2. lpp

5. lpp

8 . lpp

Ņem BEZMAKSAS droši!

AUTO info

www.autonews.lv

JŪLIJS - AUGUSTS
NR. 4 / 2016 (218)

A Degustācija

Hyundai i20

Agnis Krauja

Par konkursa „Latvijas Gada auto 2016" uzvarētāju pirmo reizi kļuvis mazās klases automobilis „Hyundai i20". Protams, globālā mērogā šis nav nozīmīgākais „divdesmitnieka" panākums, taču parāda, ka Eiropas autotirgus kopīgās tendences beidzot sasniegušas arī Latviju. Beidzot mēs vairs neesam uzkrītoši izšķērdīgi un spējam izvēlēties ekonomiskajai situācijai atbilstoši taupīgu auto!

Populārā, lētā un izteikti pragmatiskā mazauto „Getz" pēctecis „i20" jau pirmajā paaudzē bija vizuāli krietni baudāmāks un kļuva par vienu no visvairāk pirktajiem „Hyundai" modeļiem Eiropā. Otrajā paaudzē „i20" ir veidots uz jaunas modeļu platformas un projektēts korejiešu kompānijas Eiropas dizaina studijā Riselsheimā, Vācijā. Koncentrējoties uz Eiropas auto tirgus aktuālajām tendencēm, iznācis visnotaļ pievilcīgs un mūsdienīgs auto, pilnībā atbilstošs modernā eiropieša estētiskajām prasībām. Arhitektoniski pievilcīgo koptēlu vēl paspilgtina pēc 2015. gada automodes labākajiem paraugiem veidots jumta aizmugurējā statņa nošķeltais dizains, ar kādu lepojas ne tikai jaunā „Opel Astra", bet pat smalkais „Lexus RX" krossovers. „Hyundai i20" iekšpusē ir lielāks nekā ārpusē. No ģeometriskā skatpunkta šāds apgalvojums ir absurds, taču subjektīvi salons izrādās plašāks, nekā sola spēkrata apveidi. Un „i20" tagad izrādās pat lielāks nekā par klases etalonu uzskatītais „VW Polo". Automobiļa virsbūve izaugusi par 40 mm garāka un 24 mm platāka, vienlaikus kļūstot par 16 mm zemāka. Pateicoties pagarinātajai riteņu bāzei (2570 mm) un ergonomiskajam salonam, „Hyundai i20" tiešām kļuvis par vienu no ietilpīgākajiem modeļiem savā klasē. Auto bāzes pieaugums (+4 cm) ļāvis palielināt salona telpu, no kā jūtamākais ieguvums ticis otrās rindas pasažieriem, kam atvēlēts vairāk brīvības kāju un ceļu apvidū. Auto komfortabli ietilpst četri pieaugušie. Jā, šeit aizmugurējā dīvānā pietiks vietas pat trim pasažieriem, bet tad būs jārēķinās ar zināmu saspiestību.

Degustācijas pirmie iespaidi — tikko iesēdies vadītāja vietā, uzreiz jūtos tik mājīgi, it kā ar šo auto būtu nobraucis jau vismaz nedēļu. Ergonomika ir lieliska, sēdeklis — stingrs un ērts, ar apmierinošu sānu noturību, tā plašās regulācijas iespējas un diapazons ļauj viegli ieņemt optimālo sēdpozīciju, stūre pieregulējama gan

Turpinājums 7. lpp

Ceļo ar auto lētāk!

Ekogāze

Vasara — skolēnu brīvdienu un atvaļinājumu laiks, kad notiek daudz dažādu interesantu pasākumu. Kurp braukt? Kārdinājumu ir tik daudz! Pēc ievērojamā degvielas cenu krituma benzīna cena sāk acīm redzami celties un sasniegusi teju pirmskrīzes pozīciju. Un bieži vien izvēli, kurp doties, nosaka braukšanas izmaksas. Tās ģimenes, kuru spēkratus darbina videi draudzīga degviela — autogāze —, ceļo vairāk nekā tās, kuri brauc tikai ar benzīnu. To apliecina „Voyager" kluba prezidents Jānis Gaņģis. Latvijā tik populārais „Chrysler Voyager" ir sastopams gan ar benzīna, gan ar dīzeļa dzinējiem, un teju pilnīgi visi kluba biedri, kuriem ir minivens ar benzīna dzinēju, ir pārbūvējuši to braukšanai ar gāzi. Ne velti „Voyager" kluba sauklis ir: „Ceļosim kopā!"

Ģimenes, kuru rīcībā esošais auto darbināms ar gāzi, šogad var krietni ietaupīt! Sociālajā tīklā „Fecebook" daudzi pamanījuši SIA „Eko Gāze" izsludināto bērnu zīmējumu konkursu: „Kur tu gribētu aizbraukt ar savu mammu, tēti, omi, opi, tanti vai krustmāti vasaras brīvlaikā?"

Konkurss guva atsaucību, un tika atsūtīti teju trīsdesmit darbi. Ikviens „Facebook" reģistrētais lietotājs varēja nobalsot par zīmējumiem. Savukārt uzvarētājs saņēma 100 litrus autogāzi. Par konkursa uzvarētāju kļuva Petuhovu ģimene — Matvejs, Emīlija un Deniss — nominācijā „Visvairāk saņemtās balsis" „like" „Facebook" profilā.

Savukārt četrpadsmit gadus vecā rīdziniece Laura Kristiāna Bergmane par savu akvareļa zīmējumu „Eko Gāze" ieguva žūrijas simpātijas balvu. Jāpiebilst, ka Laura Kristiāna saņēma ļoti lielu balsu skaitu un viņas zīmējums tiks izmantots par pamatu „Eko Gāzes" klienta „Ģimenes kartes" noformējumam. No šāgada jūlija SIA „Eko Gāze", atbalstot ģimenes, samazina cenu autogāzei! Ja jums ir divi un vairāk bērnu, jūs varat iegūt „Ģimenes karti" — ietaupīsiet teju četrus centus, saņemot atlaidi no katra iepildītā autogāzes litra. Lai iegūtu karti, jāpiesakās pie „Eko Gāze" stacijas operatora vai aizpildot anketu internetā „www.ekogaze.lv".

Otra būtiska lieta — atlaižu kartes darbojas arī pie SIA „Eko Gāze" sadarbības partnera SIA „Latvijas propāna gāze", kuru autogāzes uzpildes stacijas ir visos Latvijas novados un teju katrā pilsētā. Sekojiet līdzi SIA „Eko Gāze" profilam sociālajā tīklā „Facebook" un uzzināsiet par servisiem, veikaliem un kafejnīcām, kur, uzrādot „Ģimenes karti", var iegūt atlaides.

Jūs esat izvēles priekšā un vēl domājat, kādu auto pirkt, — izvēlieties automašīnu, kuras dzinēju darbina autogāze, jo tā ir ekoloģiska lētākā alternatīva benzīnam. Ceļojiet kopā ar ģimeni biežāk!

SIA "Eko Gāze" autogāzes uzpildes stacijas skaties:

www.ekogaze.lv

Infotālrunis: +371 27611796; +371 67130669

Gāzējam kopā!

Agnis Krauja

A Degustācija

Mitsubishi Pajero

Ielūkojoties autoražotāju šodienas aktuālajā piedāvājumā, nākas secināt, ka neuzveicamo klasisko apvidnieku rindas dilst ar katru dienu. Atsevišķi rāmji kļūst par integrētiem, līdz izzūd pavisam, aerodinamika iznīcina ģeometrisko pārgājamību, bet kārtīgu riteņu vietā stājas trauslas zemprofila šaibītes. „Mitsubishi Pajero" ir autentisko, robusto apvidus automobiļu leģenda, viens no japāņu leģendāro bezceļinieku trīsvienības („Toyota Land Cruiser", „Mitsubishi Pajero", „Nissan Patrol"). Lai gan apvidus auto uzdevumi pēdējos 20 gados ir jūtami mainījušies, „Pajero" būtība ir palikusi iepriekšējā. Kamēr citi apvidus automobiļu ražotāji jaunos modeļus veido, izdabājot modes untumiem, „Pajero" visos laikos saglabājis uzticību sākotnējam tēlam —, proti, palicis tas pats smagnējais un brutālais apvidnieks gan pēc savas filozofijas, gan no skata, jo kopš 1999. gada laika gaitā vizuāli mainījušies vien radiatora režģi un lukturi.

Vārds „Pajero" aizgūts no Dienvidargentīnas Patagonijas pampu mežonīgā kaķa „Leopardus pajeros". Pirmais „Pajero" prototips tika izrādīts 1973. gada novembrī Tokijas motoršovā,

bet pēc pieciem gadiem turpat dienas gaismu ieraudzīja otrais „Pajero" prototips. Sērijveida „Pajero" modelis debitēja 1981. gada oktobrī turpat Tokijas izstādē, bet pārdošanā nonāca 1982. gada maijā. Sākotnēji „Pajero" bija trīsdurvju apvidnieks ar īso riteņu bāzi, tas bija pirmais japāņu pilnpiedziņas auto ar turbodīzeli un stūres pastiprinātāju. 1991. gadā parādījās otrās paaudzes „Pajero", bet 1999. gadā — pavisam jauns, lielāks un krietni prestižāks trešās paaudzes modelis, no kura šodien jau vizuāli pagrūti atšķirt 2004. gadā iznākušo ceturto paaudzi. Mūsdienu „Pajero" ir leģendāru pilnpiedziņas automobiļu mantinieks, kas evolucionējis, pateicoties tieši Dakaras rallijā uzvarējušiem prototipu modeļiem. Jau gadu pēc pirmizrādes „Pajero" standarta komplektācijā ar pavisam minimāliem uzlabojumiem debitēja Dakaras rallijā, sasniedzot finišu augstajā 11. pozīcijā. Pēc trim gadiem Dakaru jau sturmēja ne tikai trīs „Mitsubishi" rūpnīcas ekipāžas, bet arī 37 privātkomandu pieteikti „Pajero". 1985. gadā „Pajero" svinēja dubultuzvaru, Dakaras pludmalē finišējot abās pirmajās vietās. Bet 2007. gadā „Pajero" jau 12. reizi (!) tika kronēts par pasaules sarežģītākā rallija uzvarētāju, turklāt šis bija jau septītais pēc kārtas izcīnītais Dakaras tituls. Atceramies TV reportāžas no Dakaras — smilšu tuksnešu iekarotājam „Pajero Evo" allaž bija oriģinālie „Pajero" lukturi un radiatora restes forma, lai visi zinātu, kurš ir īstais „Mitsubishi" ģimenes galva.

Arī degustētajam 2015. gada „Pajero" modelim klasiskais siluets nav mainījies, taču dizaineri ar dažādu dekoratīvo elementu palīdzību piešķīruši automobilim mazliet svaiguma un elegances. Tas ieguvis jaunas formas dzidrinātus priekšējos starmešus un izteiksmīgāku radiatora režģi starp tiem, un tagad saule atstarojas ne tikai priekšējās restes hromētajā kontūrā, bet arī sānu spoguļu korpusos. Kopumā izskatās pārliecinoši, agresīvi un iespaidīgi. Un man šis „Pajero" vienkāršā kovboja tēls arvien ir šķitis krietni simpātiskāks nekā tikpat kantainais uzpūtīgais lauku aristokrāts „Range Rover". Jau „Pajero" iespaidīgais izskats vien liek saprast, ka tā stihija ir reāls bezceļš un pilsētas ielās tā īpašnieks ir tikai nejauši iemaldījies. Masīvais rumpis šķiet nedaudz par lielu pilsētas satiksmei, lai gan to pašu var teikt gan par „Toyota Land Cruiser", gan arī par jau minēto „Range Rover". Taču ārpus vecpilsētas un šaurajiem lielveikalu stāvlaukumiem „Pajero" harmoniski iekļaujas apkārtējā vidē, savukārt skaisti veidotais priekšējais režģis piešķir tam varbūt ne gluži modernu, bet pavisam noteikti — spēcīgu veidolu. Aizmugures durvis ir lielas, smagas, veras uz sāniem. Uz tām novietots apvalkā ieslēgts rezerves ritenis — praktiskāka vieta kaut kur zem grīdas tam nav atrasta.

Degustācijā pārliecinājāmies, ka sliekšņa pakāpieni mašīnas sānos nav tikai dekoratīvi dizaina elementi, bet ir praktiski nepieciešami, lai atvieglotu ierāpšanos augstajās sēdvietās. Iekļūšana salonā notiek, atverot smagas, augstas durvis un uzraušoties uz plata sliekšņa, lai pēc tam nonāktu „komandtiltiņā" drošā attālumā no zemes. Augstu jākāpj, lepni sēdi uz komandtiltiņa, plaši logi, apkārtējie no ārpuses labi redz arī pašu kuģa kapteini un viņa pasažierus.

Leģendārā apvidnieka eksterjers pēdējo 17 gadu laikā nav būtiski mainījies, bet interjers ar katru nākamo paaudzi kļūst aizvien civilizētāks un izsmalcinātāks. „Pajero" ir liels un iekšā ļoti ērts. Jaunajam modelim salona apdarei izmantoti kvalitatīvi „soft-touch" materiāli. Gaiši tapsētajā salonā vairs nav ne miņas no militārā askētisma. Sēdekļi, stūre un transmisijas pārslēdzēju rokturi apvilkti ar ādu, bet papildu eleganci visam ansamblim piešķir priekšējā panelī un durvīs iestrādāti koka dekori. Trijās rindās izvietoti septiņi (2+3+2) ērti sēdekļi. Pirmajās divās rindās vietas ir tiešām daudz. Pat ja gara auguma vadītājs ērti iekārtosies savā vietā, viņš neradīs neērtības aizmugurē sēdošajam. Trešajā rindā atšķirībā no daudziem konkurentiem vidēja auguma pasažierim vietas pietiks. Būtiski, ka aiz trešās rindas atzveltnēm vēl paliek arī visnotaļ ietilpīgs bagāžas nodalījums. „Pajero" liela diametra stūre ir aprīkota ar audio sistēmas, kruīza kontroles un mobilā telefona tālvadības slēdžiem, tādā veidā padarot braukšanu ērtāku un drošāku. Septiņcollīgā skārienjutīgā displejā redzama visa izdzīvošanai svarīgākā informācija — ne tikai vidējais ātrums, degvielas patēriņš, laiks, datums un audiosistēmas uzstādījumi, bet arī āra temperatūras, altimetra un barometra rādījumi — turklāt par visu pēdējo četru stundu laika periodu! „Mitsubishi" sadarbojies ar Amerikā ļoti augstu kotēto „Rockford Fosgate" kompāniju, kas speciāli „Pajero" radījusi 860 kilovatu audiosistēmu ar 12 optimāli novietotiem skaļruņiem, tātad jebkurš brauciens ir maksimāls rokenrols!

Nu ko, uzliekam pilnā skaļumā „AC/DC" koncertierakstu un dodamies neceļos! Bet pirmais, kas mūs interesē, ir dinamika pa koplietošanas ceļiem, jo līdz jebkuram bezceļam vispirms ir jātiek. „Mitsubishi" uzlabotais 3,2 litru „DID" dīzelis ar jaunu „Common-Rail" barošanas sistēmu (nodrošina precīzu degvielas daudzumu katram cilindram un optimālu tās sadegšanu) un 200 ZS jaudu pie 3800 apgr./min (maksimālais griezes moments 441 Nm/2000 apgr./min) tagad ir kļuvis klusāks. Braucot ar „Cruise control" pa šoseju, motors tikpat kā nav dzirdams, jo „Pajero" uzlabota arī skaņas izolācija. Dīzelis visu paveic bez redzamas piepūles. Degvielas patēriņš, pēc tehniskajiem datiem, ir tikai 8,5 litri uz 100 kilometriem. Trīs dienās reālajā dzīvē vidējais patēriņš tikai nedaudz pārsniedza 10 litrus uz 100 km — „Pajero" ir neticami ekonomisks šādu izmēra auto. Braucot motors darbojas rāmi un pašpārliecināti. Lai kādu ātrumu jūs arī izvēlētos, auto nesatricināmi mierīgi dudina 1500—2200 apgriezienu robežās. Dzinējs nav īpašs sportisks — tas arī netiek prasīts —, taču ļauj smagnējam automobilim simtiņu sasniegt 11,1 sekundē un itin viegli iekļauties pilsētas satiksmes plūsmā, kā arī nepalikt kaunā dinamiskā lielceļa režīmā. Automātiskā transmisija strādā „mīksti" un neuzkrītoši. „Mitsubishi" centies uzlabot gaitas īpašības pa asfaltu — un ne bez panākumiem. Arī daudzviet pieminētā atsaucība stūrei nav izdomājums, turklāt „Pajero" ir varenas bremzes, kam priekšā ir četrvirzuļu suporti. Tikai iepriekš jāsaprot, ka brīnumi nenotiek — gandrīz tr īstonnīga automobiļa bremzēšanas ceļš nav gluži tikpat īss kā vieglajai mašīnai. „Pajero" stūres pastiprinātājs nodrošina vieglu un saprotamu vadāmību, bet augstās riepas un mašīnas iespaidīgie gabarīti nedaudz mazina kursa precizitāti, amortizācija kopumā veiksmīgi dzēš un kompensē smagās virsbūves svārstības. Virsbūves sānsveres pagriezienos ir mērenas, tās nerada nedrošības sajūtu, tomēr īpaši uz trakulībām arī neprovocē. Mīksta un komfortabla piekare, kam ir vienalga — gluds asfalts, tipiskas nacionālās asfalta kvalitātes grambas vai izdangāta grantsceļu trepe. Nemaz neprasās ātri izbraukt līkumu kaskādes, jo masa un inerce ir iespaidīga. Bet lācīgās reakcijas šeit drīzāk ir pluss, nevis mīnuss. Pēc pirmās brauciena stundas tev vairs neliekas, ka stūrē kravas auto. Un 90 km/h pa izdangātu grants ceļu bez nevajadzīga riska gaitas komforta ziņā šķiet krietni vien saprotamāki nekā strauji manevri uz asfalta. Šādiem auto allaž pirmajā vietā bijušas „Off-road" īpašības — augsta caurgājamība, uzticamība un maksimāla izturības rezerve —, bet ērtības un gaitas komforts tikai pēc tam.

„Pajero" dabiskā vide sākas tur, kur beidzas asfalts. Lai gan pēdējo gadu laikā elektronika laidusi dziļas saknes arī „Pajero" motorikā, tomēr tam nav tik daudz elektronisku bezceļa braukšanas palīgierīču kā konkurentam „Land Cruiser". Taču pat smagākajā bezceļu poligonā „Pajero" neļaus vārda tiešajā nozīmē iekrist ar seju dubļos. Pirms 17 gadiem ieviestais „Super Select" transmisijas režīmu atainojums turpina dzīvot starp „Pajero" spidometru un tahometru. Tas nozīmē, ka starp sēdekļiem joprojām ir divas sviras, un mazākā valda pār „Super Select 4-II" pilnpiedziņas transmisijas režīmiem. Primāri „2H" režīmā automobilim velkošie ir aizmugurējie riteņi, tādā veidā taupot dzinēja resursus un degvielu. Nonākot sarežģītākos braukšanas apstākļos, vadītājs ar pārslēdzēju, kas atrodas pa kreisi no ātrumkārbas selektora, var pieslēgt arī priekšējo tiltu. Tas, protams, izdarāms gaitā līdz 100 km/h. Atkarībā no riepu saķeres ar ceļu „4H" režīmā tiek nodrošināta griezes momenta optimāla pārdale starp priekšējo un aizmugurējo asi. Pilnpiedziņas režīms „4HLC" ar nobloķētu starpasu diferenciāli nodrošina vienmērīgu griezes momenta pārdali un pārliecinošu gaitu dubļos, smiltīs vai sniegā. Savukārt īsti smagiem bezceļa apstākļiem ir paredzēts „4LLC" režīms — pazemināto pārnesumu rinda ar nobloķētu starpasu diferenciāli. Izmantojot visu šo „džentlmeņa komplektu", var uzbraukt stāvā kalnā, pievārēt nogāzes 35 grādu stāvumā, braukt pat 45 grādu slīpumā un pievārēt 70 cm dziļus ūdens šķēršļus. „Active Stability&Traction Control" sistēma dažādā secībā rāda zaļos riteņīšu simbolus panelī, un „Pajero" cauri dubļiem un sniega kupenām spītīgi laužas uz priekšu. Pilnpiedziņas režīmā „4HLC" ar bloķētu starprasu diferenciāli „ASTC" izslēdz dzinēja jaudas ierobežošanu, kas ir katras stabilitātes sistēmas ēdienkartē, bet pazemināto pārnesumu režīmā „4LLC" tiek ignorēts arī selektīvās bremzēšanas algoritms, lai apvidnieks varētu izkārpīties no smiltīm vai staigniem dubļiem. Nospiežot pakaļējās ass diferenciāļa bloķēšanas pogu, simbols panelī rāda, ka atslēgts arī „ABS", un „Pajero" pa pilnīgi bezcerīgu nogāzi uzrāpjas pat bez ieskrējiena. Tātad ar bezceļa pievārēšanu joprojām nav nekādu grūtību, un „Pajero" turpina cienīgi nest savu rallijreidu un „Off-road" sacīkšu uzvarētāja kroni, ļaujot tā īpašniekam nokļūt tādās vietās, par kuru eksistenci viņš iepriekš pat nebija nojautis.

Degustācijas secinājumi

Cik ilgi ēdīsi suši, kruasānus un lazanjas? Kādreiz sakārojas arī pēc rupjmaizes ar speķīti un ķiplokiem. „Mitsubishi Pajero", salīdzinot ar modernajiem krossoveriem, ir īsts dinozaurs, bezceļu klasika. Tam neklājas skraidīt pakaļ modei. Varbūt tāpēc 2015. gada „Pajero" izskatā tik ļoti līdzinās vecajam — 2000. gada — modelim. Taču mūsdienās „Pajero" ir ne tikai jaudīgs un izturīgs, tas vienlaikus ir kļuvis arī klusāks un dinamiskāks, kas ļauj tam pārliecinoši justies jebkuros apstākļos, arī uz ātrgaitas lielceļa. Tomēr tas joprojām ir īsts bezceļnieks, nevis krossovers. Daudz mežonīgāks!

Sava konservatīvā stila un īpašās specializācijas dēļ „Pajero" ir mazāk pieprasīts nekā modernie krossoveri, taču neviens no tiem nav tik ietilpīgs, ērts un praktisks transporta līdzeklis cilvēkiem, kuriem jānokļūst grūti pieejamās vietās. „Pajero" ar vienu roku ne tikai nolauž jebkuru moderno krossoveru bezceļu trasēs, taču prot atstāt spēcīgu iespaidu arī urbānā vidē, kur spīd neona gaismas un skan ielu kafejnīcas. Un tomēr, ja pārstāvi maskulīno cilvēces daļu, šajā mašīnā tevi visvairāk uzrunās „komandiera pozīcija", skatiens pāri taisnajam motora pārsegam un vīrišķīgas pretreakcijas pielietā stūre. Auto kārtīgam vecim, kas klausās roku un aliņu attaisa ar skatienu (un kārtīgi veči ļoti labi saprot, ka alkohols un braukšana pie stūres ir nesavienojamas lietas!), bet dažreiz savā apvidniekā pavizina arī smalkas dāmas. Jāatzīst, ka „Pajero" šodien ir tikai viena alternatīva — „Land Cruiser". Un šādi auto būs pieprasīti, kamēr vien nodrošinās drošību, komfortu, prestižu un izturību par salīdzinoši pieejamu cenu. „Pajero 3,2 DID 5A/T 4WD Intense" (200 ZS) aprīkojumā sākumcena ir 42 190 eiro, bet „Pajero 3,2 DID 5A/T 4WD Instyle Plus" maksā 45 790 eiro. Konkurents „Toyota Land Cruiser 2,8 D-4D A/T Luxury" (177 ZS) aprīkojumā maksā 49 090 euro.

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

Pēc apjomīgās rekonstrukcijas atklāts Rīgas Motormuzejs

1. jūlijā, ar seno spēkratu parādi un lentas simbolisku pārgriešanu svinīgi tika atklāts rekonstruētais CSDD Rīgas Motormuzejs (RMM). Pēc vērienīgās rekonstrukcijas Baltijā lielākais un modernākais vēsturisko spēkratu muzejs apmeklētājiem durvis vēra 2. jūlijā. Svinīgajā lentas griešanā piedalījās – satiksmes ministrs Uldis Augulis, Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš, RMM direktors Aivars Aksenoks un Latvijas Antīko automobiļu kluba (AAK) valdes priekšsēdētājs Agris Šmits. Pēc vērienīgās rekonstrukcijas muzeja iekštelpas ir pilnībā pārbūvētas atbilstoši mūsdienu prasībām, iegūstot plašākas, kvalitatīvākas ekspozīcijas telpas, labiekārtotu un patīkamu vidi, kā arī ērtu pieejamību ikvienam apmeklētājam. Muzeja ekspozīcija veidota kā aizraujošs un interaktīvs stāsts par unikāliem spēkratiem, ievērojamām personībām un nozīmīgākajiem notikumiem auto un cilvēces vēsturē. Ekspozīcija izvietota trīs stāvos vairāk nekā 4000 kvadrātmetru platībā un tajā patlaban aplūkojami vairāk nekā 100 unikāli automobiļi, motocikli un velosipēdi.

Atklāšanas uzrunā satiksmes ministrs Uldis Augulis uzsvēra: "Kopš Rīgas Motormuzejs ir kļuvis par neatņemamu CSDD sastāvdaļu, tā darbībā vērojama dinamiska izaugsme. 2010. gadā tika atklāta seno spēkratu jaunā zāle, bet 2011. gadā – durvis vēra rekonstruētā Bauskas filiāle, kas aktīvi darbojās muzeja rekonstrukcijas laikā. Tāpēc likumsakarīgi, ka rekonstruētajā muzejā mājvietu blakus radis arī CSDD korporatīvo klientu apkalpošanas centrs."

Papildinot ministra sacīto, CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš sacīja: "Jaunatklātais motormuzejs turpmāk būs vieta, kur satikties kā auto speciālistiem, restauratoriem un sportistiem, tā arī skolu jaunatnei un ģimenēm ar bērniem. Muzejs ir ne tik vien rūpīgi restaurēto auto "pērļu" krātuve, bet arī izglītojošs centrs."

"Pateicoties vairāku gadu garumā kopīgi ieguldītajam neatlaidīgajam un entuziasma pilnajam darbam, varam būt lepni, ka tepat Latvijā attīstīts starptautiskas nozīmes kultūrvēsturisks objekts un izveidota pasaules līmeņa seno spēkratu ekspozīcija, kurā ar mūsdienīgu multimediālo tehnoloģiju palīdzību varam izstāstīt aizraujošo auto vēstures stāstu. Motormuzejs apmeklētājus gaidīs no 2. jūlija, piedāvājot pavadīt izzinošu un piedzīvojumiem bagātu dienu," apmeklēt muzeju aicina RMM direktors Aivars Aksenoks.

Rekonstrukcijas laikā muzeja krājumi ir papildināti ar vairākiem nozīmīgiem jauniegūvumiem un restaurētiem spēkratiem, no kuriem lielākā daļa būs redzami arī atjaunotajā muzeja ekspozīcijā. To skaitā pasaulē pirmās automašīnas Benz Patent Motorwagen replika, čehu lepnums 1949. gada TATRA 87 un austriešu-vācu kopdarbs, 1938. gada sporta kabriolets STEYR 220 Gläser Sport Cabrio, latvieša Augusta Krastiņa 1903. gadā ASV radītā automašīna Krastin auto, 1930. gada Cadillac V8 jeb prezidenta Kārļa Ulmaņa auto "dvīņubrālis" un citi jaunumi.

"Latvijas Antīko automobiļu klubs 1972. gadā tika dibināts ar skaidru mērķi – radīt vietu, kur tikties domubiedriem un izstādīt apskatei senos spēkratus. Lai arī daudziem šī iecere šķita neiespējamā misija, pateicoties tā laika kluba vadītāja Viktora Kulberga un kluba biedru neatlaidībai, iecere materializējās. Rīgas Motormuzejs jau toreiz bija kaut kas neredzēts un ultramoderns, bet jaunā rekonstruētā muzeja ekspozīcija pārsteigs ikvienu, jo kluba biedri muzejam ir uzticējuši unikālus eksemplārus," ar lepnumu atzīst AAK vadītājs Agris Šmits.

Jaunajā RMM ekspozīcijā būs skatāma arī unikālu, lielākoties Latvijā ražotu vēsturisko radioaparātu un tālruņu kolekcija, ko muzeja rīcībā nodevis Lattelecom. "Uzsverot autobūves un informācijas tehnoloģiju industrijas saplūšanu un nākotnes ambīcijas, Lattelecom ar prieku nodod Latvijas un pasaules telekomunikāciju nozares vēstures liecības Rīgas Motormuzejam. Ekspozīcija ir dāvinājums ikvienam mūsu valsts iedzīvotājam un viesim, Latvijas 100. gadadienu gaidot," par dāvinājuma stāsta Lattelecom valdes priekšsēdētājs Juris Gulbis.

Dinamisku muzeja darbību nodrošinās atsevišķa maināma izstāžu zāle, kā arī modernas konferenču telpas. Apmeklētāju ērtībai darbosies kafejnīca un būs pieejams bērnu rotaļu laukums. Skolēniem būs iespēja apgūt ceļu satiksmes noteikumus, autobūves vēsturi un tehniku RMM muzejpedagoģijas klasē.

Labākā jauno velosipēdistu komanda – Baložu vidusskola

No 1. līdz 2. jūnijam Biķernieku kompleksajā sporta bāzē norisinājās CSDD ikgadējais jauno velosipēdistu sacensību "Jauno satiksmes dalībnieku forums 2016" Latvijas fināls. Pirmo vietu ieguva Baložu vidusskolas komanda "Baložu vidusskola".

Pēc uzvaras reģionos 32 komandas ar Latvijas jaunajiem un topošajiem velosipēdistiem piedalījās Latvijas finālā, starp kurām pirmo vietu ar 960.5 punktiem ieguva "Baložu vidusskola", kura palika nepārspēta vairākās šķēršļu trasēs, kā arī vislabāk mācēja sniegt pirmo palīdzību. Otrajā vietā ar 814.5 punktiem ierindojās Ērģemes pamatskolas komanda "Jautire pūčulēni". Savukārt trešajā vietā ar 709 punktiem palika Kusas pamatskolas komanda "Kusa-1".Sacensību dalībniekiem bija jāatbild uz jautājumiem par ceļu satiksmes noteikumiem un satiksmes drošību, jāprot sniegt pirmā medicīniskā palīdzība, jāpārzina velosipēda uzbūve, kā arī jāveic praktiskā braukšana. Izcīnot pirmo vietu Latvijas finālā, Baložu vidusskolas komanda ieguva ceļazīmi uz Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensību lielo finālu, kas no š.g. 15. līdz 18. septembrim norisināsies Čehijā.

Pirmā kārta

Šajā gadā CSDD jauno velosipēdistu sacensību pirmajā kārtā noskaidroti uzvarētāji 32 atlases posmos dažādās Latvijas pilsētās un novados. Kopā piedalījās ap 2000 bērnu, kuri bija gan apvienojušies komandās pa četri (divas meitenes un divi zēni), gan startēja individuāli. Priekšsacīkstēs tika pārspēts dalībnieku skaita rekords – sacensībās Ogrē piedalījās 41 komanda.

Par "Jauno ceļu satiksmes dalībnieku forumu"

CSDD katru gadu ar īpašām sacensībām jaunajiem velosipēdistiem veicina drošību uz ceļiem. Katrs, kurš ir piedalījies un ieguvis jaunas zināšanas un prasmes, pēc tam var justies daudz pārliecinošāk un drošāk uz ceļiem gan pilsētās, gan ārpus tām. „Jauno satiksmes dalībnieku forumu", lai uzlabotu skolēnu zināšanas un prasmes ceļu satiksmes drošībā, CSDD rīko jau 23. gadu.

Kas var piedalīties

Lai kļūtu par sacensību dalībniekiem, skolēniem jābūt dzimušiem laikā no 2004. līdz 2006. gadam (ieskaitot), jāizveido četru cilvēku (divas meitenes un divi zēni) komanda, kā arī jāizdomā komandas nosaukums. Komandas dalībai sacensībās jābūt saskaņotai ar skolotāju vai citu pieaugušo un katru komandu uz sacensībām jāpavada vienam vai diviem pieaugušajiem (skolotājiem vai vecākiem).

Organizatori

Jauno satiksmes dalībnieku forumu organizē CSDD, sadarbojoties ar Valsts izglītības satura centru un Latvijas Automoto biedrību (LAMB). Sacensības tiek finansētas no OCTA, ko apdrošināšanas sabiedrības ceļu satiksmes negadījumu novēršanas pasākumu veikšanai ieskaita biedrības "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs" kontā. Sacensību īpašie atbalstītāji šogad ir If Apdrošināšana un AS Tukuma piens.

Tehniskajās apskatēs pārbauda transportlīdzekļu spoguļu marķējumu

VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) kopš 2015. gada sākuma tehnisko apskašu laikā veic transportlīdzekļu marķēto spoguļu pārbaudi. Par gadījumiem, kad fiksētas neatbilstības spoguļu marķējumā, tiek informēta Valsts policija (VP). Kopš pārbaužu veikšanas uzsākšanas neatbilstības spoguļu marķējumos konstatētas 190 auto. Šis ir labs veiksmīgas sadarbības piemērs starp CSDD, VP un uzņēmumiem, kas veic autodetaļu marķēšanu. Tagad VP ir iespēja ātrāk atklāt noziedzīgus grupējumus, kas iesaistīti transportlīdzekļu detaļu zādzībā un tirdzniecībā. Pēc šādas sadarbības uzsākšanas pozitīvas iezīmes novērojamas arī statistikā – pērn transportlīdzekļu spoguļu zādzību skaits ir samazinājies par 42%, salīdzinot ar 2014. gadu. CSDD Transportlīdzekļu kontroles un sertifikācijas inspekcijas priekšnieks Jānis Liepiņš: "Spoguļu marķējuma pārbaudes tehniskās apskates laikā ir viens no pasākumiem, kā palīdzēt VP izsekot un atklāt noziedzīgu rīcību. Mūsu uzdevums ir tehniskās apskates laikā pievērst uzmanību spoguļu marķējumam. Ja tiek konstatēta neatbilstība vai redzamas marķējuma dzēšanas pazīmes, par to informēt VP, kas attiecīgi rīkojas." Valsts policija: "Lai arī, kā rāda statistika, automašīnu spoguļu zādzību skaits ir samazinājies, tomēr mēs redzam, ka šī problēma joprojām pastāv un ir aktuāla, īpaši jauno automobiļu un noteiku auto marku īpašniekiem. Turklāt policijas pieredze liecina, ka šajā jomā uzdarbojas ne tikai atsevišķi zagļi, bet ir tikušas aizturētas pat veselas personu grupas. Valsts policija aicina auto īpašniekus izmantot iespēju parūpēties par papildu drošību un marķēt auto spoguļus, kā arī cer, ka sadarbība starp policiju un CSDD būs ilgstoša un veiksmīga, palīdzot policijai šo noziegumu atklāšanā." Pateicoties VP aktivitātēm zagļu grupējumu notveršanā, pērn transportlīdzekļu spoguļu zādzību skaits ir samazinājies par 42%, salīdzinot ar 2014.gadu. Tomēr zagšanas rādītājs turpina būt salīdzinoši augsts. Kopumā pērn nozagti 1834 spoguļi, no tiem 701 zādzības ir veiktas BMW, 328 - Mercedes Benz, 208 - Audi, 159 - Volvo, 124 - Lexus markas automašīnām. Vienlīdz aktīvi tiek zagti jaunu un līdz desmit gadiem vecu transportlīdzekļu spoguļi. Pērn visvairāk nozagti spoguļi 2007., 2005., 2006. un 2014.izlaiduma gada automašīnām.

Edvīns Panders, SIA "Autonams" drošības sistēmu eksperts: "Šis ir piemērs veiksmīgai sadarbībai starp CSDD, Valsts policiju un uzņēmumiem zādzību atklāšanā un preventatīvā novēršanā. Viens no efektīvākajiem veidiem, kā mazināt zagļu vēlmi zagt autodetaļas, ir to marķēšana, jo zaglim šādas detaļas ir daudz grūtāk pārdot melnajā tirgū, līdz ar to arī maza interese zagt. Ja tomēr tā tiek nozagta un pārdota kādam uzpircējam realizēšanai tirgū, tad CSDD tehniskajās apskatēs to varēs atklāt, salīdzinot transportlīdzekļa spoguļa marķējumu ar tā šasijas pēdējām astoņām zīmēm. No šīs sadarbības galvenie ieguvēji būs automašīnu īpašnieki, jo zagto spoguļu tirgotāji būs vieglāk izsekojumi un līdz ar to tiem būs mazāka interese tirgoties ar lietotām, nezināmas izcelsmes detaļām, kā rezultātā zagļiem samazināsies interese zagt."

Dusmīgs, toties dzīvs!

CSDD sadarbībā ar apdrošināšanas sabiedrību ERGO pirms Līgo svētku garajām brīvdienām veica eksperimentu – pārbaudot sabiedrības reakciju brīdī, kad mūsu līdzcilvēks mēģina sēsties pie stūres reibumā. Līdz ar eksperimentu tika uzsākta satiksmes drošības kampaņa „Dusmīgs, toties dzīvs!", kura aicināja ik katru sabiedrības locekli darīt visu iespējamo, lai neļautu dzērājšoferim sēsties pie auto stūres.

Eksperimentā ar slēpto kameru tika nofilmēts "dzērājšoferis" (aktieris), kurš lūdz garāmgājējiem iedarbināt savu auto, lai varētu doties mājup. Rezultātā atklājās, ka mūsu līdzcilvēku reakcijas ir ļoti atšķirīgas, taču vienaldzīgu šāds lūgums neatstāja nevienu. Vairāki ļaudis papliķēja pa plecu un godīgi atzina, ka ar viņiem arī tā ir gadījies un "piešķīla" auto ļaujot stūrēt auto reibumā. Tomēr lielākā daļa (līdz 80%) mēģināja atrunāt, piedāvāja izsaukt taksometru un pat par to samaksāt, bet kāda apzinīga kundze bija gatava izsaukt policiju.

CSDD apkopotā statistika liecina, ka 2001.gadā, kad tika uzsāktas Jāņu kampaņas, aicinot nesēsties pie stūres reibumā, gandrīz 15% ceļu satiksmes negadījumu izraisīja šoferi, kas bija vadījuši auto alkohola reibumā. Pērn dzērājšoferu izraisīto avāriju skaits no visiem ceļu satiksmes negadījumiem bija tikai 5,3%.

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.

Degustācija

Renault Talisman

Agnis Krauja

Klasisko — prestižo — vidējās klases sedanu tirgus daļa veido nedaudz vairāk par vienu miljonu no automašīnu ikgadējā pārdošanas apjoma Eiropā. „D" segmenta sedani allaž bijuši iecienīti pārvietošanās līdzekļi gan ģimenēm, gan uzņēmumu menedžeriem. Taču pēdējo gadu laikā pieprasījums pēc šādiem klasiskas koncepcijas automobiļiem ir krities krossoveru tirgus segmenta straujās izaugsmes dēļ. Tomēr pastāv stabila klientu bāze, kas savā izvēlē ir lojāla tradicionālajām vērtībām. Tie ir pārtikuši klienti, kuri meklē vizuāli iespaidīgu, plašu un maksimāli komfortablu auto, pievēršot uzmanību dizainam, statusam, tehnoloģijām, kā arī cenai un uzturēšanas izmaksām. Vai jaunais „Renault Talisman" ir spējīgs apmierināt šo klientu prasības?

„Talisman" franču autoražotāja modeļu gammā aizvieto Eiropā populāro „Laguna", kas savā 20 gadu pastāvēšanas laikā visās trijās paaudzēs ieguvusi samērā daudz cienītāju un paguvusi ne tikai uzvarēt britu salonauto čempionātā „BTCC", bet arī glamūrīgi pagozēties uz Kannu kinofestivāla sarkanā paklāja. Arī es visas iepriekš degustētās lagūnas atceros ar siltām jūtām. Iepriekšējā modeļa nosaukums „Laguna" man saistās ar saulainām brīvdienām eksotiskā pludmalē, bet vārds „talismans" ir tuvāks tādiem jēdzieniem kā „uzņēmība", „mērķtiecība" un „veiksme". Jebkurā gadījumā nosaukuma maiņa signalizē par modeļa pārmainīto identitāti — no ģimenes auto brīvdienu izbraucieniem uz prestižu biznesa klases limuzīnu. Nu jā, jaunais modelis tagad stājas arī mazpazīstamā biznesa klases sedana „Renault Latitude" vietā. „Talisman" ir 4,85 metrus garš un 1,87 metrus plats, taču tā augstums nepārsniedz 1,46 metrus. Jaunais modelis ir par 16 centimetriem garāks un 6 centimetriem platāks nekā „Laguna", savukārt 2,81 metru garā riteņu bāze nodrošina telpas plašumu gan braucējiem, gan bagāžai. No tiešajiem konkurentiem par „Talisman" nedaudz lielāks ir tikai „Ford Mondeo" (+22 mm garumā, +43 mm platumā, +19 mm augstumā), savukārt „Talisman" visos izmēros pārspēj „VW Passat" (+82 mm garumā, +36 mm platumā, +12 mm augstumā).

Reklāmas vēsta, ka „Talisman" dizainā iestrādāts „latīņu pasaules jutekliskuma elements". Lai nu kā būtu ar tik netveramu jēdzienu kā „jutekliskums", šis auto nenoliedzami piesaista skatienus. No motora pārsega līdz pat bagāžas nodalījumam „Renault Talisman" pārsteidz ar ideālām virsbūves proporcijām, dinamiku un mūsdienīgumu, ko vēl vairāk akcentē C formas LED optika priekšējos lukturos. Tikpat iespaidīgi ir aizmugurējie lukturi ar trīsdimensiju efekta gaismas līnijām. Taču jutekliskums nepavisam nav galvenais „Talisman" trumpis. „D" segmenta auto jau tradicionāli ir jābūt tehnoloģiju avangardā, tam jābūt modelim, kas iemieso sevī visus jaunākos gadžetus un tehnoloģijas, kādas vien attiecīgajam autoražotājam pieejamas.

„Renault Talisman" ir veidots ar patiesi inovatīvu pieeju, piedāvājot vēl neredzētu tehnoloģiju klāstu. Auto lepojas ar savā klasē vienīgo „4Control" šasiju ar elektroniski kontrolētiem piestūrējošiem aizmugures riteņiem, kā arī unikālo „MultiSense" sistēmu, kas kontrolē visu plašo „Talisman" tehnoloģiju klāstu, ar individuāli pielāgojamiem regulējumiem gādājot patīkamu braukšanas pieredzi ikvienam vadītājam. „MultiSense" vada „4Control" sistēmu, elektronisko amortizācijas sistēmu, stūres pastiprinātāja regulējumus, dzinēju un divsajūgu EDC transmisiju, kā arī instrumentu paneļa rīkus, dzinēja skaņu un salona apgaismojumu. „MultiSense" piedāvā izbaudīt četrus iepriekš ieprogrammētus braukšanas režīmus — eko, komforta, neitrālo un sporta. Viens klikšķis, un braukšanas režīms tiek pielāgots jūsu noskaņojumam. Attiecīgi izvēlētajam braukšanas režīmam mainās salona apgaismojuma krāsa (zaļa, zila, sēpija, sarkana, violeta), instrumentu paneļa krāsa un informācijas pasniegšanas veids, dzinēja skaņa, masāžas funkcija aktivizējas vadītāja sēdeklī komforta režīmā, klimata kontroles sistēmas darbība tiek pielāgota eko režīmam. Turklāt „Talisman" vadītājiem tiek nodrošināta pilnīga brīvība sava individuālā personīgā braukšanas režīma izveidē papildus jau esošajiem četriem ieprogrammētajiem režīmiem, tātad sajūtu ziņā „Talisman" līdzinās pieciem dažādiem auto. Tomēr patiesības labad jāpiebilst, ka pat sporta režīmā šis auto ir un paliek tuvāks nevis sporta sedana, bet gan komfortabla limuzīna standartiem.

Patīkami, ka „Talisman" atpazīst un sveic vadītāju no attāluma. Tuvojoties auto ar atslēgu kabatā, skaisti iedegas dienas gaitas un aizmugurējie lukturi, iedegas salona apgaismojums, atliecas sānu spoguļi, izgaismojas iekāpšanas zona un nomirgo pagrieziena rādītāji. Atverot durvis, iedegas instrumentu displejs, multimediju ekrānā parādās vizuāla sveiciena animācija, iedegas pogas un „MultiSense" vadība. „Talisman" salona augstums ir 902 mm, telpa gan galvai, gan kājām ir plašāka, aizmugurē līdz pat 262 mm liela vieta ceļgaliem, arī bagāžas nodalījuma ietilpība neliks vilties, te ir iespaidīga 608 dm3 izmēra bagāžnieks. Nolaižot aizmugurējos sēdekļus, bagāžnieka ietilpību iespējams palielināt līdz pat 1022 dm3. Tāpat kā jaunajā „Espace", arī „Talisman" interjers pārsteidz ar kvalitāti, kāda nav redzēta nevienā no iepriekšējiem „Renault" modeļiem. Salonā rodas nepārprotama „Premium" sajūta. Apsildāmi un ventilējami priekšējie sēdekļi, ir regulējama masāžas funkcija ar maināmu veidu, secību un intensitāti. Paši sēdekļi veidoti īpaši plati un ērti, iedvesmojoties no biznesa klases lidmašīnu krēsliem. Sēdekļu polsterējuma pozīcijas, augstumi un leņķi, kā arī jostasvietas atbalsts var tikt elektriski pielāgoti 10 veidos, iespējams saglabāt līdz pat 6 dažādiem sēdekļa iestatījumiem. Paneļa centrā galvenais akcents ir 8,7 collu planšetdatora cienīgs skārienjutīgs monitors ar „Renault R-Link 2" infosistēmu. Ar „Talisman" funkcijām ir iespējams operēt trīs veidos — izmantojot īsceļa pogas skārienjutīgajā ekrānā, ar daudzfunkcionālo rotācijas pārslēgu uz paneļa vai ar papildu pogām uz stūres. Visbiežāk lietotās funkcijas atrodas rokas stiepiena attālumā speciāli izstrādātos logrīkos, kurus iespējams sakārtot atbilstoši savām vēlmēm. Dažādus personīgos iestatījumus ir iespējams saglabāt atsevišķā profilā, kam būs iespējams viegli piekļūt ar vienu klikšķi. Pateicoties iebūvētajai „Bose" telpiskās skaņas sistēmai, „Talisman" ir spējīgs salonā uzburt mūzikas koncertam līdzvērtīgu sajūtu. Trīspadsmit jaudīgi skaļruņi, ieskaitot divus zemfrekvenču skaļruņus, nodrošina kvalitatīvu telpisku skaņu un rada dzīva priekšnesuma sajūtu. Pieejams arī plašs vadītāja palīgrīku klāsts: ātruma pārsniegšanas brīdinājums, ceļa zīmju atpazīšana, joslu maiņas brīdinājums, droša attāluma brīdinājums, aklo zonu uzraudzība, aktīvā ārkārtas bremzēšanas sistēma u. c.

„Renault Talisman" pircējiem tiek piedāvāti trīs turbodīzeļi, to vidū 1,5 litru tilpuma 110 ZS motors, kā arī 1,6 litru tilpuma turbodīzelis ar 130 vai 160 ZS. Benzīna motoru piekritējiem tiek piedāvāts 1,6 litru turbomotors ar 150 vai 200 ZS. Glaunākajā aprīkojumā „Initiale Paris" „Talisman" ir pieejams ar „ENERGY TCe 200" benzīnnieku (ar 7 ātrumu EDC transmisiju) vai kādu no diviem dīzeļiem „ENERGY dCi 130" (ar 6 ātrumu manuālo vai EDC transmisiju) un „ENERGY dCi 160" (ar 6 ātrumu EDC transmisiju). Degustējām „Talisman" sedanu „Initiale Paris" versijā ar „ENERGY dCi" 160 ZS dīzeļmotoru. Jaudīgais dīzelis izceļas ar divām turbīnām un smieklīgi mazu degvielas patēriņu. Lielisks motors, elastīgs pie dažādiem apgriezieniem, labi salāgots ar sešpakāpju EDC divsajūgu transmisiju, kas maina pārnesumus ātri un nemanāmi un šajā ziņā neatpaliek no izslavētās „VW DSG" kārbas. Lielisks patēriņš, „uz papīra" 4,4 l/100 km, reālajā dzīvē vidēji ap 5 litriem uz 100 kilometriem. Motors ir darbībā kluss, neuzbāzīgs un vadītāju uz īpašām trakulībām neprovocē, taču vajadzības gadījumā perfektā saspēlē ar moderno transmisiju nodrošina enerģisku vilkmi un vairāk nekā apmierinošu dinamiku. Simtiņu no vietas sasniedz 9,4 sekundēs. Tas ļauj vienlīdz komfortabli justies gan nevienmērīgā pilsētas satiksmē, gan braucot arī autostrādes režīmā. „Talisman" ir vienīgais D klases sedans ar „4Control" visu riteņu stūrēšanu un elektronisko amortizācijas kontroli, kas nodrošina izcilu manevrētspēju un komfortu. Darbojoties līdztekus „4Control" sistēmai, elektroniskā amortizatoru kontrole nodrošina pārliecinošu stabilitāti arī pēkšņas virziena maiņas gadījumos. „4Control" sistēma ir pastāvīgi aktīva. Komforta režīmā pie ātrumiem līdz 50 km/h (neitrālajā režīmā — 60 km/h, sporta režīmā — 80 km/h) aizmugurējie riteņi pagriežas virzienā, kas ir pretējs priekšējo riteņu virzienam, leņķī līdz pat 3,5 grādiem. Rezultātā „Talisman" garenbāze it kā saīsinās, palielinot manevrētspēju un samazinot apgriešanās rādiusu. Lielākos ātrumos aizmugurējie riteņi griežas tajā pašā virzienā kā priekšējie, radot pagarinātas garenbāzes efektu, sniedzot stabilitāti, drošības sajūtu un lielāku vadītprieku. „Talisman" gaita ir lieliska jau standarta — „Normal" — režīmā. Auto priecē ar precīzu un prognozējamu vadāmību un stingrām bremzēm. Balstiekārta rūpējas par līdzenu un visnotaļ komfortablu gaitu. Lielais sedans izceļas ne tikai ar nesatricināmu gaitas taisnvirziena stabilitāti, ar apbrīnojamu vieglumu tas paklausīgi un precīzi izpilda dažādas sarežģītības manevrus. Ar šo aptuveni 2 tonnas smago auto ir pārsteidzoši viegli izbraukt stipri līkumotus ceļus bez bažām par stabilitāti un manevrētspēju. Pat pa bezcerīgi izdangātu „nacionālās kvalitātes" asfaltu auto slīd gludi, saglabājot gaitas komfortu. Turklāt skaņas un vibrāciju izolācija te ir ne sliktāka kā jebkurā „Premium" automobilī.

Degustācijas secinājumi

Dienās, kas tika pavadītas pie „Renault Talisman" stūres, tā vien gribējās uzlikt šiku bereti, ap pleciem apmest elegantu šalli un doties pēc rīta kafijas ar kruasānu kādā franču bulanžērijā. Tomēr galvenais, ka atšķirībā no citiem iepriekš degustētajiem šīs klases franču auto „Talisman" ir spējīgs sagraut daudz mītu un aizspriedumu par franču autobūvi. Tas piedāvā daudz elegantāku interjeru, nevainojamu kvalitāti un spēj apmierināt pat pārspīlētas komforta prasības, turklāt demonstrē labu līdzsvaru starp dinamiku un degvielas ekonomiju. Tā vien šķiet, ka konservatīvajā D segmentā „Renault Talisman" ir radījis nelielu revolūciju. Pēdējā laikā līdzīgu saviļņojumu spēja izraisīt tikai „Opel Insignia" parādīšanās 2008. gada rudenī.

Jaunais „Renault" modelis sevī iemieso saprātīgu greznību un apvieno labākās sava segmenta īpašības — inovatīvas tehnoloģijas, drošību, ērtumu un jaudu —, kas kopā garantē komfortablas braukšanas baudu. Tas ir ceļojums biznesa klasē, viss iekļauts. Pat sēdekļu ventilācija un trīs dažādu līmeņu un intensitātes masāža, personificējami auto braukšanas parametri, sešu krāsu salona apgaismojums, četri dažādu krāsu digitālā spidometra/tahometra varianti, „Premium" klases audiosistēma, visi iespējamie aktīvās drošības aprīkojumi un pašparkošanās sistēma, kura pati griež stūri...

It visā jūtama tāda kā vācu kvalitāte, tomēr gan eksterjers, gan interjers radikāli atšķiras no vāciešu perfektās garlaicības. „Renault Talisman" ir krietni elegantāks par „VW Passat", „Toyota Avensis" un „Ford Mondeo", kā arī prestižāks par „Mazda 6", „Citroen C5" un „Peugeot 507". Lai gan auto apskatnieki visbiežāk jauno „Talisman" salīdzina ar „Passat" un „Mondeo", uzdrošinos apgalvot, ka jaunais francūzis ir tuvāks biznesa klasei nekā iepriekš minētajiem. Ja neesat zīmolu vergs un ir interese iegādāties biznesa klases sedanu, būtu muļķīgi neizmēģināt arī „Talisman". Vēl viena labā ziņa — šis prestižais auto maksā krietni lētāk, nekā izskatās! „Renault Talisman" cena sākas no 22 840 eiro par bāzes versiju „Life" ar „Energy dCi" 110 ZS dīzeļmotoru un 6MT, kas vidēji tērē aptuveni 4 litrus degvielas uz 100 kilometriem. Bet maksimāli aprīkots „Talisman Initiale Paris ar „Energy dCi" 160 EDC par 36 370 eiro derētu jebkuram „pagrīdes miljonāram", kurš novērtētu šā modeļa izcilo komfortu un cenas/vērtības proporciju.

A Degustācija

Lexus RCF

Agnis Krauja

Gandrīz 500 „zirgu" motortelpā un klasiskā piedziņa — šāda kombinācija sola vislielāko baudu, kādu vien iespējams gūt pie auto stūres! Radikālā kupeja „Lexus RC F" ir līdz šim jaudīgākais un sportiskākais sērijveida „Lexus", kas pirmoreiz dienas gaismu ieraudzīja 2012. gadā Tokijas motoršovā. Amerikā pārdošanā „RC F" nonāca 2014. gada novembrī, bet Eiropā debitēja 2015. gada Ženēvas auto salonā, kļūstot par vienu no šova zvaigznēm. Savu sportisko potenciālu „Lexus" radikālā kupeja ir pierādījusi Japānas „Super GT" sacensību seriālā prestižajā „GT500" klasē (mašīnas ar 500+ zirgspēku V8 dzinējiem), kur „Lexus RC F" debitēja 2014. gadā, iesaistoties cīņā ar „Honda NSX-GT" un „Nissan GT-R", jau pirmajā sezonā izcīnīja četras uzvaras un vicečempiona titulu. Burti „RC Lexus" modeļa nosaukumā ir saīsinājums no „Radical Coupe", bet burts „F" simbolizē japāņu autosporta lepnumu — „Fuji Speedway" trasi. Pirms astoņiem gadiem „Lexus" nolēma radīt sāncensi sportiskajiem „BMW M3" un „Audi RS4", un tapa „Lexus IS F" sedans ar lielisku astoņu cilindru motoru, kas demonstrēja „Lexus" zīmolam līdz tam neraksturīgu jaudu un skaņu. Tagad klasiskās piedziņas kupeja „RC F" ar V8 dzinēju lepni ieceļ „Lexus" ekskluzīvajā „Gran Turismo" klubiņā līdzās „Porsche", „Jaguar" un „Maserati".

Pirmie iespaidi par „Lexus RC F". Satriecošs vizuālais tēls. Ideālas proporcijas. Agresija un elegance. „Lexus RC F" uz ielas nevar nepamanīt, šī kupeja izceļas ar vienu no drosmīgākajiem japāņu dizainiem, patīkami atšķiroties no līdzīgajām dažādu modeļu „BMW", „Audi" un „Mercedes" sportiskajām kupejām. Četri dziļi, sportiski ērti sēdekļi. Lieliska ergonomika, augstākās kvalitātes materiāli un viss iespējamais komforta aprīkojums, kāds ir „Lexus" arsenālā. Taču „RC F" salonā no dizaina viedokļa nav nekādu pārsteigumu, jo šim modelim izmantota daļa no tā priekšgājēja „Lexus IS F" salona arhitektūras.

Satriecoša jauda un skaņa. Šo auto apkārtējie respektē uzreiz, izdzirdot klusināto, taču nešaubīgi draudīgo V8 motora skaņu. Jā, zinu, ka īsts sporta automobilis ir būvēts apkārt motoram, tāpēc viss pārējais, ieskaitot pleiboju pie stūres un seksīgo beibi blakus sēdeklī, nav uzmanības vērts. Bet... kā gan mūsdienās sadzīvot ar pagājušā gadsimta muskuļauto ēras nostalģijas pārpilnu pieclitrīgu V8 dzinēju? Izrādās, „Lexus" inženieri atraduši veidu, kā apvienot jaudu ar ekonomiju, lai atbilstu visām Eiropas Savienības CO_2 izmešu normām! Tas izdevies, pateicoties mainītas iesmidzināšanas ciklam, kombinējot motora darbību Otto vai Atkinsona režīmos. Atkarībā no tā, vai vadītājs spiež gāzi grīdā vai — gluži pretēji — bauda kruīza režīmu, motors automātiski pārslēdzas no viena cikla uz otru, ļaujot automobilim vienā brīdī būt jaudīgam, bet jau uzreiz pēc tam — ekonomiskam. Rezultātā patēriņš vidēji 10,8 litri uz 100 km „uz papīra", bet dzīvē — tā ap 15 litriem. „Lexus" kupejai ir četri dažādi braukšanas režīmi, kas maina transmisijas un balstiekārtas regulējumus. „Eco", „Normal" un „Sport/Sport+" režīmi, vēl turpat arī poga „Snow" un „slepenā" poga elektronisko stabilitātes sistēmu atslēgšanai. Šis sporta auto ir piemērots teju jebkuram autovadītājam. Ar to var braukt gan kā ar izsmalcinātu „Gran Turismo" vai, pārslēdzot „Sport+", baudīt gandrīz 500 zirgspēku jaudu un V8 motora nepārspējamo skaņu. „Eco" no citiem atšķiras ar klusāku skaņu un mierīgāku dabu. „Normal" režīmā var mierīgi braukt kopējā satiksmes plūsmā, baudot apkārtējo skaudīgos skatienus. „Sport+" atšķiras galvenokārt ar dusmīgāku dzinēja dziesmu — pat bail sametas! Savukārt pārliecinātam vadītājam derēs „Expert" opcija, kas atslēdz visu elektroniku un ļauj brīvi driftēt jebkurā pagriezienā. Papildu šiem četriem režīmiem „Vehicle Integrated Dynamic Management|" programma ļauj regulēt visu mašīnas sistēmu — no stūres pastiprinātāja līdz pat sensorkamerām un ABS.

Lai jau pirmajās divās sekundēs mašīna „neaizietu pa pieskari", „Lexus" salonā mūs brīdināja, ka „noraut aizmuguri" var jebkurā brīdī, līkumā nospiežot akseleratora pedāli ar nedaudz smagāku pēdu. Apsolīju uzmanīties. Bet prātu visu laiku nodarbināja jautājums — vai tiešām vajag tos 500 zirgus un kur ikdienā tādu jaudu likt?

„Coupe" ir stils, gaita un prestižs neatkarīgi no zirgspēkiem. Tipisks auto, lai baudītu divvientulību. Manai ikdienas „coupe" ir elegants „Pininfarinas" dizains un tikai 2,0 litru 4 cilindru dzinējs. Starp citu, mazāk radikālu kupeju faniem tiek piedāvātas divas mērenākas „Lexus RC" kupejas versijas, kuras vizuāli gandrīz neatšķiras no „RC F". „Lexus RC 200t" ar 2,0 litru tilpuma 245 ZS benzīna turbomotoru un astoņpakāpju automātisko pārnesumkārbu, kas ir tāda pati kā „RC F", arī ļauj izbaudīt dinamiskas braukšanas sajūtas, bet cena tam sākas no nepilniem 45 tūkstošiem eiro. Tikpat liela ir arī „Lexus RC 300h" starta cena. Jā, patiešām, „RC 300h" ir autobūves vēsturē pirmā „Gran Turismo" kupeja ar hibrīddzinēju, kas izskatās sportiski, bet brauc ekonomiski.

Bet atgriežamies pie radikālā „RC F". Pieclitru dzinējs, kas sajūgts ar astoņpakāpju automātisko transmisiju, nodrošina iespaidīgu 477 zirgspēku jaudu un paātrinājumu līdz 100 km/h tikai 4,5 sekundēs. Līdz 200 km/h „RC F" ieskrienas tikpat ātri kā ierindas auto līdz 100 km/h, bet maksimālais ātrums ierobežots ar 270 km/h. Startējot no vietas, meitenes sāk spiegt jau pēc trijām sekundēm, bet pēc piecām viņas bailēs lūdz nomierināties un atlaist gāzi. Pie 80 km/h automātiski izbīdās aizmugurējais spoilers uz bagāžnieka vāka. Ja vēlies, vari to izbīdīt pats, nospiežot podziņu.

Pieņemts uzskatīt, ka Latvijas ceļi nav piemēroti sporta automašīnām — gan ātruma ierobežojumu, gan seguma kvalitātes un infrastruktūras dēļ. Nu, jūs taču zināt — kanalizācijas aku vāki, bedres, asfalta ielāpi... Izrādās, ka pieņēmums atkarīgs no tā, kas būvējis konkrēto sporta automašīnu. „RC F" degustācija lika pārvērtēt daudzus priekšstatus par braukšanas baudu uz mūsu koplietošanas ceļiem. Tagad vairs pat nenāk prātā apskaust tos, kuri ikdienā brauc ar „Cayenne" vai „X6". Protams, „RC F" gaita ir nedaudz pacieta, taču tas nav liels pārsteigums, ņemot vērā auto sportisko tēlu. Nav tik zems un tik ciets, lai baidītos no katra kanalizācijas aku vāka, tomēr pārbraucot tos, satricinājums, protams, jūtams vairāk nekā „Lexus RX" krossoverā. Mierīgi braucot, „RC F" ir kluss, izsmalcināts auto. Automatizētā pārnesumu maiņa ir izteikti vienmērīga, dzinēja troksnis nav dzirdams. Jaudīgais motors ir diskrēti kluss, un tikai nogremdējot gāzes pedāli līdz grīdai, salonu piepilda skaņu mežs. Uzņemot ātrumu, tu pie stūres zaudē savu es un it kā saplūsti ar mašīnu vienā veselumā, un pāri visam mežonīgs braukšanas prieks! Jūties kā bijušais F-1 pilots Heiki Kovolainens, kurš pie „Lexus RC F" stūres šogad cīnās par pjedestālu Japānas „Super GT" sacensību seriālā prestižajā „GT500" klasē, kas ir pat ātrāka un ar brīvākiem tehniskajiem noteikumiem nekā „FIA GT1" klase.

Sportiska un ātra automašīna pati par sevi vēl nenozīmē agresīvu braukšanu pa koplietošanas ceļiem. Diemžēl jaudīgas automašīnas bieži vien pērk cilvēki, kas nespēj kontrolēt savu agresiju. Šādiem cilvēkiem auto vadīšanas tiesības nevajadzētu dot vispār. Galu galā ātrāk par 130 km/h uz koplietošanas ceļiem aizliegts braukt visā pasaulē, izņemot dažus Vācijas autobāņus. Taču, ja automašīna uzbūvēta braukšanai, nevis huligānismam, nav nepieciešams drāzties ar 200 km/h, lai izjustu baudu. Tiem, kuriem galvenais ir izrādīšanās, to grūti saprast, taču pareizi būvēts sportisks auto ir kaifīgs, arī nepārsniedzot atļautā ātruma robežas. Tas, kā mašīna klausa stūrei, kā atsaucas gāzei, kā mainās dzinēja dziesma, veido unikālu iespaidu kokteili, ko, braucot ar „RC F", var sajust ne tikai ar dzirdi, bet gluži fiziski — ar visu augumu. Galu galā cilvēka organisms vāji reaģē uz absolūto ātrumu, turpretī straujš paātrinājums (no vietas līdz simtiņam 4,5 sekundēs) gan nešaubīgi un ikreiz rada adrenalīna trieciendevu. „Lexus" kupejai stūres reakcijas ir asas, precīzas un nepavisam nešķiet mākslīgas. Tā ir jutīga un paklausīga, it kā nolasa tavas vēlmes un izpilda ātrāk, nekā tu paspēj formulēt. Liekas — mašīnas iespējām nav nekādu robežu! Pat pārgalvīgās virāžās sportiskā režīmā mašīna turas pie ceļa vēsā mierā un bez mazākās riepu švīkstoņas.

„Lexus V8" motors skan fantastiski, bet vienlaikus arī nekrīt uz nerviem tālākā ceļojumā kruīza režīmā. Radikālā kupeja vienlaikus ir perfekti lietojama arī kā ikdienas transportlīdzeklis. Jaudīgais motors ikdienas režīmos ir diskrēti kluss. Un, pat tā kārtīgi ieminot grīdā, tas rada mazāku troksni nekā lielākais vairums ielās driftējošu, ar pseidosporta tūningu sakropļotu bembju. Sen zināma patiesība, ka trokšņa apjoms, ko ikdienā rada cilvēciska būtne, ir apgriezti proporcionāls šīs būtnes gara spējām. Troksnis ir tikai viens no veidiem, kā emocionāli nestabilam indivīdam izrādīties, pievēršot sev līdzcilvēku uzmanību. Un tur nav nekādas atšķirības — daudzstāvu mikrorajonā atvērtā logā ielikta audio „tumba", ielas mašīnā uzstādīts „sporta" izpūtējs vai pie katra krustojuma skaļi „gāzējošs" motocikls. Troksnis visos gadījumos izpaužas kā necieņa pret sabiedrību, ignorējot vispārpieņemtās uzvedības normas un traucējot cilvēku mieram. Latvijas likumdošanā šādas darbības tiek kvalificētas kā sīkais huligānisms, par ko var uzlikt naudas sodu līdz pat piecsimt eiro. Kāpēc transporta līdzekļu radītajiem skaņas decibeliem uzmanība tiek pievērsta tikai tehniskajās apskatēs, nevis ikdienas policijas reidos pilsētas ielās?

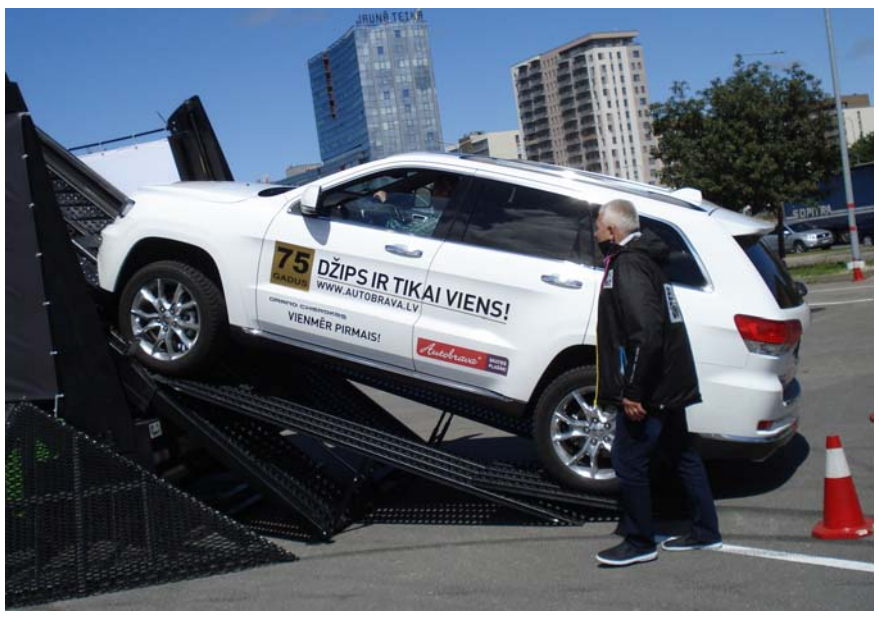
Degustācijas secinājumi

Radīta tīram braukšanas priekam, „Lexus RC F" klasiskās piedziņas kupeja apvieno klasiski elegantu „coupe" tēlu ar vismodernākajām tehnoloģijām. V8 dzinējs ar 477 zirgspēku jaudu un astoņu pakāpju „Sport Direct Shift" automātisko transmisiju „Lexus RC F" ļauj, startējot no vietas, simtiņu sasniegt 4,5 sekundēs. Jauda ir bauda, un tās cena sākas vien no 84 060 eiro. Degustētais „RC F Luxury" aprīkojumā maksā 87 250 eiro un ietver praktiski visu nepieciešamo. Nav liela nauda par elegantu kupeju ar gandrīz 500 „zirgiem"!

Japāņi allaž ir vairījušies nosaukt „Lexus" modeļu tiešos konkurentus, ļaujot noprast, ka „Lexus" ir gandrīz vai kā reliģija — ne tik daudz pragmatiskas izvēles, cik pārliecības jautājums. Tomēr mēs ieskatījāmies autotirgus dārgākajos plauktos, meklējot „RC F" līdzvērtīgu kupeju ar vismaz 400 ZS jaudīgu V8 dzinēju, aizmugures piedziņu un četrām sēdvietām. Autopresē „Lexus RC F" bieži tiek salīdzināts ar „BMW M4", taču šim bavārietim nemaz nav atmosfēriskā V8 dzinēja, jaudīgākajā versijā tas aprīkots ar 3,0 litru 6 cilindru „Twin-turbo" 425 ZS dzinēju. Ar 4,4 litru V8 dzinēju un 450 zirgspēkiem var lepoties lielākā „BMW" sestās sērijas kupeja „650i", kas līdz simtam spēj ieskrieties 4,6 sekundēs. Tikpat žiperīga ir „Audi RS5" kupeja ar 450 ZS 4,2 litru V8 un vēl „quattro" piedevām, bet E-klases „Mercedes E500 Coupe" ar 408 ZS 4,7 litru V8 simtiņu sasniedz 4,8 sekundēs. Visi šie auto izmēros ir nedaudz lielāki par „RC F", taču to dizains ir diezgan klasisks, lai neteiktu — konservatīvs, un uz „RC F" fona šīm lieliskajām kupejām jūtami pietrūkst dramatisma jeb tā sauktā "WOW!" efekta. Protams, šādu trūkumu nekādi nevaram pārmest leģendārajam „Porsche 911 GT3", kam ir ikonisks veidols un 475 ZS jaudīgs 3,8 litru sešu cilindru dzinējs, bet nav V8 un salonā ir salīdzinoši mazāks komforta līmenis, jo tas jau faktiski ir pilnasinīgs sacīkšu auto ar pielaidi ielas satiksmē. Elpu aizraujošu amerikāņu muskuļauto fīlingu sniedz „Ford Mustang" ar 5,0 litru V8 dzinēju, kas nodrošina 418 ZS jaudu, taču no „RC F" atpaliek dinamikā. Kas vēl? Pēc ekskluzīvo kupeju tirgus segmenta izpētes secinām, ka Lexus RC F" tuvākie konkurenti gan pēc dizaina elegances (un "WOW!" efekta), gan pēc tehniskajiem parametriem būtu „Jaguar XK 5.0 V8R" (503 ZS jaudīgs 5,0 litru V8 dzinējs, kas nodrošina paātrinājumu līdz simtam 4,8 sekundēs) un „Maserati GranTurismo MC Stradale" (443 ZS jaudīgs 4,7 litru V8 dzinējs, kas nodrošina paātrinājumu līdz simtam 4,6 sekundēs). Tomēr jāpiebilst, ka abu šo brīnišķīgo kupeju cenas sākas tikai aiz 100 tūkstošu eiro robežas. Tāpēc secinām, ka „Lexus RC F" ir skaistākā un jaudīgākā kupeja, kas pieejama šaipus maģiskajai 100 tūkstošu robežai. Diezgan droši, ka pie „Lexus RC F" stūres brauc cilvēks, kam ir ne vien daudz naudas, bet kurš arī zina, kā šo naudu likt lietā.

A Auto ziņas

Ar «Jeep» var uzbraukt stikla kalnā



Kaspars Bergmanis

Vai ar auto var uzbraukt Nacionālās bibliotēkas jumta korē? Ar „Jeep" var! Protams, ēkas apsaimniekotāji šādai avantūrai atļauju nedeva, un nācās vien samierināties ar uzstādītās mobilās bezceļu šķēršļu platformas izmēģinājumiem, kurus Rīgā demonstrēja oficiālais pārstāvis „Autobrava". Jūnija sākumā pie VEF kultūras nama divu dienu garumā ikviens interesents varēja izmēģināt „Jeep Grand Cherokee" bezceļa braukšanas īpašības pieredzējušu instruktoru pavadībā. Jāpiebilst, ka visi šķēršļi tika pārvarēti nevis ar speciāli sagatavotu džipu, bet gan ar standarta auto. Vienīgā reize, kad interesentam bija jāpilda statista loma, bija, uzbraucot 47 grādu stāvā platformā. Par spīti tam, ka sēdi blakus pieredzējušam instruktoram, neviļus iekrampējies durvju rokturī, jo, braucot tik stāvā platformā, redzi tikai debesis un viss tavs svars iespiežas sēdekļa atzveltnē. Tikpat bailīga sajūta braucējam bija, braucot pa nelīdzena ceļa platformu, jo, sēžot pie stūres, radās iespaids, ka tūlīt apgāzīsies, bet „Jeep Grand Cherokee", demonstrējot savas piekares elastību, ļauj šos šķēršļus pārvarēt arī ar trim riteņiem.

Par interneta „sensāciju" kļuva vācu apvidus auto, kura modernā piekare kapitulēja situācijā, kad, braucot pacēlumā, aizmugurējie riteņi griezās uz trollīšu platformas, bet priekšējie riteņi, stāvot uz līdzenas ceļa virsmas, neļāva spēkratam doties augšup. Maigi sakot, šāda pilnpiedziņas formula padara šādu auto par bezjēdzīgu. „Jeep" gāja tālāk un piedāvāja izmēģināt platformu, kam saķere ar zemi ir tikai vienam ritenim, bet pārējie izslīdot griežas uz vietas, jo uzbraukuši uz rullīšiem. Arī ar šo pārbaudījumu „Jeep" tika galā godam, ļaujot teju trīs tonnas smagam apvidniekam rāpties augšup.

„Katru gadu tirgū parādās arvien vairāk apvidus automobiļu modeļu un konkurence šajā jomā palielinās. „Jeep" modeļi arī turpmāk paliks līderi šajā jomā, spējot parādīt savu pārākumu ne tikai reklāmās, bet arī realitātē. „Jeep" ne tikai nodrošina komfortu, drošību un greznību pilsētā, tā spēkos ir arī pieveikt visdažādākos šķēršļus. Turklāt tas ir brīvības un neatkarīgas dzīves simbols," saka Andris Sivickis, „Jeep" pilnvarotā pārstāvja Latvijā „Autobrava" direktors.

„Šo šķēršļu platformu radījām speciāli apvidus automobiļiem. To konstrukcija atbilst dažādiem dabiski sastopamiem šķēršļiem, tikai šajā gadījumā nav nepieciešams doties uz mežu vai grants karjeru, visu var atrast un izmēģināt vienā vietā. Platforma pielāgota testiem pietiekami plašam visurgājēju īpašību spektram. Pēc pieredzes varu teikt, ka to nemaz tik viegli nevar paveikt," apgalvo „PeakPoint" platformas izveidotājs Audrjus Sutkus.

„Jeep Renegade" un „Jeep Grand Cherokee" ir apgādāti ar progresīvām pilnpiedziņas riteņu sistēmām „Jeep Active Drive" un „Jeep Active Drive Low", kuras var pārnest līdz pat 100 procentiem dzinēja jaudas uz jebkuru riteni. Tas šo automobiļu vadītājiem ļauj pieveikt visdažādākos šķēršļus savā ceļā. Bet, saskaroties ar visnopietnākajiem šķēršļiem, var ieslēgt pastāvīgo četru riteņu piedziņas režīmu, kas palīdzēs mierīgi un pārliecinoši tikt galā ar jebkuru izaicinājumu.

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

A Kultūras ziņas

Mazajā Mežotnes pilī koncertēs pianists Georgijs Osokins un notiks koncerts «Pēteris Vasks ielūdz. Vasara. Mežotne»

Una Griškēviča

Šovasar Mazajā Mežotnes pilī norisināsies vēl divi koncerti.

29.jūlijā plkst.20 Mazajā Mežotnes pilī klausītājiem būs iespēja baudīt „Lielās Mūzikas balvas 2015" laureāta (nominācijā „Gada jaunais mākslinieks"), izcilā latviešu pianista Georgija Osokina solokoncertu.

Georgijs atskaņos pasaulslaveno krievu komopinstu Sergeja Rahmaņinova un Aleksandra Skrjabina darbus, itāļu baroka komponista Domeniko Skarlati, viena no pasaules ievērojamākajiem klaviermūzikas autoriem – poļu komponista Friderika Šopēna – un, protams, šā gada jubilāra Pētera Vaska kompozīcijas. Uz šo koncertu visas biļetes jau ir izpirktas.

Savukārt 20.augustā plkst.20 Mazajā Mežotnes pilī notiks jau tradicionālais koncerts „Pēteris Vasks ielūdz. Vasara. Mežotne". Svinot piecu gadu jubileju, Pētera Vaska fonds rīko Mākslas plenēra noslēguma koncertu, kurā uzstāsies LNO soliste, skaistās balss īpašniece Ieva Parša, kā arī divi lieliski instrumentālisti – pianiste Herta Hansena un čellists Ēriks Kiršfelds.

Latviešu vokālās kamermūzikas koncertā pirmastkaņojumu piedzīvos divi fonda pasūtinājumdarbi: Mārītes Dombrovskas un Rutas Paideres jaundarbi ar vēl viena šā gada jubilāra – dzejnieka Knuta Skujenieka – vārdiem.

Pēteris Vasks par fonda pasūtinājumdarbiem ir teicis: „Man vienmēr šķiet, ka mums ir tik ļoti labi dažādu gadagājumu komponisti, kuri varētu izdarīt daudz vairāk. Tāpēc mēs laiku pa laikam uzrunājam jaunos komponistus, lai viņi rakstītu skaņdarbus mūsu fondam. Manuprāt, tie ir vienmēr lieli svētki, kad rodas jauni skaņdarbi!"

Dziedātājas Ievas Paršas uzmanības lokā ir galvenokārt laikmetīgā un latviešu komponistu mūzika. Daudzu latviešu komponistu – Andra Dzenīša, Paula Dambja, Mārītes Dombrovskas, Gundegas Šmites, Kristapa Pētersona, Imanta Zemzara u.c. – darbi tapuši tieši Ievas Paršas balsij. Par latviešu komponistu solodziesmu un īpaši eksperimentālās vokālās lirikas pirmatskaņojumiem dziedātāja saņēmusi „Latviešu mūzikas balvu 2008"; nominēta „Lielajai Mūzikas balvai" (2008. un 2009.gadā). Lielu publikas atzinību izpelnījušās sadarbībā ar pianistu Aldi Liepiņu veidotās Ievas Paršas soloprogrammas „Spoži mirdzošais latvju pelēkais", „Kādas sievietes stāsts" un „Dūdieviņš".

Biļetes uz Mazās Mežotnes pils koncertiem var iegādāties „Biļešu Paradīzes" kasēs un pirms koncertiem – pasākuma norises vietā.

Olga Dreģe, Olga Freiberga un Olga Rajecka aicina uz unikālu koncertu «Ielūdz Olgas!»

30.jūlijā Lielvārdes estrādē Spīdalas saliņā norisināsies unikāls pasākums „Ielūdz Olgas" („Olgu diena") jeb „Lielvārdei 815", uz kuru ikvienu interesentu aicina trīs pazīstamas Olgas: leģendārā Dailes teātra aktrise Olga Dreģe, TDA „Dzintariņš" vadītāja Olga Freiberga un lieliskā dziedātāja Olga Rajecka. Pasākumā piedalīsies ne tikai viņas, bet arī visu triju mākslinieču aicinātie viesi: grupa „Turaidas Roze" un dziedātājs Uģis Roze, Tautas deju ansambļi „Dancis" un „Dzintariņš", aktieri Ģirts Ķesteris, Egils Melbārdis un Līga Zeļge, dziedātāji Aija Andrejeva un Alex, kuri abi arī ir lielvārdieši u.c.

Olga Rajecka uzsver, ka Lielvārde šā pasākuma norisei izvēlēta vienkārša un saprotama iemesla dēļ – viņa nāk no šīs pilsētas, kur savulaik arī uzsākusi dziedātājas gaitas kolhoza „Lāčplēsis" ansamblī. „Lielvārdē jūtos kā savā ģimenē, jo te daudzi mani pazīst kopš bērna kājas, kad tikai sāku dziedāt, un viņi ar mani lepojas, tāpat kā es lepojos ar viņiem," saka dziedātāja.

TDA „Dzintariņš" mākslinieciskā vadītāja Olga Freiberga atklāj, ka jau sen sapņojusi iepazīties un sadarboties ar abām pārējām Olgām. „Esmu ļoti priecīga par to, ka man izdevās iepazīties ar Olgu Rajecku, kurā iemīlējos jau pirmajā dienā un sapratu, ka viņa ir mana dvēseles radiniece. Kad pagājušogad, braukājot ar Olgas koncertiem „Buramdziesmas" pa Latviju, viņa teica: „Taisām pasākumu „Ielūdz Olgas"!", jutos ļoti pagodināta – gluži tāpat kā tad, kad varēju iepazīties ar Olgu Dreģi! Tobrīd es pilnīgi sastingu, turklāt man vienmēr ir gribējies būt tādai kā Olgas Dreģes spēlētajai Matildei filmā „Purva bridējs". Tagad beidzot mans sapnis par triju Olgu apvienošanos ir piepildījies."

Par iespēju sadziedāties gaidāmajā pasākumā ir gandarīta arī aktrise Olga Dreģe: „Vienmēr esmu domājusi: nu, kā tā var būt, ka mums abām ar Olgu Rajecku ir dziedamās balsis, bet kāpēc mēs nekad neesam kopā padziedājušas?! Nu tad tagad, 30.jūlijā, padziedāsim! Mums būs laiks saskaņot toņkārtas un padomāt par to, lai mūsu duets iznāk atmiņā paliekošs. Jāsameklē tikai kāds komponists, kas mums uzraksta dziesmu! Un noteikti jāuzsver, ka Lielvārdē ir īpaši skatītāji! Ja tā ir lēmis liktenis un augstākie spēki, ka sapnis, kas ticis tik ilgi sapņots – ka 78 gadu vecumā tiekos ar abām pārējām Olgām -, vai tas nav liktenīgi un zīmīgi?! Man tas liekas ļoti zīmīgi, spēcīgi un satraucoši, ka šis sapnis ir piepildījies. Tātad – jātic sapņiem! Esmu pārliecināta, ka šis būs kārtējais lieliskais pasākums, kas gan mums mākslinieciem, gan publikai sagādās lielu prieku."

Biļetes uz pasākumu var iegādāties „Biļešu Paradīzes" kasēs un internetā: www.bilesuparadize.lv.

Hyundai i20

Turpinājums no 1. lpp

augstumā, gan dziļumā, vadības ierīču izvietojumā valda gandrīz „folksvāgeniska" kārtība. Te ir stūres un sēdekļu apsilde, iekšā daudz vietas, jūtos kā kompaktklasē. Interjers ir racionāli pārdomāts, uzstādīts parocīgāks, sportiskāka dizaina stūresrats, mūsdienīgākas un solīdākas aprises ieguvis mērinstrumentu panelis. Bagāžas nodalījuma tilpums no iepriekšējiem 295 litriem izaudzis līdz 326 litriem, ne tikai padarot „i20" par savas klases izcilnieku, bet arī pārspējot klasi augstāko „Ford Focus", kura bagāžniekā ietilpst 316 litri. Nepieciešamības gadījumā „i20" aizmugurējā sēdekļa atzveltni var nolocīt un

izveidot lielu telpu (līdz pat 1017 litriem) ar līdzenu grīdu.

„Hyundai i20" jau bāzes komplektā ietilpst klimata kontroles sistēma, muzikālais centrs ar radio un CD/MP3 atskaņotāju, sānu spoguļu, stūres un priekšējo sēdekļu elektroapsilde, durvju atslēgas distances vadība u. c. ikdienā noderīgi komforta elementi, bet standarta drošības paketē iekļauta gaitas stabilitātes kontroles sistēma, seši drošības spilveni, joslu maiņas kontroles sistēma, riepu spiediena uzraudzības sistēma un palīgsistēma braukšanas uzsākšanai pret kalnu. „Hyundai i20" dzinēju klāstu veido trīs benzīna motori. Četru cilindru benzīna dzinējs ar 1,2 litru tilpumu nodrošina 75 ZS jaudu, un tas sajūgts ar piecpakāpju manuālo pārnesumkārbu. Vēl pieejams četru cilindru spēka agregāts ar 1,4 litru tilpumu, kura jauda ir 100 ZS. Šis benzīna dzinējs ir pieejams gan ar sešpakāpju manuālo, gan ar automātisko pārnesumkārbu. Lielas cerības „Hyundai" saista ar jaunās paaudzes trīscilindru turbomotoru ar tiešo degvielas iesmidzināšanu, kas no viena litra darba tilpuma ļauj izspiest līdz 120 ZS, turklāt ir taupīgāks nekā pārējie, jo vidējais patēriņš tikai 4,3 l/100 km. „Hyundai i20" tiek piedāvāts arī dīzeļdzinējs ar 1,1 litra tilpumu un 75 ZS jaudu, kas pieejams kopā ar sešpakāpju manuālo pārnesumkārbu.

Degustācijā braucām ar 1,4 litru benzīnnieku un sešpakāpju manuālo pārnesumkārbu. Pirmie iespaidi — motoriņš ir diezgan dzīvīgs, 100 „zirgi" ļauj komfortabli justies pilsētas satiksmes straumē, auto brauc viegli un sievišķīgi maigi, gāzes pedālis ir ļoti viegls, bremzes asas. Protams, sportiski reibinošu dinamiku no automobiļa nav ko gaidīt. Dinamika 0—100 km/h — 11,6 sekundēs. Toties elastības ziņā pretenziju nav — dzinējs dūšīgi velk arī ar salīdzinoši zemiem apgriezieniem. Sešpakāpju transmisija strādā viegli un precīzi. Tehniskajā specifikācijā solītā vidējā patēriņa rādītāju — 5,3 litrus uz 100 km — sasniegt gan neizdodas. Braucot dinamiskāk, degvielas patēriņš palielinājās, tomēr kopumā tas nepārsniedza 7 l/100 km atzīmi. Rekonstruētā šasija, klasē salīdzinoši platā šķērsbāze, kā arī piecpadsmit collu riteņi nodrošina „i20" visnotaļ labas gaitas īpašības. Saķere ar

ceļu ir vairāk nekā normāla, turklāt vadāmība — stabila un prognozējama. Braukšana ar šo mazauto ir vairāk relaksēta nekā sportiska. Gaita ir mīksta, piekare — komfortabla. Elektriskais stūres pastiprinātājs, kuram tā pretestība mainās atkarībā no braukšanas ātruma, rūpējas par labu manevrētspēju pilsētas ielu labirintos, turklāt spēj imitēt visai dabiskas atbildes reakcijas. Auto bremzes ir asas, taču prognozējamas. Situācijā, kad šajā mašīniņā brauc pieci pieaugušie un bagāža, tomēr nedaudz pietrūkst dzinēja jaudas un piekare paliek jutīga pret slavenajiem Rīgas ielu kanalizācijas vākiem un asfalta ielāpiem. Kārtējais sveiciens pašvaldības uzņēmumam „Rīgas ūdens", liekot uzdot vismaz dažus no ikvienam autobraucējam būtiskajiem jautājumiem: „Kādēļ Rīgā uz ielu braucamās daļas ir tik daudz kanalizācijas lūku kā nevienā citā Eiropas pilsētā? Kāpēc šīs lūkas izvieto haotiski, jau projektēšanas stadijā nepadomājot par galveno — lai tās netraucētu satiksmes drošībai? Kādēļ, braucot pa Rīgas ielām, mums pastāvīgi jākoncentrē uzmanība nevis uz satiksmi, bet gan uz to, lai netrāpītu kādā nelīdzenā kanalizācijas lūkā vai nodevīgā bedrē, kas ceļa segumā radusies, pēc kanalizācijas remonta paviršī atjaunojot asfalta segumu? Un vai Rīgas pilsētas pašvaldībai šīs autobraucēju problēmas tiešām ir dziļi vienaldzīgas?"

Degustācijas secinājumi

Gada auto preses relīze ziņoja, ka „Hyundai i20" „Gada auto" žūriju esot pārsteidzis „ar negaidītu, vispusīgu briedumu un maksimālu šajā cenu un izmēru kategorijā iespējamu pilnību". „Gada auto" rezultāti parāda, ka arī Latvijā beidzot sākam skaitīt naudu, domājot par auto iegādi. Jā, „Hyundai i20" joprojām ir mazās klases auto, pat bez īpašām ambīcijām. Normāls vidusmēra auto savas klases ietvaros, kurš piedāvā maksimālas ērtības minimālos gabarītos par relatīvi zemu cenu. Pēc degustācijas pat gribas apgalvot, ka „Hyundai" inženieriem izdevies burvju triks — ārēji mazā mašīniņā iedabūt visu to pašu, kas parasti atrodas nākamās klases — kompaktklases — modeļos. Lai gan „Corsa" un „Polo" brauc saturīgāk, bet „Fiesta" — sportiskāk, „Hyundai i20" ir glīts, ērts, kvalitatīvi nostrādāts un savas klases ietvaros ļoti ietilpīgs automobilis ar komfortablu salonu un labu vērtības un cenas proporciju. Lielisks pirmais auto jaunām ģimenēm! „Hyundai i20" sākumcena ir visai draudzīga — 11 890 eiro par 1.2 MPI ISG 5MT Classic" (75 ZS). Degustētais „Hyundai i20 1.4 MPI Comfort 6MT" (100 ZS) maksā, sākot no 13 590 eiro. Ieskatoties tuvāko konkurentu piedāvājumā, redzam, ka „Opel Corsa 1.4 EcoTec 5MT Drive" maksā, sākot no 12 181 EUR, „Toyota Yaris 1.33 Dual VVT-i Active Plus" cena sākas no 13 780 EUR, „Ford Fiesta 1.0 EcoBoost 5MT Titanum" var nopirkt, sākot no 13 875 EUR, savukārt „VW Polo 1.2 TSI 5MT Trendline" maksā no 13 171 EUR, „Renault Clio 1.2 16V 5MT Life" cena sākas no 10 495 EUR, bet „SEAT Ibiza 1.2 TSI 90 M5 Style" var nopirkt par 13 197 EUR.

A Moto ziņas

Gada motocikls 2016

Kaspars Bergmanis

Interese par motocikliem nezūd, un šogad galvenā intriga — kurš būs „Latvijas gada motocikls 2016"? Jau trešo gadu, maijā, ducis motolietpratēju un žurnālistu testēja visdažādākā rakstura un pielietojuma motociklus. Laikraksts „AutoInfo" gada garumā par katru konkursa nominantu publicē savas atziņas. Tā nu sanācis, ka par konkursa „Latvijas Gada motocikls 2016" uzvarētāju uzrakstījām jau pirms konkursa — maijā. Pastāvīgie „AutoInfo" lasītāji jau saprata, ka labākā motocikla titulu ieguva „Honda" ceļojumu motocikla modelis „Africa Twin", kurš testētājiem un žūrijai bija pieejams gan ar tradicionālo, gan automātisko transmisiju.

Sudraba godalgu ieguva ļoti savdabīgā stilā izveidotais, kurš nedaudz asociējas ar „cafe racer" — „Yamaha XSR 900". Aprakstu par šā motocikla testu var izlasīt šajā numurā.

Savukārt bronzas medaļu ieguva pērnā gada uzvarētājs, „BMW", — ar modeli „R1200RS" — un kļuva par uzvarēju nominācijā „Tūrisma motocikls".

Svinīgā apbalvošana notika tirdzniecības centrā „Mols", un visi konkursā pieteiktie motocikli mēnesi bija apskatāmi ikvienam lielveikala apmeklētājam. „Esam patiesi priecīgi sadarboties ar „Latvijas Gada Motocikls" komandu, un titula pasniegšana kļūst par vienu no vasaras visvairāk gaidītajiem notikumiem gan pasākuma dalībniekiem, gan tirdzniecības centra apmeklētājiem. Arī šogad konkursa uzvarētājam tika pasniegta īpašā tirdzniecības centra „Mols" ceļojošā balva „Latvijas Gada Motocikls", kuru veidojis latviešu juveliermākslinieks Oļegs Auzers," stāsta „Mols" menedžere Una Tukiša.

Diemžēl no „trases tika noņemts" viens no pieteiktajiem šīs sezonas jaunumiem — jaunā „YAMAHA R1" —, jo laikus netika nodots vērtēšanai. Žūrijas rīcībā tādējādi bija 15 motociklu modeļi.

Nominācija „Latvijas Piedzīvojumu Motocikls 2016":

„HONDA CRF 1000 AFRICA TWIN DG/AG";

nominācija „Latvijas Tūrisma Motocikls 2016":

„BMW R 1200 RS";

nominācija „Latvijas Šosejas Sporta Motocikls 2016":

„BMW S 1000 RR";

nominācija „Latvijas Bezceļa Sporta Motocikls 2016":

„KTM ENDURO 690";

nominācija „Latvijas Ielas Motocikls 2016":

„YAMAHA XSR 900";

nominācija „Latvijas Gada Motocikls 2016 — tautas balsojums":

1. vieta: „HONDA CRF 1000 AFRICA TWIN DG/AG";

2. vieta: „YAMAHA R1" (diskvalificēts, jo netika nodots vērtēšanai);

3. vieta: „BMW R 1200 RS".

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO
PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?
SIA "Motors A5" to izdarīs ātri un par ļoti pieņemamu cenu. Mēs nepiedāvājam viltīgas atlaides un klientus nemānām ar neesošiem remonta darbiem!

Mēs veicam:
- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaiņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.

Motors A5

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

Moto tests

Yamaha XSR 900

Ronalds Cimoška,
„RC Unlimited" motobraukšanas skola

„Latvijas Gada Motocikls 2016" kandidātu sarakstā bija kāds motocikls, kuram es sākumā ļoti lielu vērību nepiegriezu. Stāv kluss un pelēkzils maliņā, īpaši ne ar ko neizceļas. Bet tas tikai pirmajā brīdī. Otrais brīdis visu saliek pa plauktiņiem.

Motocikls turpina „Yamaha" aizsākto „MT" sēriju un ir izveidots uz „MT-09" bāzes, tā dizains veidots „flattracker" motociklu stilā. Lai gan Rolanda Sendsa veidotais prototips „Faster Wasp" bija daudz greznāks, arī „XSR900", ja rūpīgāk ieskatās, nemaz tik slikti nav sanācis. Masu ražošana ir un paliek masu ražošana, bet mierina tas, ka prototips nemaz tik ļoti kardināli neatšķiras no galaprodukta un gribētāji ar „mazām asinīm" varēs to pārveidot pēc savas patikas. Pirmo reizi uzsēžoties uz „XSR900", pārņem ļoti interesantas sajūtas — jūti, ka zem tevis ir riktīgs motocikls, nevis plastmasas izstrādājums. Dubļu sargi, lukturis, bākas uzlikas, sānu paneļi — tas viss ir izgatavots no īsta alumīnija. Liels, kārtīgs priekšējais starmetis, apaļš aizmugurējais lukturis — riktīgs „oldskūls", nudien. Patiesībā motocikls ir „mix" starp veco un moderno. Varbūt tādēļ tas tik ļoti „aizķer"? Visā šajā salikumā ļoti izteiksmīgi un harmoniski izskatās apaļais elektroniskais mērinstrumentu panelis, kas ir viena no gaumīgākajām tāda tipa iekārtām, ko pēdējā laikā esmu redzējis. Lai gan Akrapovic jau piedāvā savu izplūdes sistēmu, šis nu būtu tas retais gadījums, kad es nesteigtos bojāt motocikla oriģinālās izplūdes sistēmas dizainu.

„XSR900" ir aprīkots ar 3 cilindru 4 taktu 847 cm3 dzinēju, kas attīsta 115 ZS pie 10 000 apgr./min, un pirmie 200 metri, kurus veicu ar „XSR900", izvējoja jebkādas šaubas par šo motociklu. Dzinējs ar tik pārsteidzošu vieglumu aiznesa mani pretī horizontam, ka attapos tikai tad, kad spidometrā cipari tuvojās otrā simta robežai un nežēlīgs pretvējš centās noplēst mani no stilīgā braucamā. Uhh, kas par azartisku dzinēju! Ar nožēlu konstatēju, ka motocikls ir par „pliku" tik naskam spēka agregātam, un nācās ātrumu nedaudz samazināt. Jā, saprotu, ka „būris" pabojātu stilīgo izskatu, bet tas dotu iespēju izbaudīt šo dzinēju pilnībā. Galu galā slīdošais sajūgs, kas jau rūpnieciski uzstādīts uz „XSR900", paredzēts ļoti dinamiskas braukšanas piekritējiem. Motocikls ir ļoti paklausīgs, viegli vadāms un ikdienas braukšanā ļoti ērts. Visādā ziņā es ar saviem 1,80 m uz tā jutos ļoti komfortabli. Motocikls kopumā atstāja ļoti patīkamu iespaidu — gan komforta, gan dinamikas un vadīšanas, gan dizaina ziņā. Kārtīgs motocikls visiem dzīves gadījumiem!

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

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

REZERVES DAĻAS
Jeep GMC
Amerikāņu automašīnām
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

Paldies par labajiem laikiem!
Saglabā to nemainīgu ar FORD MOTORCRAFT
Lielisks serviss Ford pēcgarantijas automašīnām par cenu, kurā viss ir iekļauts
- FORD MOTORCRAFT EKONOMISKĀ APKOPE
- RIEPU PIEDĀVĀJUMI
- PĀRBAUDE PIRMS TEHNISKĀS APSKATES
- FIKSĒTAS CENAS PIEPRASĪTĀKAJIEM REMONTIEM

Īpaši izstrādāti FORD MOTORCRAFT piedāvājumi Ford pēcgarantijas automašīnām par cenu, kurā viss ir iekļauts

Ford Motorcraft EKONOMISKĀ APKOPE
- Visaptveroša automašīnas vizuālā pārbaude
- Eļļas un eļļas filtra maiņa
- Salona gaisa filtra maiņa
VIEGLAJĀM A/M €85[2]
KOMERCTRANSPORTAM €110[2]

Ford Motorcraft RIEPU PIEDĀVĀJUMI
- Plašs riepu piedāvājums, visdažādākie modeļi un izmēri
- Iekļauta uzstādīšana, balansēšana un utilizācija
- Piem., 175/65R14 priekš Ford Fiesta
KOMPLEKTS €182

Ford Motorcraft FIKSĒTAS CENAS PIEPRASĪTĀKAJIEM REMONTDARBIEM
- Piem., aizdedzes sveču nomaiņa, Ford Ka, Fiesta, Fusion
- Ieskaitot darbu un rezerves daļas
€30[1]

Ford Motorcraft PĀRBAUDE PIRMS TEHNISKĀS APSKATES
- Jūsu Ford diagnostika[3]
- Nepieciešamības gadījumā remontu veiksim, piedāvājot atlaidi[4] darbam un rezerves daļām, kas atbilst Ford kvalitātei
- Veiksim tehnisko apskati Jūsu vietā[5]
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS[3]
TEHNISKĀS APSKATES IZIEŠANA TIKAI €18,50[5]

Vairāk www.ford.lv
Inchcape Motors Latvia
Skanstes 4a, Rīga, LV-1013
Tālr. 67303000 · Fakss: 67303010
ford@inchcape.lv · www.ford.lv
Ford

1. Pēcgarantijas Ford automobiļiem
2. Vieglieem automobiļiem ar benzīna dzinējiem un darba tilpumu līdz 2.0 l. Vieglieem automobiļiem ar dīzeļdzinējiem un darba tilpumu līdz 2.0 l ekonomiskās apkopes cena 99 EUR. Komerctransportam ar dīzeļdzinēju un darba tilpumu līdz 3.0 l
3. Diagnostikas cena 19,20 EUR. Diagnostika ir bez maksas, ja atrastos defektus novērš Inchcape Motors Latvia Ford servisā.
4. Pēcgarantijas Ford automobiļiem servisa darbs par 32 EUR/st.
5. Cenā nav iekļauti: ceļa nodokļi, tehniskās apskates nodevas, neapmaksātie sodi.

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

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