektroniskā trajektorijas stabilizācijas kontrole un elektroniskais stūres pastiprinātājs. Interesanti, ka tagad iespē-

jams pasūtīt „EcoSport" automobili arī bez aizmugurē uzstādīta rezerves riteņa. Uzlabotais „EcoSport" ir pieejams ar vairākkārt godalgoto 1,0 litra „EcoBoost" benzīna dzinēju, 1,5 litra benzīna dzinēju vai 1,5 litra „TDCi" dīzeļdzinēju. 1,5 litru dīzelim ir 95 zirgspēku jauda. Tā degvielas patēriņš, pēc ražotāja datiem, ir 4,4 litri uz 100 kilometriem, bet CO2 izmešu daudzums — 115 gramu uz vienu kilometru. Savukārt 125 zirgspēku 1,0 litru „EcoBoost" dzinēja attiecīgie rādītāji ir 5,4 litri uz 100 kilometriem un 125 grami CO2 izmešu uz vienu kilometru, bet 112 ZS vērtā 1,5 litru „Ti-VCT" dzinēja rādītāji

Turpinājums 6. lpp

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

INFORMĀCIJA AUTOVADĪTĀJIEM
AUTO info

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

CSDD informācija

CSDD uzsāk kampaņu «Dzīvības josta»

CSDD: aizmugures sēdeklī piesprādzējas vien katrs trešais pasažieris

Lai arī atrodoties automašīnas priekšējā sēdeklī drošības jostas lieto lielākā daļa jeb 81% autovadītāju un pasažieru, sēžot aizmugurē sprādzējas vien katrs trešais. Turklāt, kā liecina Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) veiktais pētījums, piektā daļa jeb 18% vecāku atzīst, ka pārvadā savus bērnus, neizmantojot drošības jostas. Tuvojoties jaunajam mācību gadam, CSDD par drošības jostu lietošanas nepieciešamību atgādina ar kampaņas "Dzīvības josta" palīdzību. Tikai konsekventi ievērojot drošības pasākumus, avārijas brīdī var tikt glābtas cilvēku dzīvības.

Aizmugures sēdeklī Latvijā sprādzējas 2,5 reizes retāk kā citās Eiropas valstīs

Kā liecina statistikas dati, kopumā situācija pēdējos gados Latvijā ir uzlabojusies un drošības jostas automašīnās lieto arvien vairāk cilvēku, tomēr 17% autovadītāju joprojām uzskata, ka sprādzēšanās vispār nav nepieciešama. Turklāt īpaši kritiska situācija ir drošības jostu lietošanā sēžot aizmugurē – citās Eiropas valstīs, piemēram, Dānijā, Lielbritānijā un Slovēnijā, auto aizmugurē sprādzējas lielākā daļa jeb 88% iedzīvotāju, tad Latvijā to dara vien 33%.

Nepiesprādzējies pasažieris – bumba ar laika degli

Šī gada pirmajos septiņos mēnešos ceļu satiksmes negadījumos bojā gājuši 42 autovadītāji un pasažieri, bet ievainojumus vieglajā transportlīdzeklī guvuši gandrīz 1300 cilvēku. Nopietnus ievainojumus guvušas arī vairāk nekā 300 nepilngadīgas personas, diemžēl augusta sākumā ceļu satiksmes negadījumos 2 bērni - pasažieri gājuši bojā.

Avārijas brīdī aizsprādzēta drošības josta ir būtisks faktors vadītāja un pasažieru dzīvības glābšanā. "Daudzi autovadītāji neapzinās, ka pārvadāt nepiesprādzētus pasažierus aizmugures sēdeklī ir tas pats, kas līdzi vest bumbu ar laika degli. Brīdī, kad notiek ceļu satiksmes negadījums, šī bumba var būt nāvējoša kā pašam, tā arī citiem automašīnas pasažieriem. Absurda ir situācija, ka sēžot pie stūres, drošības jostas lieto teju visi šoferīši (89,6%), taču, kļūstot par pasažieriem, sprādzējas tikai puse autovadītāju," norāda CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš.

Latgalē – 86% pasažieri aizmugures sēdekļos pārvietojas bez drošības jostām

Tāpat pētījums rāda, ka drošības jostu lietošanas paradumiem ir lielas reģionālās atšķirības. Galvaspilsētas iedzīvotāji ir kļuvuši krietni apzinīgāki - drošības jostas aizmugures sēdeklī lieto 58% Rīgas iedzīvotāji. Taču ārpus Rīgas situācija ir kritiskāka, piemēram, Rēzeknē piesprādzējas vien 14% aizmugurē sēdošo pasažieru un tikai puse no visiem bērniem tiek pārvadāti atbilstoši ceļu satiksmes noteikumiem.

Situācija nebūt nav uzlabojusies

Kā liecina Valsts policijas apkopotie dati, pērn laika posmā no 1.janvāra līdz 25.augustam ceļu satiksmes negadījumos cietuši 314, bet bojā gājuši deviņi bērni. Savukārt šogad tādā pašā laika posmā cietuši 346 bērni, bet bojā gājuši divi bērni vecumā līdz 14 gadiem. Pēc šiem datiem diemžēl nākas secināt, ka situācija nebūt nav uzlabojusies. Kaut arī negadījumos bojā gājušo bērnu skaits ir sarucis, tomēr cietušo bērnu skaits ir audzis.

Tāpat nākas secināt, ka daļa vecāku, pārvadājot bērnus automašīnās, vēl aizvien nedomā par viņu drošību. Negadījumi notiek kā pilsētās, tā arī ārpus tām. Valsts policija atgādina, ka bērnus, kuru augums nepārsniedz 150 cm, automašīnā drīkst pārvest tikai un vienīgi bērna vecumam un svaram piemērotā sēdeklītī vai uz bērna svaram atbilstoša paliktņa. Bērnam obligāti jābūt piesprādzētam ar drošības jostu.

Līdz ar to visā Latvijas teritorijā ceļu policijas darbinieki rīkos masveida reidus, lai pastiprināti uzmanītu, vai tiek lietoti bērnu pārvadāšanai paredzētie drošības līdzekļi – sēdeklīši vai paliktņi, kā arī to, vai bērns ir piesprādzēts ar drošības jostu. Īpaša uzmanība tiks pievērsta arī automašīnas aizmugurējos sēdekļos sēdošajiem pasažieriem, jo nereti aizmugurē sēdošie pasažieri neuzskata par vajadzīgu piesprādzēties.

"Auto drošības jostu lietošanai nereti ir izšķiroša nozīme. Lai gan novērots, ka piesprādzējas arvien vairāk šoferu, diemžēl jāatzīst, ka arī apdrošinātāju darbā nākas saskarties ar situācijām, kur novērots, ka attieksme pret aizmugurē sēdošo un arī bērnu piesprādzēšanu joprojām ir bezatbildīga un pakļauti riskam ir visi šādā gadījumā, arī auto vadītājs," norāda kampaņas partnera apdrošināšanas sabiedrības ERGO valdes locekle Baltijā Ingrīda Ķirse.

Tieši, sēžot aizmugures sēdeklī, pasažieriem drošības jostu lietošana nav ieradums, jo vienmēr piesprādzējas tikai 32,4% cilvēku, dažreiz to dara 37%, bet vispār nesprādzējas katrs trešais Latvijas iedzīvotājs. Sākoties jaunajam mācību gadam, satiksme paliks ar vien intensīvāka, tādēļ CSDD atgādina, ka ikvienam ir jārūpējas par savu un pasažieru drošību, bet it īpaši jāuzmana mūsu jaunā paaudze!

Ar neparastas instruktāžas palīdzību CSDD mudina piesprādzēties arī taksometros

Kampaņas "Dzīvības josta" laikā CSDD ar slēptās kameras palīdzību fiksējusi taksometra pasažieru paradumus. Eksperiments atklāj, ka taksometra pasažieri aizmugures sēdeklī piesprādzējas vēl retāk nekā privātajos automobiļos. Lai mudinātu cilvēkus rūpēties par savu drošību, eksperimenta laikā taksometru apstādināja stjuarte un, gluži kā lidmašīnā, veic drošības instruktāžu, kas ikvienā pasažierī izraisīja smaidu, pozitīvas emocijas kā rezultātā visi piesprādzējās. Faktu, ka pasažieri aizmugures sēdeklī bez šoferīša aicinājuma piesprādzējas ļoti reti, apliecina arī taksometru vadītāju novērojumi. Biežāk drošības pasākumus ievēro cilvēki, kuri sēžas blakussēdētāja krēslā, bet aizmugurē sēdošie jostu lieto reti vai pēc uzaicinājuma. Vēl taksometru firmas norāda, ka klienti salīdzinoši reti brīdina operatoru, ka pasažieru vidū būs bērns. Līdz ar to netiek izmantots taksometru kompāniju piedāvātais pakalpojums – droši, auto sēdeklīšos pārvadāt mazos klientus.

Īpaši svarīgi ir piesprādzēties aizmugures sēdeklī, jo sadursmes brīdī inerces dēļ smaguma spēks pieaug pat 60 reizes. Piemēram, cilvēks frontālās sadursmes negadījumā pārvēršas par milzīgu ziloni un spēks, ar kādu tas lidos virsū priekšā sēdošajiem, var sasniegt pat vairākas tonnas.

"Dzīvības josta" slēptās kameras eksperiments notika pie lidostas "Rīga" un tā dalībnieki ir nejauši izvēlēti taksometra pasažieri. No visiem eksperimenta dalībniekiem vien 5% bija piesprādzējušies pirms instruktāžas, taču pēc stjuartes aicinājuma, drošības jostas lietoja pilnīgi visi. Pasažieru pienākums ir lietot drošības jostas bez atgādinājuma visos transportlīdzekļos, tostarp arī taksometros. Taču CSDD ar šo video aicina arī visus taksometru vadītājus atgādināt cilvēkiem par drošības pasākumiem un, pirms doties pa klienta izvēlēto maršrutu, mudināt tos piesprādzēties.

CSDD slēptās kameras eksperiments: kā panākt, lai autobusu pasažieri piesprādzējas

Nav noslēpums, ka drošības jostas

jālieto un jāpiesprādzējas arī starppilsētu autobusos. Taču izrādās, ka šis fakts joprojām raisa izbrīnu lielai daļai pasažieru, kuri ar autobusu dodas uz kādu no Latvijas pilsētām, secināts CSDD kampaņas "Dzīvības josta" ietvaros veiktajā eksperimentā. Kā apliecina slēptās kameras video, drošības jostas nejauši izvēlētā autobusā nebija lietojis neviens pasažieris. Savukārt pēc atraktīvas CSDD instruktāžas, ko par pārsteigumu pasažieriem veica stjuarte, atgādinot, kur atrodas drošības jostas, kā tās lietot un cik tas ir būtiski dzīvībai, piesprādzējās un droši ceļu turpināja pilnīgi visi autobusā sēdošie.

Vēsturiskas prakses dēļ autobusos piesprādzējas vien retais

Ja drošības jostu lietošana automašīnās jau kļuvusi par ieradumu, tad starppilsētu autobusos vērojama gluži cita situācija. Visiem autobusiem, kas ražoti pēc 2006. gada, ir jābūt aprīkotiem ar drošības jostām, taču tās izmanto vien retais pasažieris. "Cilvēki diemžēl ir pieraduši, ka, pārvietojoties pilsētu sabiedriskajā transportā, nav jāpiesprādzējas, turklāt savulaik arī starppilsētu autobusi nebija aprīkoti ar drošības jostām. Iespējams, tieši tāpēc liela daļa pasažieru joprojām uzskata, ka ar autobusu dodoties, piemēram, no Rīgas uz Liepāju, nav nepieciešams piesprādzēties, lai gan šobrīd visi mūsu autobusi ir aprīkoti ar drošības jostām un autobusos izvietota informācija par nepieciešamību tās lietot. Tomēr jāatceras, ka atšķirībā no pilsētu sabiedriskā transporta, starppilsētu autobusi ārpus apdzīvotām vietām var braukt ar ātrumu līdz pat 90 kilometriem stundā, kas sadursmes brīdī nepiesprādzētam cilvēkam var būt nāvējošs. Pasažieriem pastāvīgi ir jāatgādina par drošības pasākumiem uz ceļa, tāpēc visos uzņēmuma autobusu reisos demonstrēsim CSDD instruktāžu, tā mudinot pasažierus rūpēties par savu drošību un piesprādzēties," norāda AS "Nordeka" Transporta daļas vadītājs Oļegs Pugačovs.

CSDD turpina stacionāro fotoradaru ieviešanu

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) uz Latvijas autoceļiem turpina uzstādīt otrajā stacionāro fotoradaru uzstādīšanas kārtā paredzētos 24 fotoradarus. To uzstādīšu pilnībā plānots pabeigt līdz šā gada oktobra beigām. Stacionāro fotoradaru atrašanās vietas tika izvēlētas, izvērtējot simtiem ceļu satiksmes negadījumu statistiku, „melnos punktus" un informāciju par ceļu posmiem ar intensīvu satiksmes plūsmu. Triju gadu laikā vietās, kur paredzēts uzstādīt mērierīces, notikuši 495 ceļu satiksmes negadījumi, cietuši 135 cilvēki, bet bojā gājuši astoņi. Vietas izvēlētas un saskaņotas, sadarbojoties CSDD un satiksmes drošībā un satiksmes organizācijā iesaistītajām atbildīgajām institūcijām – Valsts policijai, VAS „Latvijas Valsts ceļi" un Rīgas domes Satiksmes departamentam. Ja pirmie stacionārie fotoradari tika uzstādīti ap Rīgu un pašā galvaspilsētā, tad otrajā stacionāro fotoradu uzstādīšanas kārtā ātruma mērierīces paredzēts uzstādīts arī attālākos Latvijas reģionos, piemēram, Grobiņā, Ugālē un Rubenē. Vienlaicīgi notiek ceļa zīmju uzstādīšana ātruma mērierīču darbības vietās. Pirms stacionāro fotoradaru atrašanās vietām tiek izvietotas informatīvas zīmes, uz kurām norādīts mērierīces atrašanās vietā atļautais ātrums. Kā iepriekš tika solīts, fotoradari sodīšanas režīmā sāks darboties tad, kad tiks uzstādītas visas nepieciešamās ceļa zīmēs. CSDD vērš šoferu uzmanību, ka braukšanas ātruma režīms vienmēr un ne tikai šajās vietās ir jāievēro neatkarīgi no tā vai fotoradars darbojas vai ne. Stacionārie fotoradari ir tikai viens no satiksmes drošības uzlabošanas instrumentiem. Tikpat nozīmīga ir ceļu uzlabošana, policijas klātbūtne un pārvietojamie radari, sabiedrības izglītošana un informēšana. Valdības apstiprinātais fotoradaru uzstādīšanas plāns paredz 5 gados uzstādīt 100 stacionārās ātruma mērierīces

CSDD Biķernieku trasei – sava pastmarka!

9.septembrī Ceļu satiksmes drošības direkcijas Biķernieku kompleksās sporta bāzes (BKSB) birojā notika Biķernieku trases 50.gadadienai veltītas pastmarkas prezentācija un zīmogošana.

Svinīgajā pastmarkas prezentācijas pasākumā piedalījās satiksmes ministrs Uldis Augulis, CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš, BKSB direktors Aivars Aksenoks un Latvijas Pasta valdes priekšsēdētājs Mārcis Vilcāns. Pastmarkas prezentācijas pasākumā piedalījās arī Biķernieku pagasta, kas atrodas Daugavpils novadā, pamatskolas bērni ar īpašu sveicienu Biķernieku trasei. Pastmarka "Biķernieku trasei – 50" izdota 200 000 eksemplāru tirāžā, un tās nominālvērtība ir 0,57 eiro, kas atbilst vienkāršas A klases vēstules nosūtīšanas izmaksām Latvijas teritorijā. Līdz ar pastmarku izdota arī speciāla aploksne 1500 eksemplāru tirāžā. Jauno filatēlijas izdevumu dizaina autors ir mākslinieks Ģirts Grīva. Uz pastmarkas un aploksnes attēlotā Biķernieku kompleksā sporta bāze ir Baltijā lielākais šāda veida sporta centrs. Sporta bāzes komplekss kopumā apvieno sešas dažāda izmēra un seguma trases, kurās notiek auto, moto, riteņbraukšanas, dragreisa, drifta, spīdveja, rallijkrosa un citas sacīkstes. Pirms 50 gadiem motosportisti atklāja pašu rokām uzcelto Biķernieku kompleksās sporta bāzes pirmo kārtu, kam par godu risinājās arī sacensības moto meistarības 3580 metru garajā aplī. Savukārt 2016.gada jūlijā tika atklāta jaunuzbūvētā 1294 metrus garā rallijkrosa trase. Trase izbūvēta rekordtempos – nepilnos piecos mēnešos, lai tajā jau 1. un 2. oktobrī varētu notikt augstākā ranga autosporta sacensības kādas līdz šim sarīkotas Latvijā – FIA pasaules rallijkrosa čempionāts.

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.

Autosporta vēsture

Rallijkrosa «Zelta laikmets»

Agnis Krauja

Šogad Rīgā, Biķernieku trasē, pirmo reizi notiek pasaules rallijkrosa čempionāta „Neste World RX of Lavia" sacensības, tāpēc mēs nešaubāmies ne mirkli par to, ka Latvijas rallijkrosa labākie laiki ir tieši šobrīd, kad pasaules čempionātā regulāri startē divi latvieši — Reinis Nitišs un Jānis Baumanis. Taču, atskatoties Eiropas rallijkrosa vēsturē, pirms 29 gadiem redzam citu „Zelta laikmetu", kad 1987. gadā rallijkrosa trasēs parādījās rallijā aizliegtie neprātīgi jaudīgie B grupas „monstri", lai pirmo reizi no kopēja starta sānu pie sāna cīnītos un uz visiem laikiem iemantotu kulta statusu.

Rallija mašīnas nekad vairs nebūs tik skaļas, tik ātras, tik jaudīgas un tik bīstamas kā toreiz — pagājušā gadsimta astoņdesmitajos. Lai B grupas rallija mašīna iegūtu FIA homologāciju, bija nepieciešams izgatavot tikai 200 eksemplāru, un praktiski nepastāvēja ierobežojumi mašīnu jaudai, svaram un konstrukcijā izmantojamiem materiāliem. Autoražotājiem beidzot bija iespēja pilnā mērā nodemonstrēt visai pasaulei savas radošās spējas un tehniskās iespējas, un inženieri pēkšņi sajutās kā mazi puikas, kuri Ziemassvētku priekšvakarā nokļuvuši rotaļlietu veikalā neierobežota budžeta apstākļos... Jau 1985. gadā B grupas mašīnas bija kļuvušas par vairāk nekā 500 ZS jaudīgiem pilnpiedziņas monstriem, kuri, uguni no izpūtējiem spļaudami un visiem četriem riteņiem nepārtraukti spolējot, sānslīdē mežonīgā ātrumā traucās cauri blīviem ļaužu koridoriem ātrumposmu trasēs, tikai dažu centimetru attālumā no pārgalvīgāko skatītāju kurpju purngaliem. Labākās B grupas mašīnas uz grants seguma spēja paātrināties no miera stāvokļa līdz 100 km/h mazāk nekā trīs sekunžu laikā! Nav brīnums, ka autosporta fanu vidū rallija pasaules čempionāts B grupas laikā kļuva populārāks par F-1. Kad pēc traģiskās avārijas 1986. gada „Tour De Corse" rallijā, kurā gāja bojā savas paaudzes talantīgākais rallija pilots Henri Toivonens un viņa stūrmanis Serdžo Kresto, FIA izsludināja B grupas rallija mašīnu aizliegumu, lielajiem autoražotājiem šī tehnika, kurā pēdējo gadu laikā bija ieguldīta milzu nauda un progresīvākie inženiertehnoloģiskie risinājumi, pēkšņi bija kļuvusi lieka. Neatlika nekas cits, kā vien sākt noliktavu tīrīšanu jeb nevajadzīgo sporta auto izpārdošanu zem pašizmaksas...

Tajā pašā laikā Eiropas ziemeļos, Skandināvijā un Britu salās rallijkross atradās uz strauji augoša popularitātes viļņa, līdz ar to agrāk nebijušos apmēros sāka ieplūst sponsoru finansējums. Pirmais B grupas auto Eiropas rallijkrosā uz starta izgāja 1986. gada septembrī, kad Lidenhilas trasē savu „Ford RS200" cīņā izveda jaunais britu talants Marks Reninsons. Tobrīd šis auto vēl nebija sagatavots rallijkrosa specifikācijā, taču nākamajās divās sezonās pēc kārtas Reninsons kļuva par britu rallijkrosa čempionu. 1986. gada oktobrī tikko savu pirmo britu rallijkrosa čempiontitulu ar „Saab" automašīnu ieguvušais Vils Golops klauvēja pie „Austin Rover Motorsport" durvīm ar lūgumu piešķirt viņam B grupas „MG Metro 6R4" startam Eiropas čempionātā. Komandas boss — bijušais rallists Džons Davenports — bija negaidīti pretimnākošs, un pašam sev par pārsteigumu jau novembrī Golops savu jauno auto izveda trasē. Decembrī Brendshečā notika britu rallijkrosa „Grand Prix" izcīņa, uz kuru jau tradicionāli ierodas visi labākie skandināvu rallijkrosa braucēji. Taču togad vikingi kuģoja pāri jūrai ar tukšiem treileriem, jo „Ford Motorsport" Borenhemas bāzē viņus gaidīja sarunātās jaunās mašīnas — B grupas „Ford RS200".

Atšķirībā no „Ford" un „Austin Rover" komandām pēdējo gadu rallija dominētāji „Peugeot Talbot Sport" un „Lancia Martini Racing" nesteidzās rīkot savu B grupas tehnikas izpārdošanu, tāpēc Eiropas rallijkrosa skandināvu braucējiem piekļuve šiem spēkratiem bija krietni sarežģītāka. Taču agrāk vai vēlāk vietējie Francijas un Itālijas autosportisti šos auto tomēr izveda gan rallijkrosā, gan arī Eiropas dienvidos un austrumos tobrīd populārā autokrosa trasēs. Starp citu, 1992. gadā teiksmainās B grupas mašīnas beidzot klātienē Mūsas trasē vēroja arī Latvijas autokrosa fani — Eiropas autokrosa čempionātā Latvijas posmā par uzvaru cīnījās itālietis Džankarlo Steka („Lancia Delta S4") ar francūzi Fabrisu Morīzu („Peugeot 205 Turbo16").

Jau pirms 1987. gada Eiropas rallijkrosa sezonas pirmā posma Austrijā visiem bija skaidrs, ka ikvienam, kurš gribēs pretendēt uz goda pjedestālu, būs B grupas mašīna. Rallijkrosa veterāns 1984. gada vicečempions Sepo Nītimeki bija vienīgais braucējs, kurš jau uz 1987. gada sezonas sākumu bija ieguvis pilnībā sagatavotu B grupas rallija mašīnu. Iepriekšējās sezonās ar „Ford Escort Mk3 Xtrac" ne visai veiksmīgi startējušais Nītimeki ar sava drauga Ari Vatanena un „Peugeot" somu importiera „Oy Maan Auto AB" palīdzību aizbrauca uz Franciju, kur tikās ar „Peugeot Talbot Sport" augstāko vadību. Tikšanās noritēja sekmīgi, un neilgi pirms sezonas sākuma viņš ieguva „Peugeot 205 T16", ar kuru Timo Salonens bija startējis 1985. gada Sanremo rallijā. Tobrīd tas bija dārgākais auto visā rallijkrosa vēsturē! Pie auto sagatavošanas strādāja pieredzējušais sacīkšu inženieris Jorma Hannula, sagatavojot to atbilstoši 1986. gada Lielbritānijas RAC rallija specifikācijai, kas, kā tobrīd likās, vislabāk atbilst rallijkrosa trašu īpatnībām. Rallijkrosa „Peugeot 205 turbo 16 E2" (540 ZS, 890 kg) jau sezonas sākumā bija par kādiem 50 zirgiem jaudīgāks nekā rallija versijā. Sezonu Nītimeki iesāka ar uzvaru hettriku, tad piedzīvoja avāriju un turpinājumā brauca piesardzīgāk, gūstot vēl tikai vienu uzvaru, taču allaž finišēja labāko četriniekā. No sezonas 11 posmiem pieredzējušais somu braucējs uzvarēja četros un kļuva par čempionu. Sasniedzis savu lielo mērķi, Sepo atvadījās no autosporta un pārdeva savu „Peugeot" (baumoja, ka par 200 tūkstošiem dolāru) bagātam norvēģim Terje Šē, kurš ar šo auto tā arī nekad netika pie uzvaras kādā no EČ posmiem.

1987. gadā tiesības startēt A finālos izcīnīja 18 dažādi sportisti un 11 posmos bija četri dažādi uzvarētāji. Sepo Nītimeki guva četras uzvaras, Mati Alameki un Martins Skanke — pa trim, Ole Arnesons tika pie vienas uzvaras. Šī bija viena no aizraujošākajām sezonām, kad kvalifikācijas hitos labākā sešnieka uzrādītie laiki atšķīrās tikai 1—2 sekunžu robežās. No 11 posmiem „Peugeot" uzvarēja četros, „Lancia" un „Ford" — trijos, „Audi" — vienā. Kopvērtējuma labāko desmitniekā bija četras „Ford RS 200 E2" mašīnas, divi „Audi Sport Quattro S1" un pa vienam „Peugeot 205 Turbo 16 E2", „Lancia Delta S4" un „MG Metro 6R4". Desmitniekā iekļuva arī viena „Porsche 911 BiTurbo".

Titula īpašnieks 1986. gada čempions zviedrs Ole Arnesons pirms sezonas savu garo „Audi Sport Quattro" kupeju nomainīja pret īsāko, vieglāko un jaudīgāko „Quattro S1". Lai gan monstrozie antispārni spēja iedvest bijību konkurentiem, dzinēja novietojums priekšgalā un auto jaudas/masas attiecība (600 ZS/1050 kg) bija faktori, kas tikai epizodiski ļāva līdzvērtīgi cīnīties ar modernākajām „Peugeot" un „Ford" mašīnām. Četrkārtējais čempions norvēģis Martins Skanke savus iepriekšējos titulus bija guvis pie „Ford Escort" mašīnu stūres, tāpēc mērķtiecīgi izvēlējās „Ford RS 200 E2", kuru ieguva ar „Ford" Norvēģijas importiera palīdzību. Martins Skanke jau toreiz bija slavens ar savu temperamentu un atraktīvo uzvedību gan trasē, gan ārpus tās, iemantoja iesauku „Villmannen fra Tana" (trakais vīrs no Tanas) un vēlāk kļuva par visu laiku populārāko rallijkrosa pilotu — „Misteru Rallijkrosu". Divkārtējais titula ieguvējs (1981., 1985. g.) soms Mati Alameki nešauboties pārdeva savu 1000 ZS (!) jaudīgo pilnpiedziņas „Porsche 911 BiTurbo" (kura trūkumi bija liekais svars un dzinēja novietojums pašā aizmugurē) un kļuva par vienīgo skandināvu, kuram no „Lancia Martini Racing" staļļiem izdevās iegūt „visniknāko" B grupas auto „Lancia Delta S4" (580 ZS/980 kg). Sezonas gaitā pārliecinājies, ka šis mežonīgais auto bieži vien kļūst pilnīgi nevadāms un sagādājis skatītājiem daudzus elpu aizraujošus momentus, Alameki 1987. gadā tomēr novinnēja trīs posmus un kopvērtējumā palika otrais, tikai par 7 punktiem atpaliekot no čempiona Nītimeki. „Lancia" rūpnīca nesniedza rallijkrosam nekādu tehnisko atbalstu, un soms saprata, ka uzvarai ir nepieciešams „Peugeot". Pēc sezonas viņš ar sava drauga Juha Kankunena palīdzību sazinājās ar Franciju un ar sponsora „North State" atbalstu nopirka sev „Peugeot 205 turbo 16". Turklāt Mati izdevās pie sevis pārvilināt labāko sacīkšu inženieri Jormu Hannulu. Līdz ar to bija izveidota tikpat kā neuzvarama kombinācija — labākais auto ar labāko pilotu un labāko inženieri! Visiem līdzjutējiem laikposms no 1988. Līdz 1990. g. atmiņā saglabājies ar daudzām neaizmirstamām divkaujām rallijkrosa trasēs, — priekšā koši sarkans „Peugeot", kuru pa precīzām trajektorijām aukstasinīgi vada Mati Alameki, un tam putekļu mākonī cieši seko balts „Ford" plašā, efektīgā sānslīdē ar temperamentīgo Martinu Skanki pie stūres...

Daudzi joprojām uzskata, ka rallijkross ar B grupas mašīnām bija visu laiku aizraujošākā izrāde ar četru riteņu spēkratiem uz mainīga ceļa seguma. Sešu sezonu (1987.—1992. g.) laikā, kamēr B grupas mašīnas drīkstēja izmantot rallijkrosā, ar privātkomandu inženieru un mehāniķu palīdzību tās tika nepārtraukti pilnveidotas, pateicoties tehnisko noteikumu brīvībai. Dzinēju turbokompresoriem nebija nekādu ierobežotāju, auto oriģinālajā dizainā drīkstēja veikt gandrīz jebkādas izmaiņas. Ar katru sacīksti jaudas līknes kāpa debesīs, bet aerodinamiskās palīgierīces tapa arvien radikālākas. Mašīnas kļuva arvien vieglākas, ātrākas un jaudīgākas. Sešu sezonu laikā to sākotnējā jauda — aptuveni 500 ZS — esot pieaugusi līdz pat 900 zirgspēkiem un, iespējams, pat vēl vairāk! Rallija zvaigzne Kolins Makrejs savulaik esot nobraucis pāris izmēģinājuma apļu pie rallijkrosa „Ford RS200" stūres un vēlāk šo pieredzi atcerējies, sacīdams: „Tas bija ātrākais verķis, ar kādu es jebkad esmu braucis, pat ieskaitot F-1 testus!" Tomēr atšķirībā no mūsdienas rallijkrosa mašīnām toreiz B grupas auto piekares regulējumi un griezes momenta sadale bija diezgan primitīvā līmenī. Tāpēc B grupas spēkrati bija ļoti mežonīgi, nepakļāvīgi un ārkārtīgi grūti valdāmi uz nelīdzena ceļa seguma. Panākumu gūšanā ļoti nozīmīgs bija tieši pilota faktors, jo ne katram bija pa spēkam savaldīt šādu monstru. Bagātiem džentlmeņiem ar lielu naudu, pat iegādājoties visjaudīgāko auto, pie uzvarām tikt nebija nekādu cerību. Par rallijkrosa „Zelta laikmeta" B grupas veiksmīgāko pilotu ar 23 uzvarām kļuva soms Mati Alameki, 22 uzvaras B grupā norvēģim Martinam Skankem, brits Vils Golops guva 7 uzvaras, pirmais B grupas čempions soms Sepo Nītimeki uzvarēja četros posmos, bet zviedrs Ole Arnesons tika pie divām uzvarām. Par rallijkrosā veiksmīgāko B grupas mašīnu ar 26 uzvarām kļuva „Ford RS 200", „Peugeot 205 Turbo 16" uzvarēja 24 reizes, „MG Metro 6R4" izcīnīja 8 uzvaras, „Audi S1 Quattro" uzvarēja četras reizes, bet „Lancia Delta S4" tika vien pie trijām uzvarām.

Apmēram ap to laiku, kad B grupas mašīnas rallijkrosā aizvadīja savu pēdējo sezonu, tepat Latvijā kāds autokrosa braucējs, vārdā Haralds Šahbazjans, kurš bija iemantojis plašu popularitāti ne tik daudz ar skaļām uzvarām, cik ar efektīgām avārijām un atraktīviem kūleņiem, izvirzīja nebijuši augstu mērķi — latvietis Eiropas čempions autokrosā. Mūsu konservatīvā autosporta sabiedrība toreiz viņu neņēma nopietni un labākajā gadījumā uzskatīja par traku sapņotāju, tādu kā vietējo Minhauzenu... Bet kāda gan toreiz būtu sabiedrības reakcija, ja kāds iedomātos sapņot tik pārdrošus sapņus, ka latvietis reiz izcīnīs bronzas medaļu pirmajā pasaules rallijkrosa čempionātā, ka uzreiz divi latviešu piloti regulāri startēs visā pasaules čempionāta seriālā un ka viens no pasaules rallijkrosa čempionāta posmiem notiks pie mums Rīgā, Biķernieku trasē?

A Tehniskais birojs

Lai tava mīļā nesaņemtu kodu „601”!

Atvars Balts

Sena mīlestība nerūs. Vai tā ir? Nezinu, vai korozija var piemesties mīlestībai, bet rūsa automobilim mūsu platuma grādos ķeras klāt visai ātri. Veicot ikgadējo tehnisko apskati, maz būs tādu auto īpašnieku, kuru tehniskās apskates protokolos nav ieraksta „601” — „nesošās konstrukcijas stiprību neietekmējoši korozijas bojājumi”. Kā liecina CSDD statistika, pērn korozijas radīto bojājumu dēļ ar vērtējumu „2” — jāiet atkārtotā pārbaude, kas jāveic 30 dienu laikā pēc pamatpārbaudes — tehnisko apskati neizgāja 66 619 automobiļu, kas sastādīja 6,3 procentus no Latvijas autoparka. Savukārt tehniskās apskates vērtējumu „3”, kas pilnībā aizliedz piedalīties satiksmē, pērn ieguva 5434 automobiļi. Skaitļi iespaidīgi! Protams, tas izskaidrojams ar samērā vecu Latvijas autoparku, bet korozijas „līderi”, paņemot viena mēneša šķērsgriezumā, top 3 statistikā ir „Volkswagen”, „Mazda”, „Opel” automobiļi.

Korozija ir viens no galvenajiem iemesliem, kāpēc relatīvi labas un izturīgas automašīnas savu dzīvi beidz martena krāsnīs. Rūsas saēstu spēkratu ir ļoti dārgi remontēt, jo metināt, mainīt sapuvušos sliekšņus, spārnus un protezēt grīdu ir laikietilpīgs un dārgs pasākums. Diemžēl savas specifiskās konstrukcijas dēļ rūsē arī neašie elementi, te pat grēko auto zīmoli, kuri sevi pozicionē ar vārdiem „drošība” un „kvalitāte”. Un kur nu vēl virsbūves daļu krāsošana! Lietderīgāk ir iegādāties citu lietotu auto, kura īpašnieks ir parūpējies par auto tehnisko stāvokli. Kāda ir alternatīva? Tikai regulāra pretkorozijas apstrāde ar „KROWN”!

Kas ir „KROWN” produkti, un ar ko tie atšķiras no citiem pretkorozijas apstrādes veidiem? Pirmsākumi, kā jau mūsu pasaulē ierasts, meklējami militārajās tehnoloģijās. Militāristiem par lielu nožēlu, karš katru dienu nenotiek un tehnika kārtējā militārā konflikta gaidās dažreiz spiesta stāvēt bezdarbībā desmitiem gadu, kas savukārt rūsai ļauj izpausties visā tās krāšņumā. Bet, ja nu rīt sākas karš un atkal jādodas kaujā? Ar sarūsējušu bruņutransportieri tālu netiksi. Uz bitumena bāzes gatavotie smēri, kā jau minējām, nav pats labākais risinājums ne tikai mašīnai, bet arī ložmetējam. Tāpēc tika radīts produkts, kurš ne tikai aizsargā metāla daļas no korozijas, bet ļauj tām arī brīvi kustēties.

Kas īsti ir „KROWN” pretkorozijas līdzeklis? Tā ir īpaša viela, kas veidota uz videi draudzīgas eļļas bāzes, ar ko tiek pārklātas ne tikai metāla, bet arī gumijas detaļas. Pēc uzklāšanas produkts burtiski iesūcas metālā un izspiež no tā porām ūdeni, tādā veidā apturot korozijas turpmāko izplatīšanos. Ļoti līdzīgi darbojas „GoreTex” audums apģērbā — laiž ārā ūdeni, ļauj „elpot”, tajā pašā laikā nepieļaujot ūdens iekļūšanu. Tāpat tiek paildzināts gumijas detaļu mūžs, ievērojami ierobežojot to izkalšanu.

Arī automašīnas apstrādes tehnoloģiskais process krietni vien atšķiras no ierastā. Pēc automašīnas nomazgāšanas produkts ar speciāliem uzgaļiem tiek rūpīgi uzsmidzināts ne tikai automašīnas apakšai un arkām, bet arī vietām, kas ikdienā paslēptas mūsu acīm, bet ir pastiprināti pakļautas rūsēšanai — spārnu, durvju, sliekšņu iekšpusei, dzinēja pārsega iekšpusei —, īsi sakot visam, kur var iemesties rūsa. Aprūsējušās detaļas pēc apstrādes tiek zināmā veidā iekonservētas, apturot rūsas tālāku iedarbību. Arī dzinēja telpa tiek pakļauta apstrādei, lai pasargātu vadus un kontaktu savienojumus no mitruma un sāls iedarbības. Šis produkts īpaši tiek rekomendēts jaunajām automašīnām, kurām — kā likums — apakšā ir vesels lērums dažādu vadu, savienojumu un elektronisku devēju, kas, braucot pa Latvijas ceļiem, ļoti bieži iziet no ierindas, sagādājot šo automašīnu īpašniekiem ne mazums galvassāpju un finansiālu problēmu. Vienas automašīnas apstrādei tiek patērēti aptuveni 3,5 litri pretkorozijas šķidruma. Atgādināšu, ka „Krown” materiāls nav mazuts vai darva, kas cauru gadu neciešami ož, bet videi draudzīga ķīmija ar karameļu aromātu, kas samērā ātri izvējojas.

Lai paildzinātu automašīnas mūžu, būtu ieteicama ikgadēja automašīnas apstrāde, sākot no brīža, kad automašīna pamet salonu, tādā veidā panākot vislabāko aizsardzības rezultātu jūsu automašīnai. Šā produkta lietošana neietekmē garantiju jaunai automašīnai. Pats apstrādes process aizņem aptuveni divas stundas.

Sešu gadu laikā „KROWN” ir stabili ieņēmis savu vietu un ieguvis labu slavu Latvijas tirgū. Tagad savu auto var sagatavot 12 vietās Latvijā — Rīgā, Ogrē, Ozolniekos, Daugavpilī, Gulbenē, Talsos, Liepājā, Kuldīgā, Jēkabpilī, Ropažos, Ventspilī un Valmierā. Visu informāciju par pretrūsas apstrādes vietām var uzzināt „www. krown.lv”.

Atcerieties, ka, šodien investējot sava auto pretkorozijas apstrādē, jūs ietaupīsiet uz auto remonta rēķina, bet pārdot savu auto varēsiet par krietni vien lielāku naudas summu. Tikai neatlieciet šo procedūru līdz brīdim, kad CSDD tehniskās apskates inspektors auto apskates protokolā ieliek atzīmi „2”. Kam par iemeslu ir virsbūves nesošo elementu korozija!

SIA „KROWN BALTIC”. Rīgā, Hanzas ielā 7, Tālrunis 22111118
OZOLNIEKI. Kopiela 1, Tālr. 29559556
TALSI. Stendes ielā 5, Tālr. 28323318
LIEPĀJA. Aldaru ielā 2, Tālr. 25555599
DAUGAVPILS. Dzirnavu iela 20, Tālr. 25976696
ROPAŽI. Angārs Kurši, Tālr. 29427122
VALMIERA. Voldemāra Baloža ielā 13a, Tālr. 29235108
JĒKABPILS. Rīgas ielā 224, Tālr. 29633332
KULDĪGA. “Vanagi”, Padures Pagasts, Kuldīgas novads, Tālr. 29420531
OGRE / CIEMUPE. Daugavpils iela 5, Ciemupe, Tālr. 28727055
VENTSPILS. Kurzemes 57,Tālr. 22131822
Gulbene. Blaumaņa iela 59, Tālr. 29463430,

„Automechanika Frankfurt” - nozīmīgākā autoindustrijas izstāde

Kaspars Bergmanis

Reizi divos gados, septembrī, Frankfurtē notiek auto industrijai veltīta izstāde „Automechanika Frankfurt”. Kā apgalvo organizatori, šī ir bijusi pati lielākā izstāde „Automechanika” vēsturē, jo tajā piedalījās 4820 uzņēmumi no 76 valstīm, bet nedēļas laikā šo vērienīgo izstādi apmeklēja 136 000 interesentu no 170 valstīm. Izstāde ir segmentēta pa nozarēm — tas ļauj iestādes apmeklētājiem ērti atrast sev vēlamo preču vai pakalpojumu klāstu, piemēram, remonts un tehniskā apkope, elektronika, IT un menedžments, rezerves daļas un piederumi. Daudzi Latvijas auto servisu, veikalu un autocentru darbinieki dodas uz šo izstādi, lai dibinātu kontaktus un iegūtu noderīgu informāciju. Kā dalībnieki šajā vērienīgajā notikumā piedalījās arī Latvijas uzņēmumi: „Auto Kada”, „Latakko”, „AutoNams”, „HCT automative”. Bet šogad ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras (LIAA) atbalstu turp devās arī automātisko transmisijas remonta rūpnīcas „RECRO” pārstāvji no Cēsīm un kravas auto daļu pārdevēji SIA „Auto Kada”.

Normunds Aspers, SIA „RECRO” komercdirektors: „2014. gadā apmeklējām Frankfurtes izstādi un sapratām, ka nākamajā izstādē mūsu uzņēmumam arī ir jāpiedalās, lai meklētu jaunus noieta tirgus, sadarbības partnerus un rezerves daļu piegādātājus. Atskatoties uz izstādē pavadīto laiku, secinām, ka dalība izstādē bija ļoti lietderīga. Esot tur uz vietas, pie mums nāca aprunāties vadošie transmisiju ražotāji, rezerves daļu un testēšanas iekārtu ražotāji. Nebijām pasīvi un arī paši gājām dibināt kontaktus ar mūs interesējošo firmu pārstāvjiem. Bija interesanta saruna ar kolēģiem no Irānas. Liela interese par „Recro” piedāvāto automātisko transmisijas rūpniecisko remontu bija izstādes apmeklētajiem no Spānijas, Francijas, Portugāles un Grieķijas un arābu valstīm. Pateicoties izstādei, ieguvām nopietnu sadarbības partneri no Vācijas, un ļoti liela remonta apjoma pasūtījums jau ir ceļā uz Cēsīm. Noteikti pēc diviem gadiem arī piedalīsimies, jo biznesa attīstībai „Automechanika Frankfurt” dod ļoti daudz”.

Ar LIAA atbalstu piedalīties Frankfurtes izstādē devās arī kravas automobiļu daļu tirdzniecības uzņēmums „Auto Kada”. Jau pirms diviem gadiem” AutoInfo” korespondents izstādē iepazinās ar tautiešiem, kuriem togad tā bija pirmā reize, pašiem ņemot dalību „Automechanika Frankfurt”.

Inese Akmentiņa, SIA „AutoKada” eksporta menedžere: „Pateicoties LIAA atbalstam, pēdējā gada laikā mūsu uzņēmums regulāri piedalās autoindustrijas izstādēs. Šogad ar firmas stendu esam piedalījušies izstādēs Stambulā, Dubaijā, bet Frankfurte ir pati lielākā. Lai gan „Auto Kada” pārstāv dažādus kravas auto rezerves daļu piegādātājus, izstādēs galvenais uzsvars tika likts uz SIA „Auto Kada” pašu ražotajām kravas stiprinājuma siksnām, kas ir būtisks jaunums uzņēmuma attīstības procesā. Katrā izstādē mēs iegūstam daudz labu kontaktu un arī potenciālus klientus gan no Āzijas, gan Eiropas. Šogad Frankfurtes izstāde izcēlās ar ļoti intensīvu darbu, mūsu stendu apmeklēja daudz interesentu, un šobrīd apstrādājam vairākus eksporta pasūtījumus, kurus ieguvām izstādes laikā, līdz ar to varu droši apgalvot, ka izstāde dod pozitīvu rezultātu. Arī nākamajā izstādē piedalīsimies, jo tā ir lieliska iespēja popularizēt savus jaunos produktus, iegūt papildu noieta tirgu un iepazīties ar jauniem piegādātājiem.”

Nākamā izstāde diemžēl būs pēc diviem gadiem — 2018. gadā —, un domāju, ka šo izstādi noteikti vajag apmeklēt ikvienam, kurš darbojas autoindustrijā. Ir vērts ielūkoties Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras (LIAA) mājaslapā, lai iegūtu informāciju par atbalsta programmām un tādā veidā ar Eiropas fondu atbalstu startēt izstādēs un iekarot jaunus eksporta tirgus.

Kultūras ziņas

Grupas «Tumsa» 25 gadu jubilejas tūre

Una Griškēviča

Ar koncertu 21.oktobrī Jelgavas Kultūras namā savu 25 gadu jubilejas koncerttūri uzsāks grupa „TUMSA". Tās dalībnieki par šo notikumu teic: „Paši neticam, ka „TUMSAI" ir jau 25! Mēs klausāmies, ka „REMIX", „OPUS PRO", „PĒRKONS", „LĪVI" svin 30 un cik tur gadus, un tas šķiet normāli. Uz viņu koncertiem paši skrējām. Mums pašiem vienmēr ir šķitis, ka „TUMSA", salīdzinājumā ar mūsu grandiem, ir jauna grupa, bet te pēkšņi izrādās, ka paši esam grandi, kas sasnieguši cienījamu vecumu – 25 gadus. Vispār jau Latvijā nav daudz grupu, kas varētu lepoties ar tādu gadu skaitli savā kontā. „TUMSA" var, un turklāt ar gandrīz nepārtrauktu koncertdarbību. Tāpēc, kā teica, viens visiem labi zināms mūsu grupas dalībnieks: „Svinam dzīvi!" Un „TUMSA" svinēs...

Tāpat par godu šim notikumam grupa šonedēļ laiž klajā jaunu singlu ar nosaukumu „Varbūt". „Kā jau vienmēr, arī šīs dziesmas autori ir visi grupas dalībnieki, taču šoreiz noteikti jāizceļ fakts, ka pirmo reizi skaņdarba kaldināšanā roku ir pielicis „TUMSAS" jaunais draugs – taustiņinstrumentālists Dāvis Ābrams -, kura ideja tika tālāk apaudzēta ar katra dalībnieka rokrakstu un instrumentu," par jauno dziesmu stāsta grupas solists Valters Frīdenbergs, kurš ir dziesmas teksta autors. Viņš arī uzsver: katrs jaunais „TUMSAS" skaņdarbs ir atsevišķs stāsts ar savu nokrāsu, ar savu stilu un iezīmēm, tomēr „kopējā dziesmu sajūta arvien ir un paliek ar „TUMSAS" dvēseli jau nemainīgi 25 gadu garumā." Savukārt par dziesmas nosaukumu Valters teic: „Katram mums ir savs dzīves „varbūt", šāds ir „TUMSAS" "Varbūt"." Dziesmu noklausīties un lejuplādēt iespējams šeit: https://soundcloud.com/user-780121915/tumsa-varbut

Jubilejas tūrē, kurā skanēs gan grupas lielākie hīti („Karaļnams", „Lietusdārzs", „Kad Ēģiptē sniegs", „Es esmu mazliet dons Kihots", „Pārāk daudz", „Pat nejautā", „Satīties sapīties" u.c.), gan citas dziesmas, piedalīsies grupas pašreizējais sastāvs: Jānis Daugalis (basģitāra), Haralds Drekslers (ģitāra), Kaspars Boroduško (sitaminstrumenti), Valters Frīdenbergs (balss, akustiskā ģitāra), Davis Ābrams (taustiņinstrumenti) un viesmākslinieks Oskars Kurdeko (perkusijas). Paredzams, ka vairākos koncertos varētu piedalīties īpašie viesi (piedalīties īpašie viesi (Annija Putniņa, Aija Andrejeva, Crazy Dolls, PER, Sovvaļnīks, Dabasu Durovys u.c.), ņemot vērā to, ka savas darbības laikā „TUMSA" sadarbojusies ar daudziem pazīstamiem un populāriem mūziķiem. Tiesa, lai saglabātu nelielu intrigu, pagaidām netiek atklāts, kurā pilsētā kurš viesmākslinieks uzstāsies.

Grupas jubilejas tūres koncerti notiks:
21. oktobrī – Jelgavas Kultūras namā
28. oktobrī – Valmieras Kultūras namā
29. oktobrī – Latgales vēstniecībā GORS
5. novembrī – Liepājas Olimpiskā centra Rožu zālē
17. novembrī – Kultūras pilī „Ziemeļblāzma"
18.-19. novembrī – uz prāmja „Tallink".

Kantrimūzikas grupa «Sestā jūdze» koncerttūrē „Man citas zemes nevajag"

Una Griškēviča

Atzīmējot piecpadsmit gadu jubileju, 2016.gada oktobrī pie klausītājiem dosies grupa „Sestā jūdze" ar patriotisku noskaņu caurvītu Vislatvijas jubilejas koncerttūri „Man citas zemes nevajag". Koncertā skanēs gan grupas piecpadsmit gadu pastāvēšanas laikā radītie lielākie hiti, gan pasaulē pazīstamu skaņdarbu kaverversijas īpašā grupas „Sestā jūdze" skanējumā, kāda nav nevienai citai Latvijas grupai.

Jubilejas koncertā skatītājiem būs iespēja baudīt ne tikai starptautiski atzītās grupas kvalitatīvo skanējumu, bet arī neparastas videografikas projekcijas uz nestandarta objektiem, ko pavadīs gaismu mākslinieka Egila Kupča radītā gaismu spēle un īpašā vide, kurā klausītājs nonāks, pateicoties savdabīgajai koncerta scenogrāfijai. „Sestās jūdzes" romantisko skanējumu papildinās Gabijas Bīriņas veidotā horeogrāfija, kurā puisis un meitene ar dejas palīdzību izstāstīs mīlestības stāstu par Latviju. Jāpiebilst, ka Gabija ir ne tikai dejotāja un vairāku LNOB izrāžu dalībniece, Jāzepa Vītola Latvijas Mūzikas akadēmijas horeogrāfijas nodaļas absolvente, bet arī horeogrāfe, kas savas prasmes papildinājusi Dānijas Nacionālajā dejas skolā pie horeogrāfiem Deivida Zamrano (David Zamrano) un Peta Katersona (Pat Catterson). Brīnišķīgās dejotājas partneris būs laikmetīgās dejas kompānijas „ĀRĀ" dejotājs un horeogrāfs Modris Opelts, kurš strādājis par deju pedagogu ne tikai Latvijā, bet arī Indijā. Šobrīd viņš piedalās Dž.Verdi operas „Makbets" iestudējumā kā dejotājs.

Koncerta apmeklētāji „Sestās jūdzes" jubilejā varēs ne tikai baudīt lielisko mūziku ar pārdomāti dziļo dzeju, bet arī veldzēt slāpes ar kādā no dziesmām minēto patieso rabarberu vīnu, kā arī īpašā fotostūrītī nobildēties kopā ar visiem grupas dalībniekiem.

Grupā „Sestā jūdze" muzicē: dziedātājs un komponists Agris Gedrovičs (balss, akustiskā ģitāra), Modris Miķelsons (balss, basģitāra), Aldis Strazdiņš (bungas), Kristaps Rullis (stīlģitāra) un viens no labākajiem kantrimūzikas ģitāristiem Baltijā – Jānis Misiņš (ģitāras).

Grupa „Sestā jūdze" dibināta 2001. gadā. Tā uzstājusies kantrimūzikas festivālos un citos pasākumos Latvijā, Lietuvā, Vācijā, Anglijā, Īrijā un Dānijā, kur Silkeborgas kantrīmūzikas festivālā, kas ir viens no nozīmīgākajiem šī mūzikas stila pasākumiem Eiropā, saņēmusi grandiozas ovācijas un pozitīvas atsauksmes.

Kopš grupas dibināšanas, piedaloties Bauskas Starptautiskajā kantrimūzikas festivālā, tā vairākkārt ieguvusi „Grand Prix" kā labākā grupa, gan saņēmusi balvas par labāko dziesmu un labāko izpildītāju. Tāpat „Sestā jūdze" trīsreiz ieguvusi Latvijas mūzikas ierakstu Gada balvu – vienu reizi kategorijā "Labākā dziesma", divas reizes – "Labākais albums". Grupa laidusi klajā trīs albumus: "Emigrants" (2004), "Kalendārs" (2008) un "Iebrien manā saulrietā (2012).

Biļetes uz grupas "Sestā jūdze" jubilejas koncertiem „MAN CITAS ZEMES NEVAJAG" var iegadāties „Biļešu Paradīzes" kasēs, kā arī internetā. Biļešu cena: 5, 7.,10, 12 EUR.

Grupas „Sestā jūdze" jubilejas tūres koncerti notiks:
28. oktobrī – Ādažu KC; 3. novembrī – Ventspilī, „Jūras vārtos"; 4. novembrī – Liepājas OC; 5. novembrī – Jēkabpils KC; 10. novembrī – Valmieras KN; 11. novembrī – Alūksnes KC; 12.novembrī – Bauskas KN; 24.novembrī – Jelgavas KN

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

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS

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

Ford Ecosport

Turpinājums no 2. lpp

ir 6,3 litri uz 100 kilometriem un 149 grami CO2 izmešu uz vienu kilometru. Visi dzinēji atbilst „Euro 6" izmešu standartam. Visi dzinēji komplektējas ar sešpakāpju manuālo pārnesumkārbu, bet 1,5 litru „Ti-VCT" ir pieejama arī „PowerShift" sešpakapju robotizētā pārnesumkārba.

Degustācijai nodotais oranžais „Ford EcoSport" izskatās izteiksmīgi, mūsdienīgi un spēcīgi, tā aerodinamiskās līnijas apvienojumā ar paaugstināto stāju rada pārsteidzoši „džiperīgu" iespaidu. It kā automobiļu hierarhijā tas atrastos tuvāk īstajiem apvidniekiem nekā pilsētas krossoveriem. Automobilis ir aprīkots ar 16 collu viegl-metāla diskiem, aizsargplāksnēm priekšā un aizmugurē, ārpusē piestiprinātu rezerves riteni un jumta reliņiem sudraba krāsā. Nav šaubu, ka šis automobilis izskatās vienlīdz labi kā pilsētā, tā laukos. Kā mums labi zināms, gan Rīgas ielas, gan maģistrālās šosejas, gan lauku ceļi ikvienā laikā un vietā var kļūt par īstiem „automobiļu iznīcinātājiem". Augstas apmales, viltīgas bedres, haotiski ceļu remonti, slēptie gulošie policisti... nu, paši zināt, kā tas ir! Tieši tāpēc tik vērtīgs ir „Ford EcoSport" konstrukcijai par 200 mm augstāks klīrenss. „EcoSport" spēj izbraukt cauri 550 mm dziļam ūdenim, kas nozīmē, ka tas ir gatavs pat pašiem sliktākajiem laika un ceļa apstākļiem. „Ford EcoSport" priekšējais un aizmugurējais pārkares leņķis ir attiecīgi 22 un 35 grādi, bet pārgājības leņķis — 25 grādi, kādā automobilis spēj pārbraukt pāri šķērslim, neskrāpējot virsbūves apakšdaļu. Automobiļa dizains liecina, ka „Ford EcoSport" varētu būt īsts apvidus automobilis, ja vien pievienotu pilnpiedziņu. „Ford EcoSport" raksturīga apvidnieciska iezīme ir uz aizmugures durvīm uzstādītais rezerves ritenis. Dēļ piekārtā riteņa savulaik nācies pārstrādāt bagāžas nodalījuma durvju dizainu un funkcionalitāti, lai nodrošinātu piekļuvi bagāžas nodalījumam. Durvis ir ļoti platas, veras uz sāniem, un tās var atvērt pilnībā vai tikai daļēji.

Priekšējais panelis augšpusē ļoti atgādina modeli „Fiesta". Pret vadītāja vietas ergonomiku pretenzijām nevajadzētu būt — viss pa rokai, viss saprotams. Atjautīgs dizains nozīmē, ka ne tikai autovadītājam un pasažieriem būs pietiekami daudz vietas, bet arī 20 uzglabāšanas nodalījumos jūs varēsiet viegli atrast vietu tālruņiem, saulesbrillēm, monētām, glāzēm, dzērieniem un uzkodām. „EcoSport" salonā katrs milimetrs ir izmantots lietderīgi — pat sēdekļu atzveltņu aizmugures (kurās ir lielas kabatas) un vieta zem pasažieru sēdekļiem. Tur jūs atradīsiet parocīgus nodalījumus, kas ir ideāli piemēroti planšetdatoriem, mobilajiem tālruņiem vai citām ierīcēm, kuras jūs vēlaties noslēpt no svešiem skatieniem. „EcoSport" cimdu nodalījumu ir iespējams pārveidot par dzesēšanas nodalījumu. Tāpēc karstās dienās jums pa rokai vienmēr būs vēsi dzērieni un našķi, un nodalījumā ir vieta līdz pat sešām standarta izmēra dzērienu bundžām. Bagāžnieka 333 litru tilpums nav lielākais klases ietvaros, taču izņemams bagāžas plaukts un sēdekļu atzveltnes dalījums attiecībā 60:40, kā arī atjautīgā sēdekļu nolocīšanas sistēma ļauj ātri un viegli atbrīvot telpu bagāžai vai lieliem priekšmetiem. Augstākajā aprīkojuma līmenī „Titanium" iekļauta salona daļēja ādas apdare un hromētas detaļas, auto aprīkots ar progresīvo „SYNC" brīvroku. „SYNC" ļauj veikt zvanus un vadīt mūzikas atskaņošanas funkcijas ar balsi. Papildaprīkojumā tagad iekļauta arī satelīta navigācijas tehnoloģija un atpakaļskata kamera.

Degustētā „EcoSport" 112 ZS vērtā 1,5 litru „Ti-VCT" dzinēja rādītāji ir 6,3 litri uz 100 kilometriem un 149 grami CO2 izmešu uz vienu kilometru. Manuālā pārnesumkārba, nav pilnpiedziņas. Viegla, komfortabla braukšana. Vadāmība un gaitas komforts ir krossoveriem pieņemamā līmenī. Balstiekārta ir stingra, tāpēc fordiņš diezgan pārliecinoši turas ceļa virāžās. Tomēr šeit ir samērā augsts smaguma centrs un stūres reakcija nav tik asa, lai ielīksmotu azartiskas braukšanas piekritējus, kuri, iesēžoties katrā fordā, vēlas izbaudīt „Fiesta" sniegtās sajūtas. Tāpēc gaitā šis krossovers ir salīdzinoši mīksts un līkumus „neizraus" ar mazajam „Fiesta" hečbekam raksturīgu stabilitāti. Braukšanas procesa baudītājiem iesaku pamēģināt labāk aprīkotu „EcoSport" versiju ar moderno „EcoBoost" 125 zirgspēku 1,0 litra dzinēju. Nešaubos, ka tas spēs sniegt gan vairāk „eco", gan vairāk sporta

Degustācijas secinājumi

Kompaktie krossoveri šodien ir viens no karstākajiem auto tirgus segmentiem. Eiropas klienti meklē modernus, stilīga dizaina auto ar paaugstinātu sēdpozīciju, kas vienlaikus ir pietiekami kompakti, lai ērti manevrētu pilsētvides šaurībā. Šie auto izskatās interesantāk nekā ierindas hečbeki, taču maksā apmēram tikpat. „Ford EcoSport" jau ir populārs to klientu vidū, kuri meklē elastīgu, stilīgu, praktisku un ekonomisku kompakto krossoveru. Tam ir augsta sēdpozīcija, ērta iekāpšana, un paaugstinātais klīrenss ļauj vieglāk tikt galā ar jebkuru ceļa nelīdzenumu, vienlaikus piedāvājot labāku skatu uz apkārtējo pasauli. Galvenie auto plusi ir dizains, komfortablā piekare, salona plašums, klīrenss un 1,0 litru „EcoBoost" dzinējs, kas ir starptautiskā „gada dzinēja" titula ieguvējs jau trīs gadus pēc kārtas. Pie mīnusiem varētu pieminēt visai mazo bagāžnieku, kas atveras uz sāniem — izskatās stilīgi, bet nav pārāk praktiski. Taču augstais klīrenss, aizsargplāksnes bamperos priekšā un aizmugurē, kā arī ārpusē nostiprinātais rezerves ritenis signalizē, ka šis automobilis nav radīts tikai pilsētas džungļiem vien — tas ir spējīgs izlauzties arī brīvībā! „Ford EcoSport" cena sākas no 17 200 eiro, un tas Latvijas tirgū konkurē ar tādiem auto kā „Suzuki Vitara", „Opel Mokka", „Honda HR-V", „Citroën C4 Cactus", „Renault Captur" un citiem.

«BMW RnineT Scrambler» 2016

Turpinājums no 1. lpp

un rokturu apsilde.

Dzinējs ir labi zināmais vecais labais 1170 cm3 gaisa/eļļas dzeses agregāts ar jaudu 110 ZS pie 7500 apgr./min un 6. pakāpju ātrumkārbu.

Starp citu, degvielas bāka „Scrambler" ir izveidota no metāla, nevis no plastmasas, kas kopējā stila krājkasītē iemet vēl vienu atzinības naudiņu. Motocikls jau rūpnīcā ir aprīkots ar „Akrapovic" izplūdes sistēmu, kas harmoniski papildina motocikla kopējo tēlu. Nu un kā odziņa uz dzimšanas dienas tortes — saprātīgā minimālisma stilā ar brūnu ādu apvilkts sēdeklis, kas, par spīti saviem izmēriem, izrādījās pietiekami ērts vadītājam, bet ne tik ērts pasažierim.

Tomēr, lai cik skaisti un harmoniski motocikls arī izskatos, ne mazāk svarīgi ir — kā tas uzvedas uz ceļa un kādas emocijas spēj sagādāt braucējam. Lasītāji jau zina, ka es īpaši nemēģinu piepušķot situāciju un cildināt tās īpašības, kuras braucamrīkiem nemaz nepiemīt, bet cenšos atspoguļot lietas to patiesajā gaismā. Ko es varu teikt par „Scrambler"? Tikai vienu — „aizķer" šis braucamais pamatīgi! Tas ir tāpat kā ar čoperiem — jā, tie ir ne pārāk labi vadāmi, vēl sliktāk bremzē, bet emociju līmenī lieliski.

Ne tehniskajā (šeit viss ir labi), bet emociju līmeni ar „Scrambler" ir ļoti līdzīgi. Augsta sēdpozīcija, plata stūre, viegli pulsējošs, jaudīgs dzinējs — tas viss rada ļoti interesantu un pozitīvu emociju miksli. Braucot pa pilsētu, sāku sevi pieķert pie domas, ka nepārtraukti nodarbojos ar kādu čoperistiem ļoti labi zināmu, emociju ķeršanas — nosauksim to tā — nodarbi. Dzinējs šim motociklam ir pietiekami jaudīgs (ar drošām apdzīšanas iespējām, kas nav mazsvarīgi, braucot jebkurā ātrumā, problēmu nebūs nekādu; dinamika „Scrambler" ir ļoti laba, bet pašlaik ne par to) un ar ļoti labu griezes momenta atdevi pie zemiem apgriezieniem. Braucot ar kādiem 55—60 km/h, ieslēdziet augstāko pārnesumu un brīdī, kad dzinējs, gandrīz pamiris vienmērīgi darbojas ar apgriezieniem, kas ir tuvu tukšgaitai, neizdodot gandrīz nekādas skaņas, uz īsu mirkli strauji atveriet pilnu gāzi. Oho-ho-ho! Kas par skaņu šādos brīžos nāk no „Akrapovic" izplūdes sistēmas! Dzinējs pulsēdams lēnām uzņem apgriezienus, piedārdinot apkārtni ar lielkalibra ložmetēja kārtām. Šo skaņu varētu salīdzināt tikai ar enduro lielkalibra vienstobrenēm. Vienreizēji. Noteikti kādreiz pamēģiniet, un tas kļūs par vienu no jūsu iemīļotākajām nodarbēm.

Tomēr īstu šoku man izraisīja motocikla vadība. Es pat sākumā īsti nesapratu, kas notiek ar motociklu. Esmu diezgan agresīva vadīšanas stila piekopējs — agresīvas trajektorijas maiņas, strauji pagriezieni, asi manevri utt. —, tādēļ pieradis ļoti aktīvi strādāt ar stūri. Turklāt mans ikdienā izmantojamais motocikls nemaz nepieļauj, lai fiziski aktīvi nepiedalītos tā vadīšanas procesā, citādi es brauktu tikai taisni. Braucot ar „Scrambler", pirmajā laikā piedzīvoju diezgan dīvainas izjūtas. Mazākais pieskāriens stūrei, izpildot pagriezienu, un motocikls burtiski krita pagriezienā, kas manī izraisīja nelielu stresa devu. Tiklīdz aizmugurē apsēdās pasažieris, motocikls sāka uzvesties kā paklausīgs, izdresēts sunītis.

Tā tas turpinājās kādu laiku, līdz izmēģināju braukšanas stilu, no kura jau biju paspējis atradināties. Tajā pašā mirklī viss izmainījās un motocikls atklāja patieso konstruktoru domu gājienu. Es sāku perfekti izbraukt pagriezienus, praktiski vispār neiejaucoties motocikla uzvedībā. Tieši tā, gandrīz neko nedarīju — vienkārši nedaudz pārnesu savu svaru pagrieziena virzienā — un motocikls acumirklī izpildīja manu prasību. Ņemot vērā, ka lielākā daļa motobraucēju nav profesionāļi, tad paredzu, ka šādas „opcijas" dēļ, kad motocikls izcili vadāms bez mazākās vadītāja piepūles, „Scrambler" nebūs no tiem, kas veikalu skatlogos uz sevis krāj putekļu kilogramus. Sarunā ar salona darbiniekiem noskaidrojās, ka par šo modeli ļoti lielu interesi izrādījušas arī daiļā dzimuma pārstāves, kuras, kā ierasts, nav apveltītas ar lielu fizisku spēku un vēlmēm nepārtraukti cīnīties ar savu dzelzs zirgu. Bet varu kliedēt bažas un piebilst, ka šis motocikls ir ierindojams pie vieniem no visvieglāk vadāmajiem motocikliem.

Secinājumi? Skaisti, stilīgi, tehniski labi. Kas gan vēl vajadzīgs laimei?

Kā samazināt auto uzturēšanas izmaksas?

Turpinājums no 1. lpp.

Šoreiz izvēle bija 2000. gada „Audi A6"

Atvēlētais budžets spēkrata iegādei nav liels — 2000 eiro. Sākumā liekas, ka interneta vietnē izvietoto sludinājumu piedāvājums ir milzīgs, bet — kad sāc atsijāt graudus no pelavām, čiks vien sanāk. Daļa auto atkrīt, jau bildes ieraugot — izdilis salons un sarūsējuši spārni liecina, ka par auto nav pienācīgi gādāts. Savukārt „Audi" 2,5 l dīzeļdzinējs arī ieguvis bēdīgu slavu, bet „Multitronic" automātiskā transmisija var pievilt jebkurā brīdī, ja auto nobraukums ir sasniedzis 250 000 kilometru robežu. Labu dīzeli par rīcībā esošo naudu nopirkt nav iespējams. Atliek meklēt automobili ar benzīna dzinēju un manuālo transmisiju. Šajā virzienā jau ir vērts skatīties — it sevišķi tad, ja auto pārdevējs nav aprīkojis spēkratu ar gāzi. Ar tādu pa šiem gadiem braukts nebūs daudz, jo degvielu ēd krietni, bet benzīns nav lēts. Beidzot kārotais auto ir atrasts. Pārbaudām virsbūves krāsojumu ar krāsas biezuma mērītāju, un tas apstiprina pārdevēja sacīto, ka pirms gada ir apskādēts spārns, kuru nācies pārkrāsot. Viss pārējais — virsbūve, salons, motors un piekare — bez aizrādījumiem.

Diemžēl ikdienā ir jābrauc daudz, un 12 l benzīna patēriņš iegrieztu ļoti ievērojamu robu ģimenes budžetā. Atliek auto aprīkot ar gāzes iekārtu. Vispirms zvanu specializētam autoservisam „Deglava autocentrs". Izstāstu par ieceri iegādāties „Audi" ar benzīna dzinēju, un kopā ar auto pārdevēju dodamies veikt pilnu auto diagnostiku. Servisa centra meistars pārbauda dzinēju un piekari un konstatē, ka piekarei jāmaina dažas sviras un bremžu kluči. Faktiski novēršot šos defektus, es iekļaujos budžetā. Manu izvēlēto auto var aprīkot ar gāzes iekārtu, bet nosauktā iekārtas cena mani „uzliek uz pauzes". Ko darīt? Auto izmaksas manu budžetu svītro jau saknē. Labi, es varu krāt, atlicinot naudu gāzes iekārtai, bet, ikdienā nobraucot 100 km, auto uzturēšana pieaugs. Aritmētika vienkārša: 12 l (benzīns) uz 100 km — 15,75 EUR dienā. 25 dienu benzīna izdevumi sasniedz 393,75 eiro! Gāzi „A6" patērē nedaudz vairāk par 14 l uz 100 kilometriem. Izmatojot „Ekogāze" atlaižu karti, var dabūt 4 centu atlaidi par litru un 100 km nobraukt par 6 EUR dienā. Tātad degviela 25 dienām izmaksās 155,75 eiro. Mēnesī var ieekonomēt 238, bet gadā — 2856 eiro! Skaidrs, ka, ikdienā braucot ar benzīnu, atlicināt naudu labai gāzes iekārtai, kuras cena grozās ap 800 EUR, būs grūti. Stop! Vai var dabūt kredītu gāzes iekārtas uzstādīšanai? Dažas bankas un kredīta iestādes dod kredītu auto aprīkošanai ar gāzes iekārtu. Sarunā ar „Henrihs Gāze" un „Deglava autocentrs" uzzinu, ka viņi sadarbojas ar uzņēmumiem, kuri nodrošina finanšu pakalpojumus — sniedz īstermiņa aizdevumus par maziem procentiem. Kredītu uz 10 mēnešiem nokārtoju tajā pašā dienā, bet jau nākamajā — ar automašīnu, kurai uzstādīta gāzes iekārta, braucu uz CSDD, veikt izmaiņas tehniskajā pasē. Ir vērts ņemt kredītu automobiļa aprīkošanai ar gāzes iekārtu, jo ikmēneša maksājuma procenti neiegriež tik lielu robu ģimenes budžetā, kā tad, ja brauktu tikai ar benzīnu.

Der ielāgot būtiskas lietas, kuras jāzina, pirms maksāt par noskatīto auto! Vai šo auto var aprīkot ar gāzi un cik tāda iekārta maksās? Autoservisa reputācija ir svarīga — neieteiktu izvēlēties servisu, kuram nav ilgstošas pieredzes autogāzes iekārtu uzstāšanas jomā. Vēl svarīgi ir, kādu garantiju dod iekārtas uzstādītājs. Arī zemāko cenu noteikti neieteiktu izvēlēties, jo laba manta nemaksā lēti.

Obligāti paņemiet „Ekogāze" klienta atlaižu karti, jo tā darbojās arī „Latvijas propāna gāzes" degvielas uzpildēs tīklā pa visu Latviju. Tās var dabūt „Ekogāze" stacijās vai piesakoties internetā „www.ekogaze.lv". Zinoši cilvēki jau sen ir sapratuši, ka braukt ar gāzi ir krietni vien izdevīgāk. Tu vēl domā, kādu auto pirkt? Domā, meklē un skaiti! Ja ar tehniku esi uz „jūs" — meklē speciālistu, kurš tev pateiks, vai izraudzītais auto ir labs vai tikai labi nomaskēta lamata. Lai labi ripo — gāzējam kopā!

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 A-5

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

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

Degustācija

Hyundai i20 Active

Agnis Krauja

Ar jauno modeli „i20 Active Hyundai" paplašina savu piedāvājumu ar kompaktu, pievilcīgu, dinamisku un funkcionālu pilsētas krossoveru. Līdz ar jaunā „i20 Active" ienākšanu „Hyundai" saimē, autoražotājs ir atjauninājis pilnīgi visu krossoveru un apvidus automobiļu modeļu klāstu Eiropas tirgū. Lai arī mūsu degustētais jaunais modelis ir veidots uz „Latvijas Gada auto 2016" — „Hyundai i20" — piecdurvju hečbeka bāzes, saglabājot tā ietilpību un komfortu, vairāk nekā 50 procenti no tā virsbūves detaļām esot unikālas un radītas tieši šim modelim.

„Hyundai i20 Active" vispirms piesaista uzmanību ar pārliecinošo krossovera stila dizainu. Lai piešķirtu „i20 Active" „pilsētas apvidus auto" raksturīgu stāju, ar balstiekārtas regulējumu izmaiņām virsbūve ir paaugstināta par 20 mm, salīdzinot ar parasto piecdurvju hečbeku. „Active" piedzīvojumu meklētāja garu uzsver unikālais priekšējais un aizmugurējais bampers ar integrētiem apakšas aizsargiem, kas nodrošina papildu aizsardzību, pārvietojoties vietās, kur ceļa segums, maigi izsakoties, nav ideāls. Priekšējā un aizmugurējā bamperā ir integrēti apaļi miglas lukturi, bet ekskluzīvs aizmugures spoilers izceļ „Active" sportiskumu. Dinamisko ārieni vēl vairāk akcentē izteiksmīgie sānu moldingi un apdare, kas ir pieskaņota riteņu arku moldingiem. Uz jumta atrodas bagāžas reliņu komplekts sudraba krāsā, kas ne tikai atbilst krossovera stilam, bet ir arī ļoti praktisks. Citas detaļas, kas atšķir „Active" no „i20" radiniekiem, ir apgriezts „Hyundai" raksturīgais priekšējais sešstūra formas režģis spīdīgi melnā krāsā ar hroma ietvaru, degvielas uzpildes vāciņš ar sudraba krāsas apdari un jauna dizaina 17 collu diski. Pēc skata jaunais „i20" var braši stāties uz vienas takas ar „VW Polo Cross Country", kā arī visiem tiem mazajiem „pilsētas džipiņiem", kuros no īsta džipa ir tikai proporcijas, lielāki riteņi un augstāks vēders — „Citroën C4 Cactus", „Renault Captur" un „Peugeot 2008".

Iekšpusē „i20 Active" versijai ir paaugstināta arī sēdpozīcija, vadītājs salonā atrodas augstāk. Tas padara iekāpšanu un izkāpšanu ērtāku, kā arī nodrošina labāku pārredzamību braukšanas laikā. Salonā baudīsiet jau no „i20" piecdurvju hečbeka pazīstamo ietilpību, komfortu un plašumu. Auto ir pietiekami kluss, un cauri skaņas izolācijai nenonāk pārlieku daudz ārpuses skaņu. Patīkams sīkums ir aizmugurējā skata kamera. Tā ir iestrādāta salona atpakaļskata spogulītī. Pēc skata parasts spogulis, nekas neliecina, ka tur slēpjas LCD displejs. Kad pārslēdzamies atpakaļgaitā, spogulī iedegas displejs, kurā redzam visu, kas notiek aiz auto, bet braukšanas trajektorijas iezīmētas ar krāsainām līnijām. Bagāžas nodalījuma tilpums ir 326 litri, bagāžnieka grīda ir arī iegremdējama dziļāk. Auto aizmugurējie sēdekļi 60:40 attiecībā ir nolokāmi, tātad šajā auto varēsim ielādēt pat iespaidīgi lielus objektus.

Atsevišķs stāsts ir jaunais lieliskais 1 litra trīscilindru turbo benzīna dzinējs apvienojumā ar piecpakāpju mehānisko pārnesumkārbu. Degustācijas sākumā atlika vien izbraukt cauri Rīgai, lai saprastu, ka šī ir patiešām dinamiska kombinācija! 1,0 litru trīs cilindru benzīnnieks izceļas ar 100 zirgspēku jaudu un sportisku urkšķi, kas atskan straujā paātrinājumā, tāpēc zirgu, šķiet, ir pat vairāk, bet degvielas patēriņš 4,6 l/100 km iepriecinās arī pašus taupīgākos. Mēs divarpus dienās patērējām vien pusbāku degvielas. Pat ja meklējat parastu „i20" hečbeku, nevis „Active" krossoveru, iesakām to izmēģināt komplektā ar šo jauno, ekonomisko 1,0 litru „T-GDI" benzīna turbo dzinēju komplektā ar mehānisko ātrumkārbu, kas attīsta 100 ZS jaudu pie 4500 apgr./min un 172 Nm griezes momentu pie 1500—4000 apgr./min.

Degustācija pierādīja, ka „i20" ir atrasts zelta viduscelš starp ērtu braukšanu un pietiekami labu vadāmību. Piekare sportiski cieta, var braukt gana dinamiski. Labi brauc gan uz asfalta, gan grantenieka, gan pa pļavu. Klīrenss ir par 3 cm augstāks kā standarta „i20", nedaudz atšķiras arī piekares regulējumi. Un tomēr, „i20 Active" ir paaugstināts hečbeks, kas izskatās pēc apvidnieka, nevis īsts apvidnieks. Ne velti preses relīzēs tiek uzsvērts, ka šis auto ir piemērots „vietās, kur ceļa segums nav ideāls", atstājot citiem tik daudz dzirdētos stāstiņus par „bezceļa braukšanas unikālajām īpašībām".

Degustācijas secinājumi

Ar ko krossovers būtu labāks par tikpat lielu parastu kompaktu hečbeku? Tas ir augstāks, tas mazāk bīstas no bedrēm un kanalizācijas lūkām, tajā ir vieglāk iekāpt, augstākas sēdpozīcijas dēļ ir labāka pārredzamība. Pateicoties augstākam klīrensam, pilsētā vieglāk pārvarēt dziļākas peļķes un tikt pāri lielākām bedrēm un apmalēm. Ar ko krossovers ir neizdevīgāks? Šāds auto ir smagāks, tātad lielāks ir degvielas patēriņš un ikgadējā transporta nodeva. Tas jau pats par sevi ir dārgāks par tikpat ietilpīgu vieglo auto, dārgākas ir apkopju izmaksas, un dārgākas ir krossovera palielinātā izmēra riepas. „Hyundai i20 Active" gadījumā šīs negatīvās blaknes tikpat kā nepastāv, bet pat neliela krossovera īpašību „piešprice" ievērojami paplašina mašīnas pielietojumu mūsu drūmi „nolāpītajos" ceļos. Degustācija pierādīja, ka „Active" nenoliedzami ir labāks par parastu „i20". „Active" paaugstinātā virsbūve un dizaina elementi demonstrē automobiļa piedzīvojumu meklētāja garu, nezaudējot ietilpību un komfortu, ko piedāvā „i20" piecdurvju modelis. Šādā „Active" aprīkojumā ar jauno 1,0 litru „T-GDI" benzīna turbo dzinēju tas faktiski ir auto bez trūkumiem, kas spēj sniegt īsti folksvāgeniskas sajūtas. „Active" ir par 20 mm augstāks nekā „parastais" i20, tam ir vairāk dekoratīvo dizaina elementu, kas liek izskatīties pēc maza apvidnieka, tomēr bez pilnpiedziņas ar šādu auto neiesakām mēģināt forsēt aizaugušas meža stigas un pielijušus laukus. Auto tomēr paredzēts galvenokārt braukšanai pilsētas apstākļos — no darba uz biroju, no biroja uz veikalu, no veikala uz sporta zāli utt., taču dinamiskais krossovera dizains piesaistīs jaunus pilsētniekus ar aktīvu dzīvesveidu, kuriem varētu patikt tādi vaļasprieki kā sēņošana un makšķerēšana, slēpošana vai vienkārši pārgājieni pa dabas takām. Automobiļa cena Latvijā sākas no 14 990 eiro.

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

DGG 31 PIEKABJU NOMA
Mūksalas ielā 59
Tālr. 22727000
29198757
Zemas cenas
Ķīlas nav
Strādājam katru dienu
No 08:00 - 20:00
www.piekabjunoma.mozello.lv

REZERVES DAĻAS
Jeep
Amerikāņu automašīnām
GMC
KUBERA AUTO
tel. 29219525
67549500
info@kubera.lv
www.kubera.lv
Rīga, Rumbulas iela 16
Darba dienas: 9.00 - 18.00
Sestdiena: 10.00 - 14.00
Svētdiena: slēgts

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

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

EuroBus
JAUNAS UN LIETOTAS
Mikroautobusu rezerves daļas
Mercedes, Ford, Renault, Fiat, Peugeot, Citroen un citi...
T. 6734 6119 ; T./fakss 6734 6334
T. 2924 7270, 2598 5396
Ganību dambis 17a, Rīga
eurobus@inbox.lv, www.eurobus.lv