



4. lpp



5. lpp



2. lpp

Nem  
**BEZMAKSAS**  
droši!

# AUTO info

FEBRUĀRIS  
NR. 1 / 2017 (221)

www.autonews.lv

**A** Degustācija

## Nissan Navara



### Agnis Krauja

Teksasas reindžeru un Arizonas fermeru iecienītie prēriju kuģi. Automobiļi, kas Amerikā ir ne tikai labklājības, bet teju vai pielūgsmes objekts. Tie ir pikapi — pie mums vēl nesen nepelnīti novārtā atstāta tirgus niša. Starp „trekno gadu” biznesa veiksmniekiem, celtniekiem un lauksaimniekiem bija vien daži, kuri atšķīrās no kopējās masas un spēja atturēties no prestižo „BMW X5” vai „Porsche Cayenne” iegādes. Šie cilvēki izcēlās ar Čaka Norisa cienīgām ambīcijām un izvēlējās kādu no ne tik spožajiem, taču pēc skata krietni virišķīgākajiem pikapiem. Latvijā pirmskrīzes laikā ik gadu tika pārdoti aptuveni 600 pikapi. Pašlaik apjoms ir mazāks, tomēr

daži modeļi lepojas ar 100 pārdotiem eksemplāriem gadā. Populārākais Latvijā pikaps gandrīz nemainīgi ir „Toyota Hilux”, tam seko „Nissan Navara”, „Mitsubishi L200”, „VW Amarok” un „Ford Ranger”. Bet pasaulē ik gadus tiek pārdots aptuveni 600 000 jaunu pikapu. Un pieaugums vērojams ne tikai Amerikā, bet arī labu ceļu lūtinātājā Eiropā. 2015. gadā tas audzis par sešiem procentiem. Samērā šaurajā pikapu segmentā konkurence tagad ir nopietna, jo jaunus vai uzlabotus modeļus pēdējā laikā izlaiduši visi galvenie spēlētāji. 2016. gads bija daudzsoļu pikapu jaunumu pārplūde, tirgū izgāja jaunie „Mitsubishi L 200”, „Nissan Navara NP 300”, kā arī uzlabotie „Toyota Hilux”, „Ford Ranger” un „VW Amarok”.

Un kļuva acīm redzams, ka pikapu segments pēdējos gados ir ārkārtīgi strauji attīstījies.

Lai gan vizuālais tēls sola brutāla traktora potences, modernie pikapi vairs nav nekādi „āmuri uz riteniem”. Pikaps šodien var būt lielisks palīgs biznesā un labs draugs brīvajā laikā. Un, ja pikaps var lieliski apvienot darba un ģimenes auto funkcijas, kāpēc gan pirkt divus automobiļus, ja pilnīgi pietiek ar vienu? Profesionāli kravu pārvadātāji par pikapiem gan joprojām izsakās skeptiski. Esot pārāk augsta iekraušana, atvērta kravaskaste lietum un sniegtam pieejama un neapsargāta stāvvietā. Busiņi, „kabluki” un pat vieglā auto piekabes esot praktiskākas. Bet iespējams, ka viņi pikapu īpašniekus tomēr klusībā

apskauž! Jo ar pikapu taču ir daudz lielākas iespējas nonākt galamērķī, lai kāds tas arī būtu izvēlēts. Pikapu sniegtās iespējas krietni pārsniedz vidusmēra sēņotāja vai makšķernieka vajadzības. Kā zināms, labu ceļu uz skaistākajām dabas vietām gandrīz vai nav, un laikam jau arī nemaz nevajag. Turklāt nenoliedzami — bez plika praktiskuma pikapiem piemīt tas brašā Teksasas reindžera Čaka Norisa virišķīgais šarms...

„Nissan Navara” ir vecs kā pasaule! 1986. gadā globālajā tirgū ienāca japāņu pikaps „Nissan Frontier”, ko 1997. gadā nomainīja modelis ar nosaukumu „Navara” (D22). Vārdu šis auto, kuru Eiropas vajadzībām ražoja Barselonā, esot aizguvis no Spānijas ziemeļos esošā Navarras reģiona. Starp citu, Amerikas ziemeļu, dienvidu un centrālajā daļā „Nissan” savu pikapu joprojām tirgo ar nosaukumu „Frontier”, bet dažos Eiropas tirgos ar indeksu „NP300”. Otrās paaudzes „Navara” (D40), kas bija krietni pieņēmis izmēros un prestižā, dienas gaismu ieraudzīja 2004. gadā. Trešās paaudzes „Navara” (D23) ar Mamoru Aoki izstrādāto iespaidīgo dizainu ir pazīstams jau kopš 2014. gada jūnija, taču tagad tas iegūvis jaunu, ekonomiskāku un jaudīgāku dīzeļdzinēju.

Novembra pirmajās sniegotajās dienās degustācijai mums tika nodots jaudīgākais šā modeļa eksemplārs ar divām turbīnām. „Navara” ārējais izskats ir savdabīgs kompromiss starp brutālu Teksasas reindžera dienesta auto un lielu ģimenes vāģi, tā sākotnējais robustums ir piegludināts ar dažiem noapaļotiem stūriem, bet priekšgals bagātīgi izgreznots ar radiatora režģa hroma detaļām. „Double cab” kabīne piedāvā samērā ērtu aizmugurējo sēdekli un četras durvis, no komforta viedokļa ne par mata tiesu neatpaliekot no sugas brāļiem bez kravas kastes — pilnizmēra džiņiem. Salīdzinot ar citiem pikapiem, „Navarai” ir visērtākais salons. Lepnākajā komplektācijā „Tekna” ir pat ādas sēdekļi, divjoslu klimats, multifunkcionālā stūre un skārienek-

rāns, liekot aizmirst, ka šis tomēr ir kravinieks. Par to atgādina tikai sešpakāpju manuālās pārnesumkārbas ātruma pārslēga milzīgais gājiens. Priekšējo paneli rotā ērti sasniedzami slēdži un citas kontroles ierīces, kā arī „N-Connecta” informācijas un izklaides sistēmas ekrāns, kas nedarītu kaunu nevienam krossoveram. Tikai dažviet apdarē izmantota cietāka plastmasa, kas atgādina, ka šis tomēr ir darba zirgs. Stūres regulēšanas iespēja ir tikai uz augšu/leju, bet dziļumā — atšķirībā no „Mitsubishi L 200” un „Toyota Hilux” — „Navara” stūri regulēt vēl nevar. „Navara” salona ergonomika neliek vilties, sēdēšana vadītāja un pasažieru beņķos ērta, ne velti runā, ka tie izstrādāti ar „NASA” kosmosa speciālistu atbalstu. Palika sajūta, ka ar kartupeļu laukā sabristiem zābakiem kabīnē ierausties būtu tā kā žēl... Braucot pa pilsētu, izmēri netraucē iekļauties satiksmē, jo pārdzīvībai lieti noder augstā sēdpozīcija un masīvie sānu spoguļi. Vienīgais trūkums, ka bagāžas nodalījums šim auto nav aizslēdzams. Taču tā nav liela bēda. Jebkuram pikapam varam atrast plašu kravas nodalījumu pārsegu izvēli, kas pasargās to saturu no garnadziem. Internetā pieejamajā bagātīgajā papildu aksesuāru klāstā pieejami ne tikai vienkārši vāki, ar ko kravas kastī nosegst, bet arī dažādu dizainu plastmasas „būdas”, ar kurām no kravinieka var izveidot kaut vai sedanu, universāli vai bezmaz kupeju. Un vispār dažādu papildu aksesuāru un individualizācijas iespēju pikapiem ir vairāk nekā jebkurai citai auto grupai!

Mūsu degustētais auto aprīkots ar „Renault-Nissan” alianses izstrādāto jauno 2,3 litru dCi dīzeļdzinēju ar divām turbīnām, kura maksimālā jauda ir varenī 190 zirgspēki. Viegli un nepiespiesti tie pārvietozmēros iespaidīgi braucamo. Griezies moments 450 Nm pie 1500—2500 apgriezieniem minūtē. Gan tukšgaitā, gan

Turpinājums 6. lpp ➤

SAŅEM IZZIŅU  
30 minūtēs!

**MEDICĪNISKĀ KOMISIJA**

- ▶ autovadītājiem
- ▶ ieroču nēsāšanai
- ▶ pirmstermiņa komisija

TĀLR. 67627653

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

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»

**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

**DGG 31 PIEKABJU NOMA**

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

**NISSAN**  
Innovation that excites

**JAUNĀ NISSAN NAVARA -  
VISPILNĪGĀKAIS APRĪKOJUMS JAU  
BĀZES VERSIJĀ**

**JAU BĀZES VERSIJĀ IETILPST:**

- 160 ZS dzinējs • 3,5 t vilktspēja • ESP un 7 drošības gaisa spilveni
- Manuālā gaisa kondicionēšanas sistēma • Diferenciāla bloķēšana
- Sakabes āķis • Palīg sistēmas braukšanas uzsākšanai kāpumā un lejup no kalna • CD / radio un Bluetooth brīvroku režīms • Apsildāmi priekšējie sēdekļi un sānu spoguļi • "C-Channel" kravas nostiprināšanas sistēma
- 5 g. / 160 000 km ražotāja standarta garantija • 30 000 km / 2 gadu tehniskās apkopes intervāls • u. c.

**CENA, SĀKOT NO 29 360 €** (iesk. PVN)

**VIDĒJAIS DEGVIELAS PATĒRIŅŠ - NO 6,4 l/100 km**

**PIESAKIETIES IZMĒĢINĀJUMA BRAUCIENAM!**

**Norde**

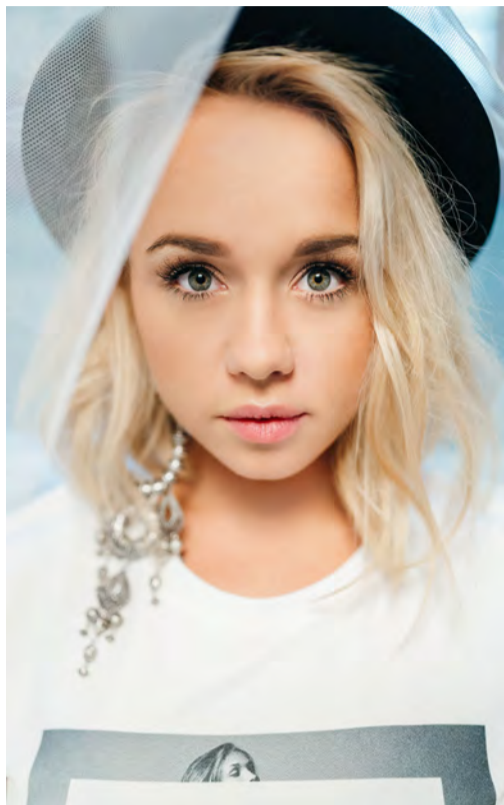
SIA Norde  
Skanstes iela 31a, Rīga  
Tālr.: +371 67 388 422  
www.norde.lv

Attēlēm ir ilustrējoša nozīme. Nissan Navara vidējais degvielas patēriņš: 6,4 - 7,0 l/100 km, CO<sub>2</sub> izmešu apjoms: 169 - 183 g/km.

5 GADU GARANTĪJA  
YOU + NISSAN  
MŪSU SĀLUJUMS. JĀSU PIEREDZE.

## A Kultūras ziņas

## Dziedātāja Aija Andrejeva dosies akustiskajā koncerttūrē „CEĻOJUMS PIE SEVIS”



Dziedātāja Aija Andrejeva 8.februārī ar savu jauno akustisko dziesmu programmu „Ceļojums pie sevis” balsij, čellam, ģitārām un perkusijām dosies

koncerttūrē pa Latvijas pilsētu kultūras namiem. Jaunajā programmā iekļauti visi dziedātājas hīti jeb, kā saka pati Aija, „pašlaik aktuālākās dziesmas, kas ietērtas citās skaņās un krāsās” – Kārļa Lāča, Harija Zariņa, Ulda Marhilēviča u.c. autoru skaņdarbi „Tumsā”, „Kamoliņš”, „Kafijas krūze”, „Lelle”, „What For?!” „Ar tevi lasīju kastaņus”, „Vēl”, „Kā neviens”, „Tu un es”, „Ēnas”, „Pavasaris” u.c.

Dziedātāja uzsvē, ka šī programma, kur dziesmas būs dzirdamas pavisam citādākā skaņējuma, citās krāsās un noskaņās, būs kā noslēgums vienam dzīves un karjeras posmam un skaists tilts uz gaidāmo albumu. „Uz koncertiem, kas skaņēs daudzās Latvijas pilsētās, aicinu visus tos, kas varbūt nav paguvuši noskatīties kādu no maniem lielajiem koncertiem. Gribu ar saviem klausītājiem tikties intīmā un mājīgā atmosfērā, ļaujot viņiem satīties ar sevi un savu Mazo princi,” piebilst Aija.

Jaunajā koncertprogrammā par muzikālo pavadījumu gādās Kaspars Ansons (ģitāras), Jānis Pauls (čells; „Melo M”) un Kaspars Kurdeko (perkusijs).

### Koncertu norises vietas:

8.februāris plkst. 19:00 Ogres Kultūras centrs  
10.februāris plkst.19:00 Saldus mūzikas skola  
12.februāris plkst.18:00 Salaspils kultūras nams «Rīgava»  
18.februāris plkst.18:00 Kandavas Kultūras nams  
24.februāris plkst.19:00 Mārupes Kultūras nams  
25.februāris plkst.19:00 Ikšķiles tautas nams

## Dziedātāja Jāņa Stībeļa koncerttūrē piedalīsies Aminata, Normunds Rutulis, Marta Ritova un citi mākslinieki

30.janvārī, „Europa Royale Hotels” notikušajā preses konferencē pavēstīja dziedātājs Jānis Stībelis, viņa jaunajā koncerttūrē „Sajūti!”, kas sāksies jau pēc divām nedēļām – 14.februārī ar koncertu Ķekavas kultūras namā, – piedalīsies vairāki viesmākslinieki. “Pagaidām varu atklāt trīs vārdus: tā būs dziedātāja Aminata, tas noteikti būs Normunds Rutulis, ar kuru kopā, visticamāk, nodziedāsim dziesmu “Viens, divi, trīs!”, un tā būs Marta Ritova,” saka Jānis, gan piebilstot – pagaidām netiek atklāts, kurā koncertā kurš no nosauktajiem dziedātājiem piedalīsies, taču pavisam noteikti ir zināms, ka ikviena koncerta programmu kuplinās kāds viesis. “Pavisam ir divpadsmit mākslinieki, kas laika gaitā varētu piedalīties manas tūres koncertos, taču tiešām gribu saglabāt nelielu intrigu. Jo tas taču ir tik skaisti – atnākt uz koncertu un izbaudīt kāda viesmākslinieka uzstāšanos, kas būs kā “ķirsītis” uz putukrējuma tortes,” ir pārliecināts Jānis. Viņš arī atklāj, ka vairāk viesu un paplašināts pavadošais sastāvs varētu piedalīties 19.maijā Rīgas Kongresu namā notiekošajā koncertā, ar kuru tiks noslēgta tūres pavasara sesija. “Vasarā jau tāpat ir daudz koncertu, festivālu, pilsētu svētku, tālab tūri “Sajūti!” atsāksim 7.oktobrī ar koncertu Valmieras Kultūras namā.”

Jaunās tūres programmu veidos lielākā daļa Jāņa Stībeļa zināmāko dziesmu (“Es tikai smejos”, “Glāze piena”, “Esi pozitīvs”, “Tikai tev” u.c.) no viņa populārākajiem albumiem, bet, lai programmu atsvaidzinātu, tajā tiks iekļauti viens vai divi jaunu skaņdarbu pirmatkaņojumi no dziedātāja topošā albuma, kā arī viens vai divi senāki un nedaudz aizmirsti skaņdarbi.

Savukārt par tūres nosaukumu Jānis Stībelis saka: “Kad ejam uz koncertu, mēs taču visi vēlamies kaut ko



sajust. Vienam tās varētu būt “skudriņas”, kas skrien pa muguru, citam – pārsvarā dāmām – “tauriņi” vēderā. Ja arī pēc mūsu koncertiem kādam radīsies patīkamas sajūtas, mēs būsim sasnieguši savu mērķi. Taču, protams, kaut ko sajūst mūsu koncertos nav pavēle, bet gan aicinājums.”

Jau informējām, ka 14.februārī savu Latvijas koncerttūri uzsāks pazīstamais dziedātājs Jānis Stībelis, kuram talkā nāks izcilie instrumentālisti Raimonds Macats (taustiņinstrumenti, mutes harmonikas, čells), Miķelis Vīte (perkusijs) un Andrejs Jevsukovs (ģitāra), Oskars Sprogis (basģitāra), kā arī jaunā dziedātāja Megija Naunikas.

### Jāņa Stībeļa tūres „Sajūti!” koncerti notiks:

14.februārī plkst.19 Ķekavas kultūras namā  
19.februārī plkst.18 Vidzemes koncertzālē “Cēsis”

## A Tehniskais birojs

## Braucam ar gāzi!

Kaspars Bergmanis

Pirms daudziem gadiem laikraksts „AutolInfo” rakstīja, ka ir divi būtiski trūkumi braukšanai ar autogāzi — niecīgs degvielas uzpildes staciju skaits un tas, ka modernu auto nevar aprīkot ar tam atbilstošu gāzes iekārtu. Šobrīd Latvijā ir jau 200 autogāzes uzpildes staciju, bet spēkratus ar benzīna iešprīces sistēmām sen jau aprīko ar ceturtās paaudzes autogāzes iekārtām.

Tehnikas progress nestāv uz vietas, un mūsdienu automobīli kļūst arvien sarežģītāki, jaudīgāki un videi draudzīgāki. Ar ko jāreķinās, lai pārbūvētu savu auto braukšanai ar gāzi? Ja izvēlētais auto vēl nav nopirkts, iesakām sazināties ar sertificētu transportlīdzekļu pārbūvētāju Latvijā, kuru tehniskā dokumentācija ir saskaņota CSDD. Ar šo uzņēmumu sarakstu, lai noskaidrotu, cik maksā pārbūve un vai tā ir iespējama izredzētajam modelim, var iepazīties CSDD mājaslapā sadaļā „Transporta līdzekļu pārbūve”. Gāzes iekārtas uzstādīšana automobīlim ar četrām cilindrām benzīna dzinēju maksās, sākot no 640 eiro, bet jāņem vērā, ka daudziem moderniem dzinējiem ir jāuzstāda vārsta eļļošanas sistēma (nepieciešams Japānas un Korejas spēkratiem), kura sadārdzina auto pārbūvi. Piemēram viena izlaiduma gada „VW Golf” var būt aprīkots ar dažādiem dzinējiem. Vienam pārbūve braukšanai ar gāzi izmaksās 640, bet otram — 1200 EUR. Protams, iekārtas cena mainās atkarībā no auto jaudas un cilindrū skaita. Svarīgi ir arī tas, kāds būs gāzes balons — cilindriskais vai toroidālais. Toroidālos autogāzes balonus patērētāji pazīst, un tie ir ļoti populāri, pateicoties ekspluatācijas ērtībai. Šim balona tipam ir rezerves riteņa forma, un tas tiek uzstādīts



tieši tur, kur atradās piektais ritenis. Dažādu izmēru balonu sortiments dod iespēju izvēlēties izmēram maksimāli atbilstošu balonu konkrētam transportlīdzeklim — neatkarīgi no tā, cik liels ritenis bija bagāžniekā. Toroidālie baloni atšķiras ar uzstādīšanas vietu — automobīlim, kuri pārvadā rezerves riteni ārpusē, zem bagāžas nodalījumā (daudziem apvidniekiem un mikroautobusiem), tiek piedāvāti atsevišķie baloni ar marķējumu „OUT” — tie ir izgatavoti no daudz biežākā tērauda, kā arī ir aprīkoti ar ārējiem stiprināšanas elementiem.

Pašiem jaunākajiem un modernajiem automobīļiem ar tiešās degvielas iesmidzināšanas sistēmu savas specifiskās īpašības dēļ jau nāksies uzstādīt vai nu piektās, vai sestās paaudzes gāzes sistēmu. Maz būs Latvijā tādu autoīpašnieku, kuri varēs palielināties, ka viņa auto ir aprīkots ar sestās paaudzes gāzes sistēmu. Gāze tiek iesmidzināta cilindriā caur benzīna sprauslām. Un jebkurā laikā auto var piederināt ar gāzi, jo dzinēju nevajag uzsilīt līdz 35 grādiem ar benzīnu, kā tas ir ar ceturtās

paaudzes gāzes sistēmu. Sestās paaudzes sistēma ir ar ievērojamu cenas lēcieni — sākot no 3000 EUR, un laika ziņā tā nav viena diena, kura nepieciešama, uzstādot ceturtās paaudzes sistēmu. Piektās paaudzes sistēmas jau nav retums, bet arī šīs sistēmas cenas nav mazas. Pirms ķerties pie auto pārbūves, noskaidrojiet izmaksas un aprēķiniet, vai pārbūves investīcija dos ietaupījumu, jo braucat maz.

Rīgā ir teju pussimt servisu, kuri nodarbojas ar gāzes iekārtu uzstādīšanu. Kā izvēlēties īsto? Viennozīmīgi neejiet vienkāršāko ceļu — lētākā cena ne vienmēr sniedz pozitīvu rezultātu ilgtermiņā. Vadošie gāzes servisi sastopas ar to, ka novērs „amatieru” sastrādātos brākus. Vispirms pārliecinieties par to, vai serviss dod garantiju iekārtai un paveiktajam darbam. Vai serviss izsniedz CSDD atzīto pārbūves sertifikātu. Tā kā pēc pārbūves autogāzes tvertne ir jāuzpilda ar autogāzi un jāveic iekārtas pārbaude, kalibrēšana — noskaidrojiet, vai servisam ir apdrošināšana. Ja testa laikā notiek CSNG un par vainīgo tiek atzīts tas, kurš brauca ar jūsu auto, — atbild serviss, bet auto īpašnieka apdrošināšanas reputācija no šāda negadījuma necieš. Ja izvēlētais autogāzes serviss ir kādas autogāzes iekārtu ražotāja pārstā-



vis, Latvijā tas ir uzskatāms par priekšrocību, bet šajos centros cena nebūs tā lētākā. Parasti šādus centrus izvēlas jaunu automobiļu dīleri, kuri klientiem piedāvā jaunus automobiļus ar Latvijā uzstādītu gāzes iekārtu, saglabājot rūpnīcas garantiju. Latvijā darbojas vismaz piecas kompānijas, kuras apkalpo autodīlerus. Ja pārbūvējamam auto ir nepieciešama specifiska iekārta ar ātras darbības sprauslām, elektronisko vārsta eļļošanu, gāzes tvertni, kura jāliek rezerves riteņa vietā, bet rocība neļauj izšķirties par labu pārbūvei — iesakām painteresēties, vai autoserviss nesa darbojas ar finanšu struktūrām, kuras izsniedz kredītu šādām pārbūvēm. Izdevīgāk ir no pirmās dienas braukt ar gāzi, bet par ietaupīto naudu var ātri izmaksāt kredītu.

### Dabaszgāze — problēma!

Ik dienu SIA „Eko Gāze” birojā zvana cilvēki un interesējas, kur var savu auto uzpildīt ar autogāzi, un saņem neapņemto atbildi. Nereti cilvēki savas nezināšanas dēļ nopērk automobili, kurš brauc nevis ar autogāzi (LPG), bet ar dabaszgāzi (CNG). Ar dabaszgāzi brauc taksometri Zviedrijā, Vācijā. Ar dabaszgāzi aprīko spēkratus „Volvo”, „Fiat”, „Mercedes”, „VW”. Šo auto īpašnieki Latvijā saskaras ar ļoti būtisku problēmu — tehniskā apskate. Auto, kurš aprīkots braukšanai ar gāzi, dzinēja atgāzes pārbauda, darbinot to ar gāzi. A/s „Latvijas gāze” jau 2010. gadā informēja sabiedrību, ka slēdz visas saspīstās dabaszgāzes stacijas (CNG), un daudzi CNG auto īpašnieki pārbūvēja

savus spēkratus braukšanai ar autogāzi. Protams, var braukt ar benzīnu, bet šiem automobiļiem jau rūpnīcā ir uzstādīta maza tilpuma benzīna tvertne. Dažiem modeļiem tajā ietilpst labi ja 15 l benzīna. Pārbūvēt auto braukšanai no dabaszgāzes uz autogāzi izmaksā dārgāk, jo esošā iekārta jādemontē. Diemžēl no dabaszgāzes sistēmas elementiem nekas turpmākajā pārbūves procesā neder. Tāpat pārbūve ir jāreģistrē CSDD, un to var darīt tikai sertificēts uzņēmums.

### Ērti un izdevīgi.

Samazinot izmaksas, daudzas autogāzes uzpildes stacijas pārstāja pildīt klientu automobiļus ar operatora palīdzību. Tehniskiem vīriem pašiem uzpildīt savu auto ar gāzi lielu skolu nevajadzēja, cits stāts ir par dāmām. Daudzas nezina, kā to pareizi izdarīt, ir paniskas bailes, vai nav spēka saspīstēt uzpildes pistoles sviru. Kompānija „Eko Gāze”, kura Latvijas tirgū bija automatizēto gāzes uzpildes staciju pionieris, nolēma norīkot savās stacijās operatorus, kuri palīdz uzpildīt auto ar gāzi, paskaidro, kā lietot norēķina termināli. Šāda ekstra tika ātri pamanīta, un dāmas izvēlas „Eko Gāze”, kurā strādā izpalīdzīgi un pieklājīgi operatori. Pērn „Eko Gāze”, atbalstot ģimenes, laida apgrozībā ģimenes karti. Ja tavā ģimenē aug divi vai vairāk bērni, piesakies „Eko Gāze” ģimenes kartei un saņem atlaidi 0,036 EUR par katru iepildīto degvielas litru! Atlaižu kartes var pasūtīt uzņēmuma mājas lapā „www.ekogaze.lv” vai degvielas stacijā pie operatora. Otrā būtiska lieta, ka „Eko Gāze” atlaižu kartē darbojas arī lielākā autogāzes tirgotāja „Latvijas Propāna Gāze” tīklā, kura DUS ir teju visās pilsētās. Piesakieties atlaižu kartei, un par ietaupīto naudu aizejiet uz kādu labu koncertu.

Lai labi ripo!



## Kurzemē jauns antirekords ziemas riepu lietošanā - 0,37 milimetri!

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) un Valsts policija (VP) Latvijas reģionos turpina veikt transportlīdzekļu tehnisko kontroli. Kārtējā pārbaudē Saldus pusē tika uztādīts jauns absolūtais antirekords, kad kāda šoferiņa vadītajai Ford markas automašīnai ziemas riepu protektora dziļums bija vien 0,37 milimetri atļauto 4 milimetru vietā.

Nepilnu divu stundu laikā tika pārbaudīti 30 transportlīdzekļi, pieciem tika sastādīti administratīvā pārkāpuma protokoli par neatbilstošu riepu protektora dziļumu, kas svārstījās no 0,37 līdz 2,74 milimetriem.

Reida laikā tika noteikts arī riepu vecums. Vairumā gadījumu riepu vecums nepārsniedza 10 gadus. Minētajai Ford markas automašīnai bija uzstādītas 1995.gadā ražotas riepas. Vienā gadījumā tika konstatēts, ka transportlīdzeklim uzstādītas Baltkrievijā ražotas riepas, kas nav marķētas atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

Tāpat līdzīgas auto pārbaudes veiktas Liepājā. Nepilnās trīs stundās tika pārbaudīti 42 transportlīdzekļi. Četriem auto tika konstatēts neatbilstošs riepu protektora dziļums, kas svārstījās no 1,5 līdz 3,2 milimetriem. Vienam transportlīdzeklim tika konstatētas neatbilstošas gaismas, savukārt kādam citam auto nebija obligātā civiltiesiskā apdrošināšana. Par visiem minētajiem pārkāpumiem tika sastādīti administratīvo pārkāpumu protokoli. Gan Saldū, gan Liepājā CSDD darbinieki lūdz pievērst pastiprinātu uzmanību to auto vadītājiem, kuru vadīto spēkratu riepu protektora dziļums bija no 4 līdz 4,5 milimetriem.

CSDD kopā ar VP turpinās veikt auto pārbaudes uz ceļiem arī citviet Latvijā.

## CSDD Rīgas Motormuzejā no janvāra pieejams mūsdienīgs audio gids

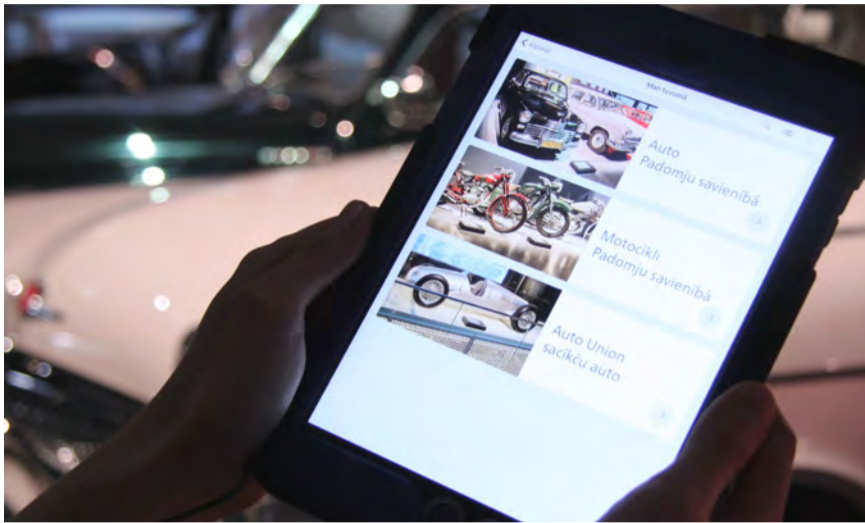
CSDD Rīgas Motormuzejs līdz ar modernas un interaktīvas ekspozīcijas izveidi, muzeja apmeklētājiem no janvāra sākuma piedāvā iepazīt seno spēkratu vēsturi audio gida pavadībā.

Audio gids ietver interesantākos stāstus par muzeja seno spēkratu kolekcijām, būtiskiem autobūves vēstures notikumiem, kā arī informāciju par katru muzejā apskatāmo spēkratu.

Jāuzsver, ka Rīgas Motormuzeja audio gida risinājums piedāvā apmeklētājam

sargāto satiksmes dalībnieku problēma, liecina Ceļu satiksmes drošības direkcijas analizētie statistikas dati par 2016.gadu.

Būtiski, ka pie nemainīga vai pat nedaudz augoša Latvijas autoparka, pērn par 16 % ir samazinājies avārijās bojā gājušo skaits (2017.gada 1.janvārī –vairāk nekā 752 tūkstoši transportlīdzekļi, kuri piedalās ceļu satiksmē). 2016.gads ar 157 bojā gājušajiem ir bijis rekordgads



brīvi veidot savu muzeja apskates maršrutu. Programma automātiski nosaka apmeklētāja atrašanās vietu muzeja ekspozīcijā un atskaņo audio stāstījumu par tiem spēkratiem un kolekcijām, kas atrodas netālu no apmeklētāja atrašanās vietas. Tiklīdz apmeklētājs dodas tālāk uz nākamo kolekciju, audio gids piedāvās stāstījumu par nākamajiem eksponātiem.

Pie tam, lai atvieglotu orientēšanos muzejā, audio gidā pieejama arī ekspozīcijas navigācijas karte un spēkratu meklētājs. Ievadot meklētājā interesējošā spēkrata nosaukumu, audio gids norādīs uz konkrētu objekta atrašanās vietu.

Audio gidu iespējams iegādāties muzeja informācijas centrā un tie pieejami latviešu, angļu un krievu valodās. Drīzumā plānots audio gidu papildināt ar lietuviešu, igauņu un vācu valodām.

Vairāk informāciju aicinām meklēt mājas lapā .

## 2016.gadā samazinājies bojā gājušo auto vadītāju un pasažieru skaits,

bet aktuāla problēma ir gājēju, velosipēdistu un moto braucēju drošība!

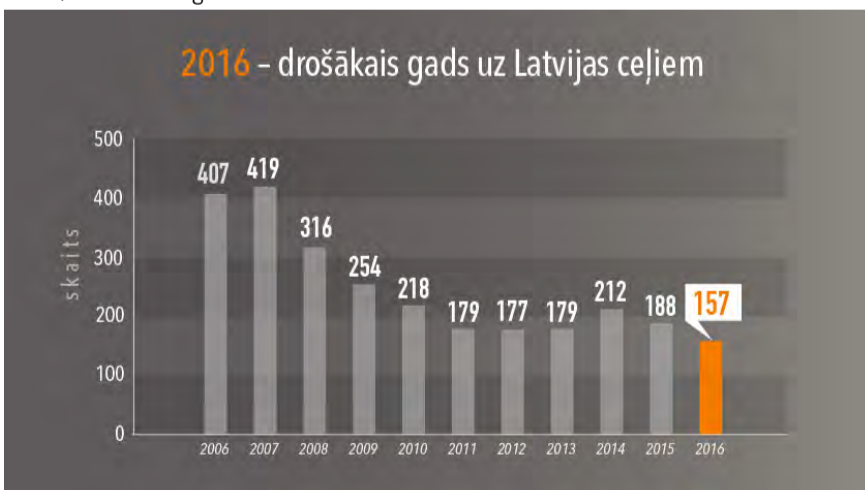
2016.gadā par 25% ir samazinājies bojā gājušo autovadītāju un pasažieru skaits, bet nemainīgi aktuāla ir mazāk aiz-

ma, lai cilvēkiem nebūtu iespējams izraisīt avārijas ar traģiskām sekām,” uzsvē CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš. “Tikai tad, ja bērns, iznākot no skolas, nevarēs uzskriet uz ielas; tikai tad, ja būs ierobežots līdz minimumam risks iebraukt grāvī vai pretējā braukšanas joslā; tikai tad, ja autovadītājs sajūtīs, ka viņa uzvedība tiek nemitīgi kontrolēta, mēs būsīm izveidojuši visiem satiksmes dalībniekiem drošu vidi.”

2017.gads uz Latvijas ceļiem ļoti sarežģītos laika apstākļos ir iesācies salīdzinoši mierīgi – 10 dienās - viens bojā gājušais. Šajā gadā, līdzīgi kā pērn, ar dažādiem drošības līdzekļiem tiks pastiprināta kontrole uz ceļiem. Tāpat sabiedrības doma tiks ietekmēta ar dažādu kampaņu, izglītības projektu un pasākumu palīdzību. Taču šobrīd satraucošākais fakts ir Latvijas Valsts ceļu apkopotā informācija liecina, ka Latvijā ir pārliecinoši zemākais valsts finansējums autocelļiem starp Baltijas valstīm. Turklāt, ja vēl pāris gadus ceļi tiks būvēti par Eiropas Savienības (ES) finansējumu, no 2020.gada ES finansējuma ceļiem vairs nebūs.

Pateicoties regulārajām satiksmes drošības kampaņām un kontrolei uz ceļiem, pēdējos gados būtiski ir samazinājies avāriju skaits, kuras izraisa reibumā pie stūres sēdušies autovadītāji. Piemēram, ja pirms 10 gadiem dzērājšoferu izraisītajās avārijās bojā gāja 84 cilvēki, pērn šis skaits ir samazinājies septiņas reizes (2016.gadā 12 cilvēki zaudēja dzīvības reibumā izraisītajās avārijās). Svarīgi, ka visievērojamākais progress ir panāks bērnu dzīvību nosargāšanā. Pagājušajā gadā uz ceļiem bojā gāja 2 bērni vecumā līdz 15 gadiem; 2015.gadā – 11 bērni.

Gaismu atstarojošā apģērba popularizēšanas rezultātā bojā gājušo gājēju skaits ir samazinājies par gandrīz 13%, taču problēma vēl aizvien ir aktuāla – katrs trešais bojāgājušais ir gājējs. Turklāt pēdējo gadu tendence iezīmē to, ka gandrīz puse gājēju iet bojā pilsētās. Tas ir kārtējais brīdinājuma signāls, ka gājējiem katastrofāli trūkst viņiem domātā infrastruktūra kā pilsētās, tā arī ārpus tām. Satiksme uz ceļiem kļūs vēl drošāka tad, ja visas iesaistītās institūcijas par to pastiprināti rūpēsies. “Pēc Skandināvijas parauga ir jārada sistē-



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.

ma, lai cilvēkiem nebūtu iespējams izraisīt avārijas ar traģiskām sekām,” uzsvē CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš. “Tikai tad, ja bērns, iznākot no skolas, nevarēs uzskriet uz ielas; tikai tad, ja būs ierobežots līdz minimumam risks iebraukt grāvī vai pretējā braukšanas joslā; tikai tad, ja autovadītājs sajūtīs, ka viņa uzvedība tiek nemitīgi kontrolēta, mēs būsīm izveidojuši visiem satiksmes dalībniekiem drošu vidi.”

2017.gads uz Latvijas ceļiem ļoti sarežģītos laika apstākļos ir iesācies salīdzinoši mierīgi – 10 dienās - viens bojā gājušais. Šajā gadā, līdzīgi kā pērn, ar dažādiem drošības līdzekļiem tiks pastiprināta kontrole uz ceļiem. Tāpat sabiedrības doma tiks ietekmēta ar dažādu kampaņu, izglītības projektu un pasākumu palīdzību. Taču šobrīd satraucošākais fakts ir Latvijas Valsts ceļu apkopotā informācija liecina, ka Latvijā ir pārliecinoši zemākais valsts finansējums autocelļiem starp Baltijas valstīm. Turklāt, ja vēl pāris gadus ceļi tiks būvēti par Eiropas Savienības (ES) finansējumu, no 2020.gada ES finansējuma ceļiem vairs nebūs.

## Pienācis laiks konkursa “Gribu būt mobils” pusfināliem Latvijas pilsētās!

Noslēgusies neklātienas kārta CSDD rīkotajā konkursā “Gribu būt mobils” 6. - 8. klašu skolēniem par ceļu satiksmes noteikumiem. 70 komandas ar labākajiem rezultātiem sacentīsies pusfinālos 7 Latvijas pilsētās!

Pirmais no pusfināliem norisināsies 20. janvārī Aizkrauklē un tajā piedalīsies 10 labākās reģiona komandas. Pusfinālu laikā to dalībniekiem nāksies parādīt savas padziļinātās zināšanas ceļu satiksmes dro-

šības noteikumos, iesaistoties gan stafetē, gan interaktīvos uzdevumos, gan citās interesantās aktivitātēs. Visos pusfināla kontrolpunktos būs jāizmanto savas teorētiskās zināšanas un arī radošā pieeja, katram dalībniekam izmantojot savas novatora prasmes. Veiksmīgam startam būs nepieciešams gan saliedēts komandas gars, gan spēja individuāli parādīt labu sniegumu.

Komandas, kas vislabāk būs parādījušas savus spēkus un zināšanas pusfinālā, saņems vērtīgas balvas – pirmā vieta braucienus uz Ahhaa zinātnes centru, otrā - velosipēda spidometrus, bet trešā vieta - velosipēda saslēdzējus, taču pārējiem dalībniekiem tiks dāvāti atstarojoši piemiņas suvenīri – vestes, aproces un kreklī. Skolēnu komanda ar labāko rezultātu pusfinālā tiks aicināta uz lielo finālu, kur sacentīsies par galvenajām balvām - pirmās vietas ieguvēji katrs saņems geroskūteri un Velopolisi, ko dāvina AAS “BTA Baltic Insurance Company”, otrās vietas ieguvēji – 4G mobilo internetu ar rūteri 6 mēnešiem, trešās vietas ieguvēji – dāvanu karti ceļojuma izvēlei 50 EUR vērtībā, taču visi pārējie fināla dalībnieki – sporta preču veikala dāvanu kartes. Konkursa organizatori ir parūpējušies arī par pārsteiguma balvām.

Šogad “Gribu būt mobils” norisinās jau desmito reizi, attīstot skolēnos ceļu satiksmes drošības izglītības prasmes un gatavojot jauno satiksmes dalībnieku paaudzi, kas apzinās savus pienākumus un tiesības uz ceļa.

Konkursa pusfināli notiks janvārī un februārī:

1. februārī Jelgavas 2. pamatskolā;
8. februārī Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzijā;
9. februārī Liepājas Oskara Kalpaka 15. vidusskolā;
10. februārī Daugavpils centra vidusskolā;
11. februārī Baložu vidusskolā.

## Autosporta vēsture



## Stasim Brundzam 70!

22.februārī 70 gadu jubileju svinēs legendārais lietuviešu autosportists Stasis Brundza. Daudzkārtējais PSRS čempions ar LADA sporta auto cīnījās arī ārpus dzelzs priekškara un guva godalgas. Talantīgais autosportists Lietuvā izveidoja sporta auto ražošanu, kuras mērķis bija radīt un gadā saražot ap 200 „B” grupas Lada Samara automobiļu. Pirmie auto tika

radīti, bet līdz cīņai netika, jo 1987.gadā šī ātrā un bīstamā sporta klase tika aizliegta. Bērniībā Stasis spēlēja čellu un ceļu lasīja kā notis. Parasti stūrmanis viņam diktēja 7 līdz 9 līkumus uz priekšu un kā virtuozs viņš veica filigrānas sānslīdes iekarojot fanu mīlestību. Šobrīd Stasis Brundza ir Lietuvas Seima deputāts.

**AUTOVEIKALS**  
**MAZDA 6 un 626**  
 Jaunas rezerves daļas uz vietas un pēc pasūtījuma!



Rīga, Strēlnieku iela 6  
 Tālr. 67331505, 9-19  
 mob. 29516624 10-15

**JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS**



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

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

**autGāze**  
**GĀZES IEKĀRTU**  
 UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.  
 Uzstādot iekārtas pie mums,  
**DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS**  
**ATLAIŽU KARTES** autogāzes uzpildes stacijās.  
**AUTO REMONTS.** Piekarei, dzinējiem, elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas, magnetolas, parkošanās sensorus.  
 Uzpildām un remontējam **KONDIČIONIERUS.**  
 A. Deglava 60, Rīga, tālr. 67802480  
 mob. 29400989, www.autogaze.lv

 Degustācija

# Renault Talisman Grandtour un Opel Insignia Sports Tourer


**Agnis Krauja**

Krossoveru neapturamā invāzija ir samazinājusi Eiropas pircēju interesi par vidējās klases jeb D segmenta universāļiem, un to tirgus daļa pēdējos gados samazinājusies no 18 līdz 14 procentiem. Atšķirībā no D segmenta sedanīem, ko mūspusē vairāk izvēlas uzņēmumi, universāļu mērķauditorija ir privātpersonas. Samērā turīgā un konservatīvā klientu bāze, kas šodien skatās uz lielajiem ģimenes universāļiem, visticamāk, nepievērsīs pārāk daudz uzmanības tādiem raksturlielumiem kā maksimālais ātrums vai sekunžu desmitdaļas paātrinājumam līdz 100 km/h, pat nelielas degvielas patēriņa atšķirības puslitra robežās uz 100 km vai pāris litru atšķirības bagāžnieka ietilpībā nebūs izšķirošas. Viņi izvēlēšies to auto, kas tīri subjektīvi spēs sniegt patīkamākās sajūtas kā ikdienas braucienos, tā arī garākos brīvdienų ceļojumos.

Visnotaļ konservatīvajā D segmentā „Renault Talisman” ir radījis nelielu revolūciju. Pēdējā laikā līdzīgu savilņojumu spēja izraisīt tikai „Opel Insignia” parādīšanās 2008. gada rudenī. Eiropas autopresē toreiz bija lasāmas prognozes, ka beidzot parādījies auto, kas gāzīs no troņa pasātu. „Insignia” tas gan izdevās tikai Lielbritānijā...

## Renault Talisman Grandtour

„Renault” ir trešais lielākais autoražotājs Eiropā, tāpēc tā modeļu klāstā jau sen prasījās kārtīgs D segmenta bizness un ģimenes vāģis. „Talisman” franču autoražotāja modeļu gammā aizvieto Eiropā populāro „Laguna”, kas savā 20 gadu pastāvēšanas laikā visās trijās paaudzēs ieguvusi samērā daudz cienītāju. Taču „Renault” pārstāvjiem patīk uzsvērt, ka „Talisman” nav vis nekāds „Laguna” pēctecis, bet pilnīgi jauns modelis. Jaunā auto izskatā acs vairs nepamana nekādas tipiski franciskas divainības, tādēļ kvēlākie franču auto fani pat gatavi apgalvot, ka „Talisman” pie-trūkst tradicionālā franču šarma. Taču lielākajā daļā Eiropas „Talisman” par savu izskatu ir izpelņījis skaļus komplimentus. Dizains esot pievilcīgs, cienīgs un... tāds vāciski akurāts. Daži Eiropas auto žurnālisti pat atļāvušies pajokot, ka bez milzīgās „Renault” emblēmas uz radiatora šis auto tikpat labi varētu tikt stādīts priekšā arī kā jaunais 2017. gada „VW Passat” un... visi

noticētu. „Renault Talisman” ir ļoti liels automobilis, faktiski ielaužoties augstāka segmenta teritorijā, tā parametri runā paši par sevi — garums 4865, platums 1890, augstums 1465, riteņu bāze 2809 mm. „Talisman” ir 8 cm garāks nekā par klases etalonu uzskatītais „Volkswagen Passat”, kas pats par sevi negarantē priekšrocības, taču francūzīm ir arī par 2 cm garāka riteņu bāze un par 3,6 cm lielāks platums, kas uzlabo salona ērtības!

„Renault” jaunais flagmanis tiek ražots Francijā. Automašīnas platforma aizgūta no komfortablā minivena „Renault Espace”, no kā „Talisman” mantojis arī dzinēju, krāsaino planšeti viduskonsolē un stūri, taču „Espace” īpatnējās, kosmiskās pāmesumu sviras vietā „Talisman” EDC divsajūgu pānesumkārbu komandē parasts, ikvienam saprotams ātrumkloķis. „Talisman” piedāvā svaigu interjeru, kas harmoniski sasaucas ar automobiļa ārēni. To varētu raksturot ar diviem vārdiem — moderns un konservatīvs. Sēdekļu pamatnes garums, sānu atbalsts un regulēšanas diapazons sniedz atzīstamu komfortu dažādu augumu braucējiem. „Talisman” ir labi aprīkots pat lētākajā no četriem izpil-



dījumiem — „Life”. Tam ir automātiskā divu zonu klimata kontrole, gaismas un lietus sensori un jumta reliņi universālim. Taču divi interesantākie izpildījumi ir „Intense” un „Initiale Paris”, jo tajos ir iekļautas dažādas jaunās tehnoloģijas un tāds moderns drošības aprīkojums kā drošas distances kontrolsistēma un ārkārtas bremzēšanas sistēma. Braukšanas režīmu izvēle „Multi Sense” ne vien manipulē ar automašīnas temperamentu, bet arī iedala citu krāsu gammu pilnībā animētajam spi-

dometram un interjera „ambientajam” apgaismojumam.

„Talisman” universāļa versijā „Grandtour” dizainā saglabātas sedana jutkliskās līnijas, bumeranga formas dienasgaismas priekšā un tā pati izstieptā optika aizmugurē. Universālis ir tikai par 2 centimetriem garāks par sedanu un tikai sprīdi augstāks. Salonā ir vietas pieciem pieaugušajiem, kas varēs baudīt komfor-



niels standartā piedāvā 572 litru ietilpību, kas ir mazāka nekā sedanā 608 litri. Taču tā nenoliedzami ir krietni praktiskāka nekā sedanam, to nepieciešamības gadījumā var piekraut līdz jumtam. Ja arī tad vēl vietas nepietiek, ar vienu pogas spiedienu automātiski nolaižam aizmugures sēdekļus, un kravas telpas ietilpība pieaug līdz 1681 litriem, kas ir cienījams lielums šā tirgus segmenta kontekstā. Lai piekļūtu šim plašumam, ir jānospiež cita podziņa, lai elektriski atvērtu (papildaprīkojums par 420 eiro) milzīgo bagāžnieka vāku, kas nosedz visu auto aizmuguri. Bet, nākot no lielveikala ar smagiem iepirkumu maisiņiem abās rokās, pietiek ar vienu pareizu kājas kustību zem bampera, lai bagāžnieks



kāmus spoguļus, miglas lukturus un pat vadītāja sēdekļa masāžas funkciju. Degustējamam auto nav „4Control” sistēmas un adaptīvo gaismu, nav adaptīvās kruizes. Viss pārējais iekļauts! „Grandtour” degustācijas braucienā Rīga—Belostoka—Rīga veicām ar vidējo degvielas patēriņu 5,4 l/100 km.

„Talisman Grandtour” vadāmību, gaitas īpašības un jaudu varētu raksturot kā optimālu salikumu: auto ir gana dinamisks visos režīmos, savukārt piekare piedāvā veiksmīgu kompromisu starp pārliecinošu virsbūves kontroli un komfortu. Uz Latvijas ceļa nolāpītā asfalta auto, kurš balstās uz samērā bieziem 17 collu riteņiem (riepas 225/55 R17), ripo patīkamāk, jo tam ir

mazāka izmēra riteņi ar augstāka profila riepām, nekā iepriekš degustējam „Initiale Paris” sedanam ar 19 collu diskkiem. Dīzelīša 130 zirgi apbrīnojami straujji (paātrinājums 0—100 km/h 10,8 s) iekustina vairāk nekā pusotras tonnas smago auto. Pilsētas režīmā viss notiek gana žigli, arī uz šosejas nav problēmu ar apdzīšanu. Gaita un atsaucība stūrei piešķaņota izskatam, gandrīz piecus metrus garais iespaidīgais spēkrats nesteidzīgi aristokrātiski un ar pašcieņu pārvietojas pa šoseju kā lepns kruiza kuģis okeānā. Ceļa nelīdzenumi tā balstiekārtu nespēj īpaši satraukt, salonā pasažieri bauda komfortu un klusumu. Varbūt vienīgi dziļos asfalta viļņos virsbūve tiek nedaudz sašūpota, taču kopumā šis kuģis ir stabilāks, nekā varēja gaidīt. Arī straujās virāzās tas spītīgi turas trajektorijā, likumos nešķiebjas, spītējot fizikas likumiem. Šaurajās lielveikalu stāvvietās auto demonstrē saviem izmēriem pārsteidzošu izveicību. Veiklā stūres darbība priecē, bet aizmugures pāredzamību atvieglo atpakaļskata kamera ar trajektoriju līknēm uz ekrāna (papildaprīkojums par 521 eiro).

viesmīlīgi atvērtos, ja vien tev kabatā ir auto atslēgas.

Tāpat kā sedanam, arī „Talisman Grandtour” nav par 1,6 lielāku dzinēju, kas šāda izmēra automašīnai šķiet mazliet nepierasti pat mūsdienu „downsizing” tendences kontekstā. Motoru izvēle tāda pati kā sedanam — trīs jaudu (110, 130, 160 ZS) dīzelāgregāti un divi benzīna turbo motori — attiecīgi 150 un 200 ZS.

Degustācijai nodotais „Grandtour” aprīkots ar 1.6 dCi 130 dīzelāgregātu, kura jauda ir 130 ZS pie 4000 apgr./min, bet griezes moments 320 Nm pie 1750 apgr./min. Ar šo auto kādā nedēļas nogalē devāmies degustācijas braucienā uz Poliju, uz tuvāko lielo pierobežas pilsētu Belostoku, līdz kurai no Rīgas ir aptuveni 500 kilometru.

Tāpat kā sedans, arī „Talisman Grandtour”, kura garums ir 4,86 m, ir pieejams ar visnotaļ bagātīgu mūsdienu jaunāko tehnoloģiju paketi drošības un komforta jomā.

„Grandtour” pieejams četros aprīkojuma līmeņos. Mūsu degustētais auto ieguvis otro, jeb „Zen” līmeni, ir aprīkots ne tik izšķērdīgi, bet piedāvā mazāku — 7 collu — skārienekrānu, „Multi-sense” sistēmu ar pieciem režīmiem, parkošanās sensorus, bezatslēgas iedarbināšanu, elektriski nolo-

# Renault Talisman Grandtour un Opel Insignia Sports Tourer

➤ Turpinājums no 4. lpp

## Degustācijas secinājumi

Savā tirgus segmentā „Renault Talisman Grandtour” izcelsies ar komfortu, dizainu un oriģinalitāti. Liels, ērts un kluss auto ar ekonomisku dīzeļmotoru un labu līdzsvaru starp gaitas komfortu un vadāmību. Vizuālais tēls, ietilpība un braukšanas īpašības rada iespaidu, ka šim auto jābūt krietni dārgākam, nekā izrādās patiesībā. „Renault Talisman Grandtour” sākuma cena ir 26 780 eiro (1.6 Tce 150 ZS), tā ir iespēja tikt pie milzu universāla par mazāk nekā 27 000 eiro! Lētākais dīzelis 1.5 dCi 110 ZS maksā 23 825 eiro, bet „Grandtour” 1.6 dCi 130 — no 26 780 eiro, 1.6 dCi 160 — sākot no 29 730 eiro.

Elegants interjers, patīkamas sajūtas braucot... Ko vēl var vēlēties? Gandrīz ideāls ģimenes auto! Tas ir ļoti ietilpīgs, tam ir labs gaitas komforts un vadāmība, kā arī nevainojama trokšņu izolācija. 1.6 litru tilpuma dīzeļmotors ir gana jaudīgs un ekonomisks. Vēl nekad neviens franču auto nav licis folksvāģena pasātam justies tik apdraudētam. „Talisman dCi 160 EDC Initiale” izpildījumā par 37 350 eiro ir pietiekami reprezentabls, lai jebkurā lielpilsētā, tam aizsvīkstot garām, ielas malā apraustos visas sarunas un pagriezto galvas. Šāds auto ar „4Control” šasijas un aktīvās balstiekārtas kombināciju, „Nappa” ādas salonu un „Bose” audio sistēmu jau ir aizmirsis par pasātu un iesniedzies „Audi A4” teritorijā...

## Opel Insignia Sports Tourer

Latvijas tirgū „Renault Talisman” galvenie konkurenti solās būt vācu automobiļi „VW Passat” un „Opel Insignia”. Neilgi pirms „Talisman Grandtour” degustācijas saņēmumu piedāvājumu kārtējo reizi izbraukt ar „Opel Insignia”. Šoreiz tas bija universālais „Sports Tourer”, kas aprīkots ar 2 litru (170 ZS) CDTi dīzeļdzinēju un automātisko pārnesumkārbu. Šis demoauto bija aprīkots pēc pilnas programmas, un tā cena sastādīja ievērojamus 48 758 eiro. Ar šo auto aizbraucu uz 400 km attālo Lietuvas kūrortpilsētiņu Druskininki. Pēc 2014. gada feislifta „Opel Insignia” jau tā izskatīgais dizains ir kļuvis vēl pievilcīgāks. Auto ir aptuveni 5 metrus garš un no ārpuses šķiet masīvs un ietilpīgs. Lukuri izteiksmīgi, un gaismas diodes piešķir jau pa gabalu atpazīstamus vaibstus. Ja savu „Insignia” vēlamies padarīt vizuāli sportiskāku, vajadzētu pasūtīt „OPC Line” rūpnīcas tūningu, kāds bija mūsu demo mašīnai.

Salīdzinot ar „Opel Insignia Sports Tourer”, franču „Talisman Grandtour” ir par 43 mm īsāks, par 55 mm zemāks, bet par 34 mm platāks. „Talisman” bagāžnieka standarta ietilpība 572 litri ir par 32 lit-

žoties pie stūres, pārņem sportiska sajūta — slīps stikls priekšā, šauri logi sānos, sporta sēdekļi, kuri stingri ieskauj, un sportiska stūre ar metāla elementiem, kura pati ērti ieguļ rokās. Te uzreiz jūtos stilīgi, komfortabli un ērti. „Insignia” eleganti sportiskajā salonā, kurā vadītāja un pasažiera vietas nodalītas ar augstu viduskonsoli, neatradīsim tādu plašuma sajūtu kā jaunajā „Talisman”. Mūsu demo auto vēl bija aprīkots ar vasarā tik noderīgo panorāmas jumta lūku, kuras dēļ nedaudz



riem lielāka nekā „Insignia”, bet maksimālā ietilpībā 1681 litri francūzis par 151 litru pārspēj vācieti. Lai gan „Opel Insignia” ir visai liels un masīvs auto, iesē-

samazinās „galvas telpa” braucējiem, tādēļ es ar savu 1,88 metru augumu sajūtu, ka no pakauša līdz griestiem paliek ļoti maz vietas. Taču „Insignia” pamatoti lepo-



jas ar saviem superērtajiem, ergonomiskajiem sporta sēdekļiem, kam ir mediķu komisijas piešķirts īpašs AGR sertifikāts un kurus var saregulēt pēc sirds patikas ļoti plašā diapazonā. Šajos krēslos es izbaudīju katru brauciena mirkli! Arī aizmugurē sēdēt ir diezgan ērti un, salīdzinot ar hečbeku, „Sports Tourer” aizmugurē ir pietiekami daudz vietas arī galvas rajonā. Pat aiz mana atbīdītā priekšējā sēdekļa aizmugurē sēdošajam palika vieta kājām. Atzinību pelna multimediju sistēma, kur viss ir relatīvi vienkārši atrodamas un saprotams. Pat digitālais mērinstrumentu panelis ir konfigurējams tā, lai katram būtu pa prātam. Tikai jaunās klimata regulēšanas sensorpogas ik pa laikam nenostrādā uz pirksta pieskārienu. Skaņas izolācijas ziņā „Insignia” salons nedaudz piekāpjās „Talisman”. Un „Insignia” salokāmā lielā atslēga izskatās novecojusi un nepiemērota tik prestižam spēkratam. Bagāžnieks izmēros gana liels, taču bampers ir ļoti plats un līdz bagāžnieka dziļumiem sanāks ļoti tālu sniegties. Par laimi, „Opel” piedāvā izbīdāmās grī-



lis ir liels, komfortabls un stabils auto. Gaita vienmērīga pat pa nelidzenu, tipisko Latvijas ceļa asfaltu, auto nezaudē stabilitāti pat lielā ātrumā. Tas labi turas uz ceļa, un savu reizi prieciņu spēš sagādāt arī aktīvas braukšanas cienītājiem. Tomēr

„Insignia” nav sportists, bet drīzāk gan šoseju „kruizers” gariem pārbraucieniem — ērts, ātrs, ekonomisks, braukšana kā atpūta. Degustācija pārliecināja, ka arī garākos ceļa gabalos ar „Insignia Sports Tourer” braukt ir viegli, ērti un patīkami.

## Degustācijas secinājumi

„Opel Insignia” 2014. gadā piedzīvoja feisliftu, kas ne tikai uzlaboja jau tā izskatīgās mašīnas eksterjeru un interjeru, bet arī dzinēju un braukšanas īpašības. Universālais „Sports Tourer” ir krietni ietilpīgāks un ērtāks ģimenes auto nekā sedans, kurā gara auguma aizmugures pasažieriem varētu rasties neērtības ilgstošos ceļojumos. Kopumā interjers pēc atjaunošanas krietni pietuvojies „Premium” standartiem. Šādam lielam, stabilam un relaksējošam auto piemērotākais dzinējs ir 2,0 litru CDTi dīzelis, kas sniedz saprātīgu jaudas un ekonomijas kompromisu. „Insignia” ir elegants, ietilpīgs ģimenes universālais ar plašām aprīkojuma iespējām. Atjaunotais modelis ir pietiekami labs, lai joprojām būtu konkurētspējīgs savā tirgus segmentā un pat mestu izaicinājumu biznesa klases konkurentiem. „Opel Insignia Sports Tourer” cena ar 1.6 CDTi ecotec 136 ZS dzinēju un 6 MT sākas no 23 187 eiro. Ar 2.0 CDTi ecotec 170 ZS dzinēju un 6 MT cena sākas no 26 807 eiro.

## SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?

SIA „Motors A5” to izdarīs ātri un par ļoti pieņemamu cenu. Mēs nepiedāvājam viltīgas atlaides un klientus nemānām ar neesošiem remonta darbiem!

Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaiņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukuru 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



# Nissan Navara



## Turpinājums no 1. lpp

kustībā dzinējs darbojas vienmērīgi un nerada pārlietu lielu vibrāciju un salonā praktiski nav dzirdams. Specifikācijā norādīts, ka vidējais degvielas patēriņš ir 7 litri uz 100 km, bet reālajā dzīvē ziemas apstākļos tas nepārsniedza 9 litru robežu. „Navara” kopš modeļa pirmsākumiem ir pretendējusi uz dinamiskākā pikapa titulu, ko modelis ar 190 ZS dīzeļmotoru godam attaisno. Līdz simtiņam tas ieskrienas 10,8 sekundēs. Protams, var rasties jautājums — kāpēc kartupeļu maisi būtu jāved 184 km/h ātrumā? Taču dinamika ir patīkama arī tad, ja tev aizmugurē atrodas kravas kaste...

„Navara” joprojām saglabā nesošā rāmja konstrukciju, taču aizmugurējam tiltam pilnībā nomainīta piekare. Agrāko atsperlāgu vietā tagad ir daudzsviru spirālsperu piekare, kas auto gaitu padara daudz komfortablāku. Auto jūtas kā okeāna kreiseris, viegli pārvarot gan asfalta bedres, gan grantsceļu trepi. Lielā pašmasa (2080 kg) likusi konstruktoriem piekari

vienmēr tas brauks ar pilnu kravas kasti, kuras izmēri 1537x1560 mm. Salāpīts asfalts šim automobilim problēmas nerada, taču, braucot bez kravas pa lielākiem nelīdzdzenumiem, pikaps kļūst nemierīgs. Vajadzētu iekraut balastu, kādus 300 kilogramus... Uz slidena grants ceļa „Navara” turas teicami. Stabilitātes kontrole šķiet pārlietu piesardzīga, taču to iespējams daļēji atslēgt. Latviju novembra vidū pārsteigušais putenis mūsu „Navara” padarīja par īstu karali — kamēr dārgi krossoveri un izsmalcināti biznesa sedani bažīgi taustījās uz sniegotā Vidzemes šosejas asfalta, „Navara” ar pilnpiedziņas režīmu bez mazākās piepūles un šaubām, maigi žūžodama, traucās uz priekšu visiem garām... Kopumā jāteic, ka „Navara” vadāmības īpašības uz asfalta ir tuvākas modernās krossoveru klases spēkratiem nekā lielākajai daļai pikapu.

Bezceļa veiksmes formula ir vienkārša — plaši piekares gājieni, lieli iebraukšanas/izbraukšanas leņķi, gandrīz 30 cm augsts klirens un labas 255/60 R18 riepas — tas viss ir mūsu „Navara” bruņojumā,

radīt diezgan stingru, lai auto ar pilno masu virs 3 tonnām spētu lielā ātrumā adekvāti uzvesties ceļa virzās. Kravnesība ir zem tonnas — 972 kilogrami. Ne jau



pus ieskaitot, šeit kļātos grūti, jo virsbūve pārslōgotu aizmugurējo asi, neļaujot strādāt priekšējai. Augstprātīgā mierā mūsu „Navara” bez redzamas un dzirdamas piepūles tiek tam pāri, it kā jautādama: „Vai tas ir viss „offroad”, ko jūs man varat piedāvāt?”

Samērā šaurajā pikapu segmentā „Navara” izskatās gana braši, jo uz konkurentu fona pozitīvi izceļas ar dizainu un salona ērtībām, nebaudās nekādu bezceļu un piedāvā aprīkojumu, komfortu un braukšanas īpašības, kādas vēl nesen piemita prestižiem krossoveriem. Lai gan neesam vēl izmēģinājuši pēngad atjaunoto „Navara” galveno konkurentu „Toyota Hilux”, mēģināsim šos abus populāros pikapus salīdzināt vismaz „uz papīra”. Vizuāli „Nissan Navara” šķiet lielāks, vīrišķīgāks, nedaudz smagnējāks. „Navara”

ārējie izmēri (cm) — 533 garums, 185 platumš, 184 augstums, 315 riteņu bāze. Salīdzināšanai — „Toyota Hilux” ir tikai dažus centimetrus garāks, šaurāks un augstāks, bet „Navara” ir par 6,5 cm garāka riteņu bāze. Klirens abiem auto ir vienāds. „Navara” ir 2910 kg pilnā masa, „Hilux” ir par 170 kg smagāks. „Navara” kravas kastes garums (cm) 175, platumš 156, šaurākā vieta 113, „Hilux” kravas kaste ir par 20,5 cm īsāka, par 4,5 cm šaurāka un šaurākajā vietā starp riteņu arkām arī par 3 cm atpaliek no „Navara”. Vājā vieta abiem kopīga — kravas telpā attālums starp riteņu arkām ir par mazu, lai „eiropaleti” (120x80 cm) liktu šķērsām, tuvāk kabīnei. „Navara” piekabes maksimālais pieļaujamais svārs ir pārsteidzošs — 3500 kg, „Hilux” var pavilkt 2500 kg smagu piekabi.

## Degustācijas secinājumi

No praktiskā viedokļa pikaps „Nissan Navara” ir pielietojams teju visās dzīves jomās — celtniecībā, lauksaimniecībā, medicībā un tūrismā. Gan universāls kreiseris, gan īsts darba zirgs, kas nešauboties izbrauks purvam cauri un pļavai pāri, visām sniega kupenām par spīti. Monumentāls un nesalaužams, 190 ZS dīzeļdzinējam nekad netrūkst jaudas, kā iemin — tā iet, it kā 3 tonnas būtu vieglas kā spalviņa. Pietiekami dinamisks uz šosejas, neatpaliek no vieglajiem. Pilsētā liels, bet palīdz atpakaļskata kamera. Ar tukšu kravas kasti uz Latvijas ceļa asfalta nedaudz kratās, bet īstām dangām lido pāri bez aizķeršanās. Meža takās un piesnigušās pļavās jūtas kā karalis. Sen zināmājam izturīgā pikapa pamatvērtībām pievienojot ekonomiskāku dīzeļdzinēju, komfortablāku gaitu, labāku vadāmību, augstākas kvalitātes interjeru un plašas komforta aprīkojuma iespējas, „Navara” šodien vairs nav askētisks kravinieks, bet gan stilīgs braucamais, ar ko „kārtīgām vecīm”, būs patīkami braukt savās ikdienas gaitās un pat nebūs kauns aizvest savu mīloto sievieti uz teātri vai operu.

„Nissan Navara” Latvijas tirgū tiek piedāvāts ar 2,3 dCi dzinēju un pilnpiedziņu. Rokas vai automātiskā pārnesumkārbā, kā arī aprīkojuma līmenis un kabīnes veids — tas jau pēc izvēles. Mūsu degustētais „Navara Double Cab” ar jaudīgāko 190 ZS dīzeli cena sākas no 34 420 EUR, bet šādā „Tekna” izpildījumā tas maksās 37 400 eiro. Ja nepieciešams pieticīgāks darba zirdziņš, tad par 27 200 var tikt pie 160 ZS „Visia” versijas ar „King Cab”. Galvenā konkurenta „Toyota Hilux” cena sākas no 27 460 EUR.

tāpēc vasarā vai ziemā brauc, kur acis rāda! Ir pazeminātie pārnesumi, kādu šodien vairs nav gandrīz nevienam mūsdienai krossoveram. Atkarībā no apstākļiem „Navara” varam izvēlēties kādu no trim braukšanas režīmiem — „2WD” parastiem ikdienas apstākļiem, „4WD High” — vieglam bezceļam, „4WD Low” — nopietnam bezceļam. Elektroniski kontrolēta pilnpiedziņas sistēma ir ērta, jo pāreju no „2WD” uz „4WD” var veikt gaitā. Apsniedzis paugurs smilšainā meža stīgā. Lielai daļai krossoveru, klasiskus dži-

**Wynn's**  
Auto problēmrisinājumi



OFICIĀLAIS PĀRSTĀVIS

**ibis**  
LATVIA

Produkti ir pieejami mūsu partneru veikalos:



**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

**Gāzes iekārtas**  
No vadošajiem ražotājiem  
Piedāvājam 5. paudzes iesmidzināšanas sistēmas, kā arī 1-4 paudzes risinājumus.  
Samazini degvielas izmaksas  
**Līdz 50%**  
Mūkusalas 45/47, Rīga  
Tālrunis: 29-296-613  
www.ecogas.lv

**turbomotors**  
TURBOKOMPRESORI  
● KVALIFICĒTS REMONTS  
● jaunas un atjaunotas TURBĪNAS  
● speciālistu KONSULTĀCIJAS  
Rīga,  
Granīta iela 3  
Tāl.: 28606746  
25511121  
info@turbomotors.lv  
www.turbomotors.lv

**STARTERI UN GENERATORI**  
SIA IZDARĪGS  
Tāl. 67426389  
Mob.: 20363735, 29510793  
e-mail: izdarigs2@inbox.lv

**WZ AUTO news.lv**  
• auto un moto ziņas • sports •  
• galerijas • forums • padomi •  
• tehniskais birojs • vēsture •  
• reportāžas • degustācijas •

**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