

BEZMAKSAS



**AUTO
INFO**

SEPTEMBRIS NR. 6. 2010 (158)

**ŠORUDEN
NOMAZGĀSIM
TAVU
MAZDA
AUTOMAŠĪNU
BEZ MAKSAS !**



Vienreizējs pakalpojums.
No 20. septembra līdz 31. oktobrim,
iepriekš piesakoties
pa tālr. + 371 67 800 622
AURA AUTO
BRĪVĪBAS IELA 224, RĪGA
WWW.AURAAUTO.LV

Auto Plus



**AUTODAĻAS
no
AMERIKAS**

Brīvības 390 67520018 Kurba 6 67281822 6.Astres 5b 67598312

4motors SIA

15 gadu pieredze auto remonta jomā



Ādmiņu ielā 5/7, Rīgā, LV-1009
Tālr. 67244161, fakss 67244228
<http://www.v4motors.lv>

- Rītošās daļas diagnostika un remonts
- Visa veida virsbūves remonta darbi
- Tehniskā apkope, dzinēja diagnostika
- Auto pretaizdzīšanas sistēmu

GEMINI
ALARM SYSTEMS

- un **LASERLINE** pārstāvis Latvijā
(konsultācijas, tirdzniecība, serviss)
- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

Degustācija

Ašais pret Kaškaju Mitsubishi ASX / Nissan Qashqai

Agnis Krauja

Mūsdienu autobūvē kļūst arvien grūtāk nodarboties ar jaunu modeļu klasifikāciju. Sīvas konkurences apstākļos katrs ražotājs cenšas radīt universālu auto, kurš apvienotu dažādu tipu mašīnu īpašības. Apvidus auto un to paveidi, tautas valodā runājot, visi tiek sabāzti vienā maisā un saukti par džipiem. Arī CSDD jaunu auto pārdošanas reģistrā, kas veidots pēc Eiropas auto klasifikācijas parauga, visi „SUV” („Sport Utility Vehicles”) apvienoti vienā lielā „J” segmentā. Žurnālisti esošajā „SUV” daudzveidībā cenšas ieviest vismaz kaut kādu kārtību: mazie, kompaktie, vidējie izmēra un pilnmēra „SUV”. Taču arī šie klasifikatori nespēj tikt līdz ražotāju izdomai, kas savus loļojumus dēvē vairs ne tikai par „SUV”, bet par „SUC” („Sport Utility Coupe”) un sazin kā vēl („SAV”, „SAC” utt.). Kā likums, visur klāt ir burts „S”, kas nozīmē „Sport”. Ja godīgi, tad šī lielā pēšanās ap sportiskumu liekas smieklīga, jo visi šodienas „SUV” atrodas daudz tuvāk medību un makšķerēšanas sporta veidiem nekā autosportam, ja vien ar to nedomājat piejūras kāpu

aizsargjoslas izbraukāšanu, jo jebkurās ātrumsaīkstēs uz asfalta vai cieta grante-nieka mūsdienīgs kompaktklases un pat mazās klases auto jebkuru parketnieku noskrien bez problēmām.

Taču latvietis parastais joprojām naivi tic gandrīz visam, kas rakstīts. Jo mašīna mums nav tikai mašīna, bet arī sociālā statusa un pat fetiša objekts. Treknajos gados dažādu lielu, melnu, draudīgu „SUV” daudzums Rīgas ielās bija gluži vai biedējošs (tāds pats bija arī šo auto braukšanas stils), un arī tas nepārprotami liecināja, ka Latvijas politiskās un biznesa elites skatiens nebija vērst Rietumu vērtību virzienā... Daudzi potenciālie vēlētāji tagad droši vien ir priecīgi par to, ka parādījies jauns politisks spēks „Par labu Latviju”, tātad pašmāju politikā beidzot ienākuši „labie” — sen jau bija laiks... Taču, ja kāds nedaudz papūlas iedziļināties, tad pārsteigumā atklāj, ka zem šā nosaukuma tagad paslēpušies „tie paši vēži”, kas bijuši pie varas visus treknos gadus un vēl ilgāk. Tie paši, kas atbildīgi par „prihvatizāciju”, valsts nozagšanu un krīzi. Tie paši, kuri jau sen būtu mums nodrošinājuši „labu Latviju”, ja būtu bijuši godprātīgi un izpildījuši kaut 10 procentus

no apsoltā pirms katrām iepriekšējām vēlēšanām... Varbūt latvietis parastais ir savā īpašā veidā mazohists un viņam patīk tieši tādi politiķi, kuri viņu regulāri „uzmet” un „piečakarē”?

Bet atgriezīsimies pie auto. Paradums apvidus automašīnas saukt par džipiem pie mums iesakņojies pamatīgi. Savukārt kompakto apvidniekus nereti mēdz dēvēt par parketa džipiem, lai gan tie nepavisam nav nekādi rotaļu braucamrīki. Taču precīzāk šo automobiļu būtību izsaka jēdziens — krosvers, kas arī nozīmē to, ka šis auto ir kaut kas pa vidu — no visa pa drusku. Par krosveriem ierasts dēvēt automobiļus, kas kaut kādā veidā apvieno trīs vienā — vieglā auto, minivena un apvidnieka īpašības. Mazie krosverī (kā „Qashqai” un tā līdzinieki) ir kompaktklases vai pat mazāku izmēru automobiļi, kas tapuši uz C segmenta platformas. Pēc virsbūves silueta tie biežāk līdzinās vienkāršiem hečbekiem, nevis tradicionāliem džipiem. Tiem ir lielāks klirens nekā parastiem kompaktklases auto, manuāli vai elektroniski pieslēdzama visu riteņu piedziņa un gandrīz visiem ir pieejamas arī lētākas modifikācijas ar priekšpiedziņu.

Kaškajs („Nissan Qashqai”)

Kad „Nissan” 2006. gada beigās izlaida „Qashqai”, tas bija kārtējais nišas produkts, kurš nepakļaujas tradicionālajai modeļu klasifikācijai, kaut kas pa vidu starp kompaktklases auto un parketa džipiņu. Tieši kaškajs šai markai spēja pievērst pat tādus pircējus, kam japāņu ražotāja automobiļi iepriekš bija sveši, turklāt ne tikai valstīs ar skarbiem ceļa apstākļiem, bet arī Rietumeiropā. Par spīti savam dīvainajam vārdam, ko latviešu valodā tā vien gribas nosaukt par fonētisku katastrofu, kaškajs Latvijā kļuva par dižpārdokli 2008. Gadā — trešo vislabāk pārdoto „SUV” kategorijas automobiļi.

Eiropā „Nissan” vispār „Qashqai” pozicionēja nevis kā apvidnieku, bet kā vienkārši paaugstinātu kompaktklases auto, kuru iespējams aprīkot ar visu riteņu piedziņu. Tiešus konkurentus „Nissan” jaunumam toreiz nosaukt bija grūti, jo amerikāņu brīnumam „Dodge Caliber” pilnpiedziņas versija Eiropai nebija paredzēta, taču turpmākajos gados kaškaja pēdās sekoja „Toyota Urban Cruiser”, „Škoda Yeti”, „Hyundai ix35”... Nupat Latvijā ir sasniedzis kārtējais mazais krosvers „Mitsubishi ASX”.

Par skaistuli „Qashqai” ir grūti nosaukt, bet proporciju sabalansētības tam netrūkst. Vecā kaškaja sejas izteiksmei piemita „cita

veida elegances”. „Tas ir iespaidīgs, domnējošs un robusts, pieprasa izrādīt cieņu pat sarežģītākajos apstākļos” — citējam reklāmas bukletu. Man personīgi nesimpatizēja šāda „domnējoša, robusta”, īsta „bosika” nedaudz pamulķīgā sejas izteiksme. Tagad „Nissan Qashqai” ir atsvaidzināts, cenšoties turēties pretim arvien sīvākai konkurencei. Dizains mainīts pavisam nedaudz, taču auto koptēlu salīdzinājumā ar 2006. gada modeli pārmaiņa pamatīgi. Japāņi ir kārtīgi pastrādājuši, lai „Qashqai” kļūtu pievilcīgāks — un, manuprāt, tas ir izdevies.

(Turpinājums 2. lpp.)

**PLASTIKĀTA
DETAĻU RAŽOTNE**

**SEDAN L
LATVIJA**

PIEDĀVĀ:

**VIRSBŪVES DAĻAS
NO KOMPOZĪTMATERĪALIEM
RIEKŠ:**
DAF XF95; XF105
VOLVO FH12
MB/ACTROS

Jūrmalas gatve 16, Rīga. Tel. 67422101; 29630202; 29544500

Ašais pret Kaškaju Mitsubishi ASX / Nissan Qashqai

(Turpinājums no 1. lpp.)

Vizuālās pārmaiņas vislabāk pamanāmas, salīdzinot līdzšinējā un atjauninātā „Qashqai” priekšgalu — lukturi, bampers un radiatora restes ieguvuši jaunu dizainu, nelielas kosmētiskas pārmaiņas ir arī aizmugures lukturiem. „Qashqai” ir samiedzis acis, priekšējie lukturi ir šaurāki nekā agrāk. Radiatora restēm ielikta citāda mustura redelīte. Nedaudz pamainīts ir arī priekšējais bampers, radot tādu kā nedaudz smailāka deguna iespaidu. Savukārt aizmugurē vienīgā pārmaiņa ir diodzu tehnoloģijas un lukturu krāsu sadalījuma proporciju maiņa — agrākā baltā apļveida sekcija tagad ir kļuvusi par gaišu svitru, kas caurauz visu gaismekli.

Arī salonā vērojamas nelielas pārmaiņas. Joprojām šeit valda solidums un vāciska kārtība ir visā. Komforts saglabājies — pie stūres ir ērti, vidēji augsta sēdpozicija ar labu pārredzamību, aizmugurē pietiekami daudz vietas diviem vidēja auguma cilvēkiem un kompakta hečbeka iespējas bagāžas ietilpības un izvietojuma ziņā. Mērinstrumentu sekcijā tagad ir citi tahometra un spidometra pulksteņi, kam apakšā iebūvēti temperatūras un degvielas līmeņa rādītāji, bet viducī borta datora displejs. Paneļa augšdaļā iepriekš izvirzītais centrālais displejs tagad ir pārvietots zemāk pie audiosistēmas. Lai arī skārienjutīgais ekrāns atgādina bērnu rotaļu datoru,

funkcionālākais „SUV” tipa auto. Aizmugures sēdekļus nevar pilnībā nolocīt līdz grīdai. Bagāžnieka vāks neatveras tik augstu, lai 1,88 m garam cilvēkam nebūtu jāsaliecas ik reizi, kad no bagāžnieka kaut ko vajag izņemt. Ērtāka varēja būt arī bagāžnieka pārsega aizvēršana, jo roktura nišas leņķis nav pārāk veiksmīgs un vāka

par nepieciešamu piedāvāt, pat atpakaļskata kamera. Stabilitātes kontrole tagad ir bāzes aprīkojumā, un klāt nākusi jauna ekomodifikācija — „Qashqai Pure Drive”. Tās CO2 izmešu daudzums ir 129 g/km, bet ražotāja norādītais vidējais patēriņš — 4,9 litri uz 100 kilometriem.

Arī no tehniskā viedokļa „Qashqai” ir



vajadzīgās funkcijas atrašanai tas ir ērts. Tomēr, darbojoties ar ekrānu, skatiens no ceļa tik un tā uz mirkli jānovērš. Jāuzslavē teicamā redzamība pa sānskata spoguļiem. Tie ir ne tikai glīti, bet arī savas funkcijas pilda nevainojami. Taisnības labad gan jāpiebilst — kaškajs nav pats

aizciršana prasa pielietot lielāku spēku, nekā gribētos.

Mūsu rīcībā nonākušais auto bija pašā pilnīgākajā „Tekna” komplektācijā ar bešu ādas salonu un panorāmas stikla jumtu. Aprīkojumā faktiski bija viss, ko vien ražotājs šādas klases automobilim uzskatījis

ļoti maz mainījies. Tie paši motori — divi benzīna (1,6i un 2,0i) ar jaudu 115 ZS un 140 ZS un divi dīzeļi (1,5 dCi un 2,0 dCi) ar jaudu 106 ZS un 150 ZS. Tās pašas pārnesumkārbas — piecpakāpju un sešpakāpju manuāla, bet automāta funkcijas pilda bezpakāpju variators. Mūsu degustētajam „Qashqai” bija 2,0 litru 140 ZS jaudīgs benzīna dzinējs, kas savienots ar „CVT” variatoru. Tas ir ļoti kluss, bet ne pārāk ekonomisks. Testa brauciena laikā konstatējām, ka pilsētā patēriņš ir 11—13 litri uz 100 km, bet vienmērīgs temps uz šosejas ļauj vidējam patēriņam kombinētajā ciklā noslīdēt līdz 8 litriem uz 100 km.

Pārmaiņas tehniskajā ziņā kaškajam ir vienīgi aizmugures piekāre. Amortizatori tagad ir novietoti mazliet mainītā leņķī, šis tas ir pamainīts arī piekares elastīgajās gumijas daļās. „Qashqai” lietotājiem tieši par aizmugures piekāri bijušas lielākās sūdzības, tās darbība iepriekšējā modeli novērtēta kā skaļa un pārlietu cieta. Tagad „Nissan” ir mainījis piekares iestatījumus. Tas uzlabojis gaitas komfortu. Turklāt, lai pasargātu salonu no ārējiem trokšņiem, nav žēloti izolācijas materiāli. Jaunajam auto aizmugures piekāre, par spīti uzlabojumiem, braucot pa nelīdzenu asfaltu, joprojām ir skaļākā vieta, lai gan nekādu citādu trokšņu fonu kaškaja salonā vairs nedzird. Atjaunotais kaškajs tagad ir viens no pašiem klusākajiem krossoveriem. Stāvošam auto motoru nedzird nemaz, tādēļ var pat gadīties izkāpt no auto un aiziet prom, atstājot dzinēju darbojamies, jo durvju atvēršana/aizvēršana notiek brīvroku režīmā, atslēgas breloku atstājot kabatā.

Kaškajs ir veikls, dinamisks un paklausīgs, ar to joprojām ir patīkami braukt. Virsbūves sasvere pagriezienos ir jūtama, taču nav tik kaitinoša kā izmēros lielākiem krossoveriem. Tomēr kaškajā sajūtas ir drīzāk kā apvidniekā nekā parastā kompaktklases automobilī — tas salīdzinoši augstās sēdpozicijas dēļ, bet piekāre nodrošina diezgan stingru gaitu. Sakere ar ceļu ir laba, stūres reakcija — precīza, piekāre gan nav no komfortablākajām gaitas līganuma ziņā. Asfalta negludumus auto panes ar cieņu, taču bedrēs un uz grants ceļa reizēm krata. Taču jāņem vērā, ka mūsu mašīnai ir lieli, stilīgi 18 collu riteņi



„Nissan Qashqai” vērtējums

Plusi: laba vadāmība un komforts; pārdomāta vadītāja pozīcija; dāsns aprīkojums.

Mīnusi: kaškajs nav pats funkcionālākais krossoveris; aizmugures sēdekļus nevar nolocīt līdz grīdai; jaudīgais 2,0 litru benzīndzinējs nav pārāk ekonomisks.

Konkurence krossoveru segmentā ir saasinājusies, un nesenā lidera „Qashqai” pozīcijas sāk apdraudēt jaunpieņacēji, tāpēc lēmums atsvaizdināt „Qashqai” ārieni nāk tieši laikā, jo krossoveri spēlē nozīmīgu lomu „Nissan” apgrozījumā, veidojot apmēram pusi no kompānijas pārdoto auto apjoma. „Qashqai” jau bija labs auto, un šie kosmētiskie uzlabojumi to padarījuši vēl labāku, piešķirot mūsdienīgāku un inteligentāku izskatu. Tas piemērots mazai ģimenei, ir gana ietilpīgs, komfortabls, kluss un lēts ekspluatācijā. Pie plusiem jāpiešķaita arī plašs bāzes aprīkojums, taču šis nav no pašiem lētākajiem krossoveriem. Sākumcena priekšpiedzīņas auto ar 1,6 litru dzinēju ir Ls 11 990, bet degustētais „Qashqai 2.0 4X4 CVT” maksā Ls 19 740. Rudenī „Qashqai” piepulcēsies arī izmēros mazākais „Juke”, tā apliecinot, ka „Nissan” savu nākotni redz tieši krossoveru segmentā.

Ašais („Mitsubishi ASX”)

„Mitsubishi ASX” savu Eiropas pirmizrādi piedzīvoja 2010. gada Ženēvas auto izstādē, tikai divarpus gadus pēc „Concept CX” atrāšanās publikai. Japāni uzskata, ka šis modelis tirgū ir nonācis istajā laikā un sagādās nopietnu konkurenci nesenajam liderim kaškajam. „ASX” ir kompakts apvidus automobilis, kas „Mitsubishi” modeļu gammā pēc izmēriem ierindojas starp „Lancer” un „Outlander” modeļiem. Vārds „kaškajs” latviešu mēlē izklausās kā fonētiska katastrofa, bet „ASX” vispār ir „nevārds”. Mēs uzskatām, ka privātais auto ir kā ģimenes loceklis, tāpēc tam nepieciešams savs vārds. Kā lai

Kā jau mazajam krossoveram pienākas — „Qashqai” ir pieejams gan ar vientilta piedziņu, gan ar „All Mode 4x4” pilnpiedziņu, kas bija pazīstama jau no



lielākā brālā „Nissan X-Trail”. „All Mode 4x4” noteikti padara „Qashqai” par vienu no bezceļos varošākajiem mazajiem krossoveriem. Turklāt ar ripuli starp sēdekļiem, kas ļauj brīvi izvēlēties — atstāt pakalējo riteņu pieslēgšanu elektronikas ziņā, pieslēgt tos patstāvīgi vai palikt tikai ar velkošo priekšu. „All Mode” ir tikai mašīnām ar divu litru motoriem, bet „Qashqai” visai tālu bezceļos var aizbraukt arī priekšpiedzīņas versijā.

uzrunāju jauno „micuku”, kurš uz trim dienām kļuvis par manu privāto auto? „ASX” — Asiks — Asais? Un tad, kādā pseidonumuru tirgotavā starp visādiem Garajiem, Resnajiem, Blondinēm, Kucēm un vairākiem tūkstošiem citu latviešu iecienītu iesauku ieraugot plāksnīti ar pretenciozo uzrakstu „Ašais”, uzreiz kļuva skaidrs — mūsu „ASX” tas derēs!

(Turpinājums 6. lpp.)

www.rvt-riepas.lv

RIEPU CENTRS

8-20

LIETOTAS AUTO RIEPAS no Vācijas R12 līdz R22 sākot ar Ls 5

Lielā izvēlē lietie diski

Rīga, Ziepniekkalna 23a (aiz CSDD TA)
Tāl. 67629021, mob. tālr. 29273705

CSDD nodaļu darba laiki

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

R Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00

TA Antenas iela 2
(vieglajiem automobiļiem)
darba dienās 8.00 - 20.00
sestdienās 8.00 - 15.00

TA 3.5l<
Sēpils iela 6a
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67471571

K Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00
IP 67025791

TA 3.5l<
Maskavas iela 448
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67132107

TA Sigulda, «Siljēkās»
(visiem transportlīdzekļiem)
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67970140

AIZKRAUKLE,
R TA Jauncellnes iela 5,
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

ALŪKSNE,
R TA Rūpniecības iela 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

BALVI,
R TA Robežiela 1
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

BAUSKA,
R TA Upmalas iela 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

CĒSIS,
R TA J. Poruka iela 22
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5l< atdrienas un ceturtdienās 8.30 - 17.00
IP 64161859

DAUGAVPILS,
R Kraujas iela 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 65428871
TA Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00

DOBELE,
R TA Liepājas šoseja 29
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

GULBENE,
R TA Parka iela 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 64473857

JELGAVA,
R Satiksmes iela 2a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
pirmdienās 8.00 - 19.00
K IP 63021396
TA Satiksmes iela 2c
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00,
sestdienās 8.30 - 16.00

JĒKABPILS,
R Ā. Elksnes 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
K IP 65231730
TA Ārijas Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00
sestdienās 8.00 - 16.00

JŪRMALA,
R Slokas iela 75
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA Lielupes iela 28a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67811451

KRĀSLAVA,
R TA Indras iela 28c
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

KULDĪGA,
R TA Planicas iela 69
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 63341185

R TA Transportlīdzekļu registrācija
Tehniskās apskates stacija
Vadītāju kvalifikācija
Iepriekšējais pieraksts
3.5l< Tehniskās apskate automobiļiem
ar pilno masu virs 3,5 t

LIEPĀJA,
R TA Brīvības iela 148, LV - 3401
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
otrdienās 8.30 - 19.00
K IP 63489184
TA Grobiņa, Krasta iela 12a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
otrdienās 8.30 - 19.00,
sestdienās 8.30 - 14.00
IP 63490670

LIMBAŽI,
R TA Mehānizācijas iela 8
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 64022886

MADONA,
R TA Saules iela 60
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00

OGRE,
R TA Austrumu iela 14
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
trešdienās 8.30 - 19.00
IP 65049130

PREIĻI,
R TA Brīvības iela 76
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

RĒZEKNE,
R TA Jupaļovkas iela 1a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 64622358
TA Ludzā, Rūpniecības iela 2e
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

SALDUS,
R TA Saldus apvedceļš 10
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
IP 63881718

TALSI,
R Laidzes iela 9
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427
TA Blumbaņa iela 9
Pirmd., otrd., trešd., piektdienās 8.30 - 17.00
Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00
IP 63224370

TUKUMS,
R TA Zemītes iela 5
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 63122505

VALKA,
R TA Varoņu iela 51, 51a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 64781363

VALMIERA,
R E. Lāčera 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 64220786
TA Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00
sestdienās 8.30 - 14.00
IP 64281215

VENTSPILS,
R TA Ganību iela 154a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5l< trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427
otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

CSDD informācija

E-PAKALPOJUMI TAGAD PIEEJAMI ARĪ JURIDISKĀM PERSONĀM

CSDD piedāvātie e-pakalpojumi papildināti ar jaunu iespēju – šobrīd reģistrēties internetā informācijas saņemšanai var arī juridiskas personas. Juridiskās personas var saņemt tos pašus pakalpojumus ko fiziskas personas – uzzināt nākamās tehniskās apskates datumu, saņemt atgādinājumus, veikt maksājumus utt.

Lai pierēģistrētu savu uzņēmumu informācijas saņemšanai klientam jāveic šādi soļi:

Jāpierēģistrējas kā fiziskai personai e-pakalpojumu saņemšanai (ja tas jau izdarīts iepriekš, atkārtota reģistrācija nav jāveic).

Sadalā „Juridiskām personām” jāpievieno uzņēmums, kurā personai ir pārstāvības tiesības, un jāievada tā reģistrācijas numurs. Sistēma pārbaudīs, vai informācija atbilst Uzņēmuma reģistra datiem. Tas nozīmē, ka pieeja datiem par uzņēmuma autoparku ir tikai tā vadībai.

KATRS DESMITAIS KRAVAS AUTO IR DRAUDS SATIKSMES DROŠĪBAI

Katrs desmitais kravas transportlīdzeklis, kas brauc pa Latvijas ceļiem, apdraud satiksmes drošību. To pierādīja šīs dienas reids, kurā tika pārbaudīts transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis un svārs. Reidā piedalījās Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD), Autotransporta inspekcija (ATI) un Valsts policija. Būtiskākie kravas transportlīdzekļu defekti atklājās, auto uzbraucot uz CSDD pārvietojamā bremžu stenda un ATI svariem.

Reidā, kas notika Grenctāles robežpunktā, tika pārbaudīti vairāk nekā 50 transportlīdzekļi. Lielākā daļa no tiem bija ārvalstīs (Lietuvā, Igaunijā, Polijā, Vācijā, Lielbritānijā, Čehijā u.c. valstīs) reģistrēti auto.

Diviem no šiem transportlīdzekļiem tika konstatēti bīstami bojājumi bremžu sistēmā. Tādēļ tiem tika noņemtas numurzīmes, kas nepieļauj tālāku dalību ceļu satiksmē. Šiem Polijā reģistrētiem kravas transportlīdzekļiem, kas paredzēti bīstamas kravas (benzīna) pārvadāšanai, no trim asīm divām pilnībā nebremzējās viens no riteņiem. Šāds auto apdraud citus satiksmes dalībniekus un tas var izraisīt avārijas ar traģiskām sekām.

Vēl reida laikā diviem Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem



apkartējās vides kvalitāti. Kopš ir uzsāktas kontroles uz ceļiem ir pārbaudīti vairāk nekā 21 tūkstotis transporta vienības. Tomēr par visobjektīvākajām tiek uzskatītas pēdējo divu gadu pārbaudes, kurās izmanto mobilo bremžu stendu. Pēdējā pusotra gada laikā uz ceļiem ir pārbaudīti vairāk nekā 5 tūkstoši transporta vienību. No tiem 10% ir anulēta atļauja piedalīties ceļu satiksmē, bet 2% konstatēti bīstami trūkumi vai bojājumi, kā rezultātā noņemtas valsts reģistrācijas numura zīmes.

No visiem šiem transportlīdzekļiem 90% defektu tiek konstatēti tieši mobilajā bremžu stendā.

JAUNS KONKURSS JAUNIEŠIEM „VELOEXPERTS”!

Konkurss sāksies 23. augustā un norisināsies līdz septembra beigām. Pieteikties konkursam var jebkurā tā norises brīdī interneta mājas lapā – www.veloexperts.lv, kur arī varēs uzzināt visu nepieciešamo informāciju.

Vasaras brīvdienas strauji tuvojas beigām, bet tas savukārt nozīmē, ka jau pavisam drīz jaunieši atkal satiks savus skolas biedrus, dalīsies vasaras iespaidos un, protams, ciņģīgi mācīsies.

Daudzi uz skolu atkal brauks ar velosipēdu vai dosies izbraucienos pēc tās beigām. Lai arī tas ir pirmais transportlīdzeklis, kas jauniešiem sniedz pārvietošanās brīvību un ātrumu, tomēr noteikti jāatceras, ka velosipēdisti ir starp visneaizsargātākajiem satiksmes dalībniekiem.

Lai pārvietošanās ar velosipēdu būtu ne tikai aizraujošs, bet arī

drošs notikums, aicinām piedalīties konkursā „VeloExperts 2010”, kur:

- 10 līdz 14 gadus veci jaunieši varēs iesaistīties aizraujošā spēlē, kas palīdzēs iegaumēt nepieciešamās zināšanas par ceļu satiksmes drošību;
- Jauniešu novērojumi uz ielas un ceļa tiks demonstrēti televīzijā;
- Labākie saņems balvas!

Konkursa uzdevumi būs pieejami internetā, un tos varēs risināt gan skolā gan mājās. Uz konkursa jautājumiem atbildēt varēs pakāpeniski – ja kāds jautājums būs neskaidrs, darbu varēs pārtraukt un atsākt, kad pareizā atbilde būs noskaidrota.

Atbildi uz visiem jautājumiem un kļūsti par īstu VeloExpertu!

NO JŪLIJA IESPĒJAMS PIETEIKTIES IZMĒĢINĀJUMA BRAUKŠANAS EKSĀMENAM AR MOTOCIKLU

Sākot ar 1. jūliju CSDD piedāvā pakalpojumu „Braušanas iemaņu pārbaude” izmantot arī topošajiem motociklistiem. Pirms gada tika ieviests izmēģinājuma eksāmens autovadītājiem, kas guvis lielu popularitāti, tādēļ šogad nolemts šādu iespēju sniegt arī motociklistiem. Pagaidām šis pakalpojums pieejams CSDD Rīgas nodaļā, kas piedāvā braukšanas iemaņu pārbaudi veikt ar CSDD motocikliem, ar kuriem tiek pieņemti arī valsts eksāmeni.

Motociklu izmēģinājuma eksāmens atšķiras ar to, ka tas notiek tikai laukumā, un braukšana satiksmē nenotiek. Laukums bieži vien sagādā vislielākās grūtības, tādējādi, izmantojot šo pakalpojumu, iespējams gan pārbaudīt iemaņas veicot visas figūras, kā arī pierast pie paša motocikla. Arī motociklistu braukšanas iemaņu pārbaudes noslēgumā inspektors dod slēdzienu par motociklista sagatavotības līmeni un pieļautajām kļūdām.

Lai pieteiktos izmēģinājuma eksāmenam pirmo reizi, personīgi jāierodas CSDD Rīgas nodaļā, līdzīgi ņemot braukšanas mācību atļauju vai kādas citas kategorijas vadītāja apliecību un aizpildītu apmācību karti, kurā norādīts, ka persona ir apguvusi vismaz minimālo braukšanas stundu skaitu. Iemaņu pārbaude ir pieejama arī esošajiem motociklu vadītājiem. Cena par izmēģinājuma eksāmenu noteikta Ls 19.97 apmērā un apmaksā veicama pirms pakalpojuma saņemšanas. Jāatceras, ka gadījumos, ja klients nevar ierasties uz izmēģinājuma eksāmenu, tas, tāpat kā īstais pārbaudījums, jāatsaka ne vēlāk kā iepriekšējā darba dienā. To iespējams izdarīt personīgi ierodoties CSDD Rīgas nodaļā vai piezvanot pa tālruni 67025791. Neierodoties uz pārbaudījumu bez iepriekšēja brīdinājuma, tas būs jāapmaksā pilnā apmērā.

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

Rīga, Zolitūde, Gramzdas 15
mob. t. 29848899 - Aivars
zemgalemp1@inbox.lv

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILĒM

uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana

**BRC SEQUENT
GAS INJECTION
SYSTEM**

Signalizāciju un imobilizēru uzstādīšana

Rīga, Ganību dambis 23b
tālr. 67381728, mob. 29296613

Auto & moto ziņas

Bufalino – mazākais kemperis pasaulē

Vācu inženieris Korneliuss Komans nolēmis pārspēt japāņu minimālismā un izveidojis mazāko ceļojumu auto pasaulē. „Bufalino” ir veidots uz trīsriteņu „Piaggio Ape 50” bāzes un aprīkots ar visu nepieciešamo. Kemperi iebūvēts virtuves modulis ar gāzes plīti, ledusskapi un izlietni, izveidota pilnvērtīga guļamvieta, iekārtotas divas sēdvietas, drēbju skapis un darba galds datoram.



Visdārgākais Porsche pasaulē

Visdārgākā sērijveida „Porsche” automobiļa gods patlaban pienākas 911 GT2 RS – cena Vācijā 237 578 eiro. Iespaidīga summa, taču tas ir nieks salīdzinājumā ar septiņdesmito gadu sacīkšnieku „Typ 917”, kas nupat Kalifornijā notikušajā Bonhams izsolē mainīja saimnieku par 3 miljoniem 967 000 dolāru (gandrīz 3,1 miljons eiro).

1970.gadā izgatavotā „Typ 917” dinamikas rādītāji arī šodien ne katram superauto ir pa spēkam: 0-200 km/h - 5,3 sekundes, maksimālais ātrums – virs 400 km/h. Pavisam tika izgatavoti 65 „Typ 917” eksemplāri, tādēļ minētais modelis ir katra kolekcionāra sapnis. Gandrīz 4 miljonus dolāru vērtais „Porsche Typ 917” piedalījās sacīkstēs līdz 1973.gadam. Pēc sporta karjeras beigām to pārdeva Monsjēram Šandonam, bet pēdējais saimnieks Maikls Amalfino to iegādājās 1978.gadā.



Ssang Yong nonāks Mahindra&Mahindra īpašumā

Bankrotējusi Dienvidkorejas kompānija „Ssang Yong” tiks pārdota indiešu autoražotājam „Mahindra&Mahindra”. Lai gan uz korejiešu kompānijas akcijām pretendēja arī franču „Renault” un krievu „Sollers”, „Ssang Yong” izvēlējās „Mahindra&Mahindra” piedāvājumu, kas solīja visaugstāko cenu un daudzsološākās perspektīvas. Darījuma summa pagaidām netiek atklāta, taču eksperti norāda, ka tā varētu būt aptuveni 400 miljonu dolāru apmērā. Indiešu autoražotājs „Mahindra&Mahindra” ir pazīstams galvenokārt Dienvidāzijas reģionā. Kompānija izgatavo nelielus trīsriteņu kraviniekus, mazās klases automobiļus un apvidniekus. Nesen presē izskanēja informācija par to, ka „Mahindra&Mahindra” Indijā ražos „Renault Logan” automobiļus, kas tiks pārdoti ar „Mahindra&Mahindra” vārdu.

Arī „Ssang Yong” darbību nav pārtraucis – kompānija turpina piegādāt komplektējošās detaļas Krievijai, kā arī gaidāmajā Maskavas autoizstādē grasās nodemonstrēt absolūti jaunu modeli „C200”.



GM ievieš mūža garantiju Eiropā

Viens no amerikāņu koncerna „GM” zīmoliem Eiropā – britu kompānija „Vauxhall” (Opel), paziņojusi par mūža garantijas ieviešanu saviem automobiļiem. Skan daudzsolši, vai ne? Tomēr viss nav tik vienkārši, proti – ir trīs nosacījumi: pirmkārt, garantija zūd, ja īpašnieks nolenj automobili pārdot, otrkārt – garantijai ir nobraukto kilometru ierobežojums (160 000 km) un treškārt – garantija attiecas tikai uz dzinēju, stūres iekārtu, elektro un bremžu sistēmu (izņemot diskus un bremžu uzlikas).

Garantija attiecas uz visiem „Opel” (Vauxhall) automobiļiem, kas reģistrēti pēc šā gada 1.augusta.

BMW kompānijas peļņa pieaug līdz 834 miljoniem eiro

Vācu autobūves kompānijas „BMW” tīrā peļņa otrajā ceturksnī sasniegusi 834 miljonus eiro, kas gandrīz septiņas reizes pārsniedz 2009.gada rādītājus, kad bavāriešiem izdevās iekasēt 121 miljonu eiro. Otrā ceturksņa apgrozījums pieaudzis par 18% - līdz 15,35 miljardiem eiro, bet peļņa līdz nodokļu nomaksai bijusi 1,29 miljardi eiro, kas 8,5 reizes pārsniedz pērn šajā pašā laikā iespēto – 151 miljons eiro.

Iespaidīgos rezultātus kompānija skaidro ar straujo pieprasījuma kāpumu galvenajos tirgos, kā arī ar to, ka krīzes laikā liela uzmanība tika veltīta pārstrukturizācijai un darba efektivitātes paaugstināšanai.

Mitsubishi Lancer iegūst balvu par drošību

Amerikas Satiksmes drošības institūts (IIHS) piešķir „Misubishi Lancer” jaunākajai paaudzei nosaukumu Top Safety Pick. Kompaktais sedans ir pirmais no „Mitsubishi” modeļiem, kas izpelnījies šādu atzinību pēc jaunās drošības testu metodes. Atgādinām, ka jaunajos NHTSA normatīvos tagad iekļauta automobiļa izturības pārbaude apgāšanās gadījumā. Tas notiek sekojoši: uz automobiļa jumta novietotā metāla plāksne tiek spiesta tiktāl, līdz virsbūve deformējas par 12,5 cm, bet speciālas ierīces fiksē spēku, kāds bija nepieciešams, lai to paveiktu. Pēc NHTSA standartiem minimālā pieļaujamā izturības rezerve ir 1,5 no automobiļa masas, bet, lai iegūtu nosaukumu Top Safety Pick, automašīnai jāiztur spiediens, kas četras reizes pārsniedz paša spēkrata masu.



Lamborghini – būs arī apvidus auto

Itālijas masu mediji atkal sākuši aktīvi apspriest „Lamborghini” apvidus automobiļa parādīšanās perspektīvu. Jaunajam modelim būtu jāklūst par sava ideoloģiskā priekšteča LM002 (1986.-1993.g.) cienīgu sekotāju, un, domājams, ka tam ir visi priekšnosacījumi.. No tehniskā viedokļa raugoties, lielu problēmu ar „Lamborghini” krossovera radīšanu nevajadzētu būt, jo „Volkswagen” koncernam, kurā itāļu superauto ražotājs ietilpst jau no 1998.gada, ir pietiekoši resursu un pieredzes, lai sniegtu atbalstu savam partnerim. Uzdevums vienkāršots, ja „Lamborghini” nolemtu izmantot „Porsche Cayenne” un „VW Touareg” kopīgo platformu, kā arī izšķirtos par „Porsche” V8 motoru, lai gan, kā norāda eksperti, nav izslēgts, ka Lambo apvidnieks saņemš V10 vai pat V12 motoru.



Chrysler pārtrauc PT Cruiser ražošanu

No „Chrysler” kompānijas Meksikas ražotnes konveijera noripos pēdējais „PT Cruiser” eksemplārs. Interesantais, retro stilā veidotais modelis savu ceļu pie pircējiem sāka 1999.gadā un kopš tā laika ne reizi netika kardināli atjaunots, kas autobūves vēsturē gadās visai reti. Koncerns aprobežojās ar nelielu īpašu sēriju izlaidi, bet 2005.gadā hečbekam pievienojās kabriolets. Pavisam 10 gadu laikā tika pārdoti 1,3 miljoni „PT Cruiser”. „Chrysler” ražošanas jaudas Meksikas pilsētā Tolukā sāks gatavoties cita modeļa ražošanai. Par to kļūs itāļu miniauto „Fiat 500”, ko „Chrysler” sāks piedāvāt klientiem no nākamā gada.



918 Spyder kļūs par dārgāko Porsche modeli

Agentūra „Bloomberg”, atsaucoties uz diviem ražotājam tuviem ziņu avotiem vēsta, ka jaunais modelis „Porsche 918 Spyder”, varētu kļūt par kompānijas dārgāko piedāvājumu. Automašīnas cena būšot aptuveni 630 000 dolāru.

Līdz šim dārgākais „Porsche” bija „Carrera GT”, par kuru pircējam nācās izlikt vidēji 570 000 dolāru. „918 Spyder” cenu ziņā pārspēs arī „Ferrari” jaunumu - 599 GTO, kas maksā „tikai” 400 000 dolāru. Tiesa, lēmums par „Porsche” rodsteru ražošanu vēl nav pieņemts – lai projekts atmaksātos, nepieciešams savākt vismaz 1000 pasūtījumu, taču analītiķi ir pārliecināti par pozitīvu iznākumu, jo statistika rāda, ka pieprasījumam pēc super dārgiem automobiļiem ir stabili augoša tendence.

„Porsche 918 Spyder” ir vieglais hibrids, automašīnas spēka agregātu komplekss sastāv no 500 ZS V8, kam piepalīdz elektromotors. Tīri elektriskā veidā rodsters var nobraukt 25 kilometrus, bet apvienojot abus motorus, „Porsche 918 Spyder” līdz 100 km/h var paātrināties 3,2 sekundēs.

Zviedru autobraucējam draud 782 000 eiro liela soda nauda

Šveices policija apturējusi autobraucēju no Zviedrijas, kas pa Alpu zemes autostrādi Freiburgas kantonā traucies ar ātrumu 290 km/h. Šveicē atļautais ātrums ir 120 km/h, un tā pārkāpšana par 25 km/h, tiek vērtēta kā kriminālpārkāpums. Sliktākajā gadījumā adrenalīna medniekam nāksies samaksāt līdz pat 1,08 miljoniem franku (782 000 eiro) lielu sodu. Šveices policija konfiscējusi pārkāpēja autovadītāja tiesības un automobili – 570 ZS jaudīgo un 180 000 eiro vērtu „Mercedes-Benz” sporta auto. Pārkāpumu izskatīs tiesa, kas atkarībā no apsūdzētā ienākumiem noteiks soda naudas lielumu.

Pensionārs uzdāvina sev auto uz 100 gadu jubileju

Autovadītājs ar 82 gadu stāžu, nīderlandietis Joss Jansens savu 100 gadu jubileju nosvinējis visai oriģinālā veidā – viņš devies uz autosalonu un iegādājies jaunu automobili. Pirms tam jubilārs bija izgājis medicīnisko pārbaudi, kur saņēmis pozitīvu ārstu atzinumu un atļauju vadīt automobili vēl piecus gadus.

Kā atklājis cienījamā vecuma vīrs, viņš arī tagad katru dienu izbraucot ar automašīnu, tiesa – ne vairs tik lielus atstatumus kā agrāk. Spēka gados viņš gadā nobraucis 80 000 km, bet tagad veicot aptuveni 7 tūkstošus.

Brammo – elektromotocikls no ASV

Elektromotociklu ražotājs no Savienotajām Valstīm – „Brammo” no Oregonas štata pilsētas Ašlejas, piedāvā trīs sērijveida elektromotocikla „Empulse” versijas.



Pirmā no tām – „Empulse 6.0” ir apgādāta ar 6 kilovatstundu litija-jonu akumulatoru, kas nodrošina 100 kilometru tāl darbību, „Empulse 8.0”, kuras rīcībā 8 kilovatstundu baterija, spēj veikt 130 kilometru distanci, savukārt topversijai „Empulse 10.0”, kura aprīkota ar 10 kilovatstundu enerģijas krātuvi, elektrotīkla rozete jāmeklē tikai pēc 160 kilometriem. „Empulse 6.0” maksā 9995 dolārus, versija 8.0 – 11 995\$ un topmodelis 13 995\$. Visām modifikācijām iebūvēts 54 ZS elektromotors, kas nodrošina 160 km/h maksimālo ātrumu. Jāpiezīmē, ka „Brammo” motocikli nav leņķoties ar to, ka ir pasaulē pirmie sērijveida elektromotocikli ar ūdens dzesēšanas sistēmu.

„Brammo” e-motocikli, sākot ar 2011.gada pavasari būs nopērkami arī Eiropā.

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

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

**JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS**

Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība
Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148
Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
29991444 29541238
Fakss 67802336
doks1@one.lv www.japanautoparts.lv

Drosmīgā jaunā pasaule

“Honda VFR1200F” ar divu sajūgu automātisko transmisiju

Teksts: **Ronalds Cimoška**

Foto: **Kaspars Bergmanis**

Kā teica Šopenhauers, katra jauna ideja iziet trīs attīstības stadijas — sākumā par to smejas, vēlāk aktīvi noliedz, visbeidzot to pieņem kā pašu par sevi saprotamu lietu.

Domāju, ka tieši tā jutās daudzi autovadītāji, kad tiem pirmo reizi piedāvāja izbraukt ar automašīnu, kas aprīkota ar automātisko kārbu. Lai gan automātiskajai kārbai ir daudz pretinieku, tai tomēr ir arī ļoti liels piekritēju pulks.

Automašīnu pasaulē attiecībā uz automātisko ātrumkārbu pielietošanu viss ir daudz maz skaidrs un pats apstāklis, ka savā modeļu klāstā kāds autoražotājs nepiedāvā auto ar automātisko kārbu, jau skaitās ļoti nepieklājīgs, bet kā uz automātisko kārbu reaģēs līdz kaulu smadzenēm ortodoksālā motopasaule, nevar atbildēt neviens. Pārāk daudz risku, kurus nevar atļauties kurš katrs motociklu ražotājs. Tikai ne motokonzerns Nr. 1 pasaulē — „Honda”.

Šoreiz atkāpsimies no ierastā testa formāta un nenogurdināsim mūsu lasītājus ar smalkiem tehniskiem aprakstiem par divu sajūgu automātiskās kārbas uzbūvi (jums taču obligāti nav jāizjauc mikseris, lai zinātu, kā to lieto, vai ne?) un vairāk pievērsīsimies lietošanas ērtumam.

Kā jau to varēja gaidīt, motocikls izskatās nedaudz neierasti, tam nav sajūga un ātrumu pārslēdzēja sviras, tāpēc motocikls no kreisā sāna izskatās neierasti „plikinš”.

Ja neskaita šo „divainību” un neieskatās ciešāk uz pārdomāti izvietotajiem vadības taustiņiem, izņemot gaumīgi veidoto



plastikāta dekoratīvo uzliku dzinēja korpusa vākam labajā sānā un nelielu plastikāta uzliku kreisajā, „automāts” no sava mehāniskā brāļa ne ar ko īpašu neatšķiras. Zinot „VFR1200F” ideālo izstrādes rezultātu, jebkādas spekulācijas par to, ka papildu „automāta” svars var atstāt iespaidu uz motocikla manevrēšanas spējām ir vistrīdīgākas mulķības. Braukšanas izjūtas ir identiskas.

svira ir novietota pie kreisā vadības paneļa un, kā jau gaidāms, ir samēra vienkārši lietojama. Tā tiek aktivizēta, paveltot sviru savā virzienā, savukārt atbrīvošana notiek, vienkārši nospiežot pogu sviras pamatnes sānos.

Braukšanas uzsākšana

Visneparastākais slēpjas apstākļi, ka... nekā neparasta braukšanas uzsākšanā nav! Cik spēcīgi jūs pagriezīsiet gāzes rokturi, tik ātri arī motocikls aizbrauks. Atšķirībā no variatora kārbas, kā tas ir motorollerā, kuram braukšana sākas, tikai sasniedzot noteiktu apgriezienu skaitu, „VFR1200F” nav pat mazākās aiztures gāzes atvēršanai, starts notiek nekavējoties. Lai panāktu līdzīgu rezultātu ar tradicionālo sajūgu izspiešanu, būtu krietni jāpatrenējas. Pirmo raundu „automāts” iztur godam.

Braukšanas komforts. Kad braucat „D” režīmā, automāts ļoti ātri cenšas pārslēgt pēc iespējas augstāku pārnesumu, tāpēc, braucot ar ātrumu 65—60 km/h, ir pieejams jau augstākais — 6. — pārnesums. Tas acīmredzot ir paredzēts degvielas ekonomijai pilsētā. Nekādas īpašas problēmas dzinējam tas nesagādā, jo 172 ZS V4 dzinējs šādus režīmus „sagremo”, pat

nenoškaudoties. Dzinējs — jā, bet, tieši braucot „gliemeža” pastaigas režīmos, motocikls sāka uzskatāmi „demonstrēt” kardāna esamību. Neņemot vērā diezgan paskaļo pārslēgšanās mehānisma darbību (galu galā ir redzēti arī daudz skaļāki eksemplāri), pārslēdzoties no pirmā līdz trešajam pārnesumam, kad dzinējs strādā zemo apgriezienu diapazonā, aptuveni līdz 2300 apgr./min, savienojums „ātrumkārbā—kardāns” kļūst nedaudz kaitinošs jūtāmās luftes dēļ (no ceturtā līdz sestajam pārnesumam pārslēgšanās notiek ļoti gludi), mazāk pārslēdzoties uz augšu, vairāk — uz leju. Ja nebūtu šo mazliet neparasto apstākļu, kārbas darbību varētu novērtēt ar diezgan augstu atzīmi. Šis režīms ir labi piemērots braukšanai pa pilsētu. Pirmkārt, degvielas ekonomija, otrkārt, jūs varat vēltīt visu savu uzmanību satiksmei, nekam citam nepievēršoties. Turklāt, ja vēlaties pabraukt ātrāk, t. i., straujāk, un ilgāk atverat gāzi, kārbā it kā sāk uzmanīt jūsu vēlmes — „pietur” ātrumus un tik ātri nepārslēdzas. Kad jūs pārturucat „ālēties”, kārbā vēl kādu brīdi pietur uz izvēlēto pārnesumu, it kā vēlēdamās pārliecināties, vai tiešām esat nomierinājies, un pēc kāda brīža pāriet uz ierasto režīmu. „S” jeb sporta režīmā lietas jau notiek ierastajā reaktīvā bumbvedēja stilā. Tiklīdz atvērsiet gāzi, tie motocikls arī „aizlidos”. Pārnesumi tiek pārslēgti iespējami vēlu, sniedzot braucējam neizmējamās V4 dzinēja jaudas resursus.

Elektronika ļauj pāriet no automātiskā režīma uz manuālo un atpakaļ, motociklam atrodoties kustībā.

Īstā jautrība sākas manuālajā darbības režīmā. Parasti sporta motocikliem uzstāda īpašu ierīci, ko sauc par „quickshifter”, lai varētu sasniegt maksimālo paātrinājumu, lieki netērējot laiku tādām dārgās sekunžu daļas „zogošām” lietām kā sajūga izspiešana un gāzes aizvēršana, pārslēdzot ātrumus.

Īstā jautrība sākas manuālajā darbības režīmā. Parasti sporta motocikliem uzstāda īpašu ierīci, ko sauc par „quickshifter”, lai varētu sasniegt maksimālo paātrinājumu, lieki netērējot laiku tādām dārgās sekunžu daļas „zogošām” lietām kā sajūga izspiešana un gāzes aizvēršana, pārslēdzot ātrumus.

Vienkārši atverat gāzi un turat to. Kad apgriezieni pieaugs līdz vēlamajiem, pārslēdziet nākamo pārnesumu.

Manuālajā režīmā viss notiek tieši tā, kā ar „quickshifter”, izņemot kādu būtisku priekšrocību — jums nav jātērē pat tās sekundes simtdaļas, ko aizņem pēdas kustība, ieslēdzot pārnesumu. Pirksts, kas atrodas uz taustiņa, vienmēr būs ātrāks nekā kāja, kas atrodas uz kāpšļa. Vēl viens punkts „automāta” krātuvē. Turklāt manuālajā režīmā tieši jūs nosakāt, kad pārslēgties, tas būtiski atvieglo braucēja kontroli pār motociklu, pārvietojoties sportiskos režīmos. Kārbas darbības algoritms ir iekļauts arī „aizmāršības novēršanas funkcija”.

Ja, braucot manuālajā režīmā kādā augstākā pārnesumā, samazinot ātrumu, būsiet aizmirsuši „noskaitīt” līdz zemākajam pārnesumam, pēdējā iespējamā brīdī jūsu vietā to izdarīs „automāts”, it kā sakot vadītājam — „tas nekas, kas kaut kas nesana, es visu izlabošu pats, galvenais nenovērsieties no braukšanas!”.

Starp citu, elektronika ļauj pāriet no automātiskā režīma uz manuālo un atpakaļ, motociklam atrodoties kustībā, tā padarot braukšanas režīma izvēli maksimāli vienkāršu un ērti lietojamu. Apņik „vilkieties”, vienkārši noskaitiet dažus pārnesumus uz leju un atveriet gāzi. Pāreja atpakaļ notiek ar taustiņu AT/MT uz labā vadības paneļa. Ļoti ērti ir novietoti manuālā režīma taustiņi „+” un „-”. Par pārslēgšanos uz augstākiem pārnesumiem atbild rādītājpirksts, uz zemākiem pārnesumiem — ikšķis. Turklāt, nedaudz pārvietojot ikšķi uz augšu, ir pieejama pagriezienu rādītāju vadības poga. Šeit arī slēpās atbilde uz visu motožurnālistu neatbildēto jautājumu par netradicionālo kreisā vadības paneļa taustiņu izvietojumu (skaņas signāla un

pagriezienu rādītāja vadības taustiņi bija samainīti vietām) kopš „VFR1200F” parādīšanās pasaules motociklu tirgū. Kā vienu no galvenajiem iemesliem tik radikālām pārmaiņām (tā nav joka lieta mainīt gadu desmitiem stingri ieturēto kārtību) minēja jaunieveduma praktiskumu, skaidrojot, ka ikšķim tuvāk ir jāatrodas pogai, ko lieto visbiežāk Tomēr, par spīti šķietamajam ērtumam, visi, kas pirmo reizi brauca ar „VFR1200F”, mēģinot ieslēgt pagriezienu, draudzīgi signalizēja, izraisot nesapratni citos satiksmes dalībniekos. Taisnības labad jāpiebilst, ka, pāršēzoties atpakaļ uz „tradicionālajiem” motocikliem, notika tieši tas pats. Jā, bija diezgan ērti, kad pierada, bet — domāju — nevienam pat visviedākajos sapņos nerādījās taustiņu izvietojuma patiesais iemesls. Vadības panelus centās maksimāli pieskaņot „automātiskā brāļa” vajadzībām, par kura esamību tikai kļīda baumas. Pats par sevi saprotams, ka pagriezienu rādītāju taustiņa un „-” taustiņa „tuvība” padara ātrumu pārslēgšanu un pagriezienu rādīšanu par jautru un ērtu spēli.

Automāta trūkumu, salīdzinot ar priekšrocībām, nemaz nav tik daudz. Pavisam īsi, tie ir divi — nav iespējas pārslēgties, „neapejot” starppārnesumus (piemēram, no 1. uz 5. vai otrādi), pārslēgšanās notiek secīgi, pilnībā neatvienojot dzinēju no transmisijas, lai gan manuālajā režīmā tas nav tik ļoti ilgi. Otrs trūkums — nav iespējas paripināties, kā tas notiek, izspiežot sajūgu. Patiesību sakot, objektīvi spriest, vai tas ir trūkums vai nav, nebūtu īsti korekti. Jā, no vienas puses, nav iespējams ripināties, atrodoties kustībā, bet, no otras, nepārtraukti saglabājas prognozējama sakāre ar ceļa segumu, kas ir ļoti nozīmīgs faktors drošai braukšanai ar motociklu.

Motocikla priekšējā dakšā regulējams ir tikai atsperes ciešums unaspiešana. Kaut arī dakša ar savu uzdevumu tiek galā teicami, nebūtu slikti, ja konstruktori palutinātu mūs ar pilnīgi regulējamu dakšu, kā tas ir labākajos „supersport” modeļos. Kā nekā cenu kategorija nav no zemākajām. Vai arī nevajadzētu? Dakša taču savu uzdevumu veic lieliski.



Testa secinājumi

„Honda” ir izdevies ārkārtīgi interesants motocikls, ar kuru pievērst savai ticībai (lasi — pievienot motobraucēju saimei) aizvien jaunus adeptus. Kas var būt vienkāršāks: vēlies braukt — atver gāzi, vēlies apstāties — spied bremzi. Pārējo visu tavā vietā paveiks motocikls!

Ašais pret Kaškaju

Mitsubishi ASX / Nissan Qashqai

(Turpinājums no 2. lpp.)

Ašais uzrunā „Mitsubishi” jaunajā korporatīvā dizaina valodā, tam ir rallija sedana „Lancer Evolution” seja ar neiedomājamu gaisa masu aprīšanai paredzētu radiatora trapeci un nikno lukturu skatienu. Šo priekšpuses dizainu, kas iezīmēja „Lancer Evo” desmitās paaudzes atnākšanu, pieņemts dēvēt par „jetfighter style”, tātad — stils no militārās aviācijas. Efektīgi, taču ārzemju autožurnālisti atļaujas aizrādīt, ka parketnieka potenciālā pircēja gaumei tuvāks esot reāla apvidnieka tēls, nevis uzpūsts rallija „Lancer.” Virsbūves arhitektūra „ASX” ir gandrīz tāda pati kā vecākajam brālim „Outlander”. Un nav brīnums, jo „ASX” ir veidots uz tās pašas platformas, uz kuras „Outlander”, vēl vairāk — 70 procenti detaļu abām automašīnām ir vienādas. Lielākā brāļa platformas izmantošana ļauj ne tikai samazināt izmaksas, bet piedāvā arī garāku riteņu bāzi un vairāk vietas salonā, kā arī īsākas pārkares priekšā un aizmugurē. Ašais pēc ārējiem izmēriem (garums 4295 mm, platums 1770 mm, augstums 1625mm, riteņu bāze 2670 mm, klīrenss 170 mm), salīdzinot ar kaškaju, ir par 25 mm īsāks un 10 mm šaurāks, taču par 40 mm augstāks un ar 40 mm garāku riteņu bāzi.

Iesēzoties salonā, jāpiebilst, ka no vadītāja viedokļa auto ir pat ļoti ērts. „ASX” spilgti demonstrē, ko ierobežota budžeta apstākļos iespējams panākt ar labu dizainu. Salona apdarē izmantotā plastmasa nav tik augstvērtīga kā „Nissan Qashqai”, taču interjera iekārtojums ir pievilcīgs un parocīgs. Vietas kājām netrūkst, un paaugstinātā sēdpozicija nodrošina labu pārredzamību. Ja auto apgādāts ar inteligēnto atslēgu, tas trīs sekunžu laikā tas ir gatavs braukšanai — atver durvis, apsēdies, ērti pieregulē sēdekli un stūri,

nospied „Start Engine” pogu un... gatavs! Stūre ērti iegulst rokās, tieši pa ķērienam atrodas ātrumu pārslēgs, galveno kloķu, sviru un pogu izvietoējums mašīnā ir loģisks un intuitīvi saprotams. No praktiskā viedokļa salonā nav nekā tāda, kam piesieties, taču apdares materiālu kombinācija nepavisam nav ideāla, plastmasas paneli ir gana praktiski, taču mājīguma sajūta nerodas. Bet kāda gan tam nozīme, ja sēdekļi ir ērts, virs galvas daudz plašuma, stūre regulējama gan augstumā, gan dziļumā un arī aizmugurē ir pietiekami



daudz vietas. Plašuma ziņā Ašā salons ir krietni pārkāps par sāncensi kaškaju. „ASX” salons ir gandrīz perfekti funkcionāls, var iesēsties pieci cilvēki, aizmugurē pietiek vietas, tikai sēdvietas nav individuāli regulējamas kā dažiem konkurentiem. Arī bagāžniekā ar 442 litru tilpumu pietiks vietas visām piknika lietām. Bet, ja vajadzēs, aizmugures sēdekļus ar vienu vieglu rokas kustību var nolocīt proporcijā 60/40 un iegūt 1193 litru tilpuma kravas telpu, kas krietni pārspēj kaškaja maksimālo ietilpību 860 litros. Ašā aprīkojums atbilst mūsdienu



„SUV” augstajiem standartiem, te ir „Start/Stop” sistēma dzinējam, ādas salona apdare, „Rockford Fosgate Premium” audio sistēma ar 7”daudzkrāsu „LCD” displeju, kas apkalpo arī navigācijas sistēmu un atpakaļskata kameru, panorāmas stikla jumts un citi labumi. Visiem „ASX” bāzes aprīkojumā ir aktīvie galvas balsti, kas mazina kakla skriemeļu traumas, septiņi drošības spilveni un stabilitātes kontroles sistēma.

Saldo ēdienu parasti atstāj uz maltītes beigām. Ašajam saldo ēdiens (lasi — pats

labākais) ir dzinējs. „ASX” aprīkots ar pilnīgi jaunu 1,8 litru „Common-Rail” dīzeļdzinēju, kas maksimālo jaudu 150 ZS sasniedz pie 4000 apgriezieniem, turklāt CO2 izmešu līmenis ir tikai 145 g/km. Braucot šīs „DI-D” motors ir ļoti atsaucīgs un elastīgs pat zemu apgriezienu režīmā, kā arī spēj bez piepūles strauji paātrināties uz šosejas. Bet pārsteidzošākais rādītājs ir degvielas ekonomija! Uz šosejas vidējais patēriņš ir tikai 5 litri uz 100 km (neticēsiet, bet reālajā dzīvē borta dators uz šosejas brīžiem rādīja nieka 4,6 litrus!), pilsētā — ne vairāk par 7 litriem, vidējais patēriņš — 5,7 l uz 100 kilometriem. Šis ir dzinējs, kura jaudas parametri līdzinās divlitriniekam, bet degvielas patēriņš — mazāka tilpuma 1,6 l dīzelītim! Automašīnām, kas aprīkotas ar šo dzinēju, pieejama priekšējo vai visu četru riteņu piedziņa, kā arī sešpakāpju mehāniskā pārnesumkārbā. Ja dīzeļa „high-tech” kādam tomēr šķiet par dārgu, „Mitsubishi ASX” pieejams ar 1,6 litru benzīna dzinēju, kas attīsta 117 ZS jaudu, kombinācijā ar piecpakāpju mehānisko pārnesumkārbu. Automātiskās kārbas „ASX” „pagaidām” nebūs. Un tas liek šaubīties par Ašā piemērotību sieviešu auditorijai. Jā, te ir paaugstināta sēdpozicija, kas tā patīk mazām dāmītēm, taču

niknais rallija vieplis un manuālā kārbā liek domāt — diez vai šis būs izteikts meitenņu auto...

Par „ASX” dīzeļdzinēja lielisko sniegumu tomēr jāmaksā ar fona troksni salonā. Tas nav apgrūtināošs, taču neļauj aizmirst, ka braucam ar dīzeli. Protams, nevar gaidīt, ka Ašā dīzelītis būs tik kluss kā 2,0 litru benzīna dzinējs zem konkurējošā „Nissan Qashqai” motora pārsega. Taču dīzeliša radītās skaņas papildina gan ceļa troksnis, gan pretvēja šalkoņa. Jā, trokšņu izolācija Ašajam varēja būt labāka, tomēr mūsu auto šo trūkumu pārpārēm kompensē 710 W jaudīgā „Rockford Fosgate Premium” audio sistēma ar 9 skaļruņiem, kas izvietoti pa visu salonu.

Visi „ASX” modeļi, izņemot bāzes komplektāciju, aprīkoti ar „Clear Tec” paketi, kas sevī ietver: „Auto Stop&Go” — automātisku dzinēja izslēgšanos apstājtotes un pēc pirmā pieskāriena gāzes pedālīm — iedarbinot; ieteicamā pārnesuma indikators „LCD” displejā; elektrisko stūres pastiprinātāju; enerģiju reģenerējošu bremžu sistēmu un zemas rītes pretestības riepas. Šis komplekts nodrošina videi draudzīgāku braukšanu ar maksimālu degvielas ekonomiju un zemākus CO2 izmešus.

(Nobeigums 8. lpp.)

Nezināšanas cena- dzīvība

Ronalds Cimoška

Kā liecina statistika, tieši šogad, par spīti krīzei, par kuras „uzvaras gājienu” mūs informē masu mediji, ir būtiski pieaudzis iegādāto motociklu īpatsvars un Latvijas moto saime kļuvusi krietni kuplāka. Tas nozīmē, ka Latvijas iedzīvotāji (pretstatā valsts amatpersonām) iet to pašu ceļu, ko jau iestaigājušas un aktīvi atbalsta daudzas Eiropas valstis — cilvēki pārsēžas uz divu riteņu transportu, kas pēc savas būtības ir apspiejami. Viss ir ļoti loģiski, kādēļ nikt sastrēgumos, ja no Rīgas centra līdz Juglai var nokļūt nieka 15 minūtēs? Turklāt motocikli jau paši par sevi nerada sastrēgumus un arī īpašu problēmu ar to novietošanu stāvēšanai (ko nevarētu teikt par automašīnām) nav. No ekoloģijas viedokļa arī degvielas patēriņš nav mazsvarīgs, un tas ir mazāks nekā automašīnai. Galvenais — kurš transporta līdzeklis vēl par saprātīgu cenu (šoreiz nerunāsim par galējībām) jums sniegs dregstera cienīgu jaudu? Un galu galā visi man piekritīs, ka motocikls — tas ir arī skaisti.

Tomēr šim rožainajam sapnim ir tikpat ērkšķaina ēnas puse. Pieaugot divriteņu transportlīdzekļu skaitam, proporcionāli pieaudzis arī ar tiem saistīto negadījumu skaits. Pats skumjākais, ka bieži vien ar pavisam traģiskām sekām.

Statistika ir skarba un nepielūdzama. Tomēr fakts paliek fakts. Izvērtējot avārijas, kurās bijuši iesaistīti motobraucēji, atklājās ārkārtīgi nepatīkama aina. Aptuveni 5—10 procentos gadījumu vainīgi bijuši blakus faktori, kurus paredzēt nav iespējams — citu vadītāju neparedzama rīcība, ceļu

uzturētāju „pārcentība”, „labi” saremontēti ceļi un tamlīdzīgi gadījumi. 90—95 procentos gadījumu problēma ir bijusi pats motocikla vadītājs. Un ne jau tāpēc, ka visos šajos gadījumos būtu pārkāpti CSN, nepavisam ne. Vai nu vadītājs ir bijis neuzmanīgs, pārāk pašpalāvīgs, vai arī — galvenokārt — viņam vienkārši ir trūkušas zināšanas par pareizu braukšanu vai motociklu vispār.

Ir grūti pat iedomāties, cik mulķīgu un nevajadzīgu nāvi būtu iespējams novērst, iemācot tikai pareizi nobremzēt motociklu!

Ar nolūku kaut ko mainīt šajā jomā arī tika dibināta specializētā motobraukšanas skola „RC Unlimited”. Lai pieredzējuša instruktora klātbūtnē varētu apgūt prasmes un iemaņas, bez kurām katrs brauciens var izrādīties pēdējais. Iespējams, apgalvojums par „pēdējo braucienu” izklausās nedaudz pārspīlēti, tomēr daudzu gadu pieredze tikai apstiprina jau par reklāmu kļuvušās parunas, ka jauda bez kontroles nav nekas, patiesumu.

Grūti izprast — kādēļ, bet ļoti daudzi motobraucēji pat necenšas uzzināt kaut ko vairāk par motocikla vadīšanas nozīmīgākajiem pamatiem. Braucēji lielākoties vērtē savu prasmju līmeni ļoti augstu. Līdz brīdim, kad gadās kāda avārijas situācija, kurai viņi nav gatavi. Nerunāsim par ļaunāko, bet tā notiek ļoti bieži. Motocikla vadītāji gūst smagas traumas, bet motocikls tiek sasīts. No savām kļūdām viņi bieži vien pat nemaz nemācās.

Diskutējot ar citiem motobraucējiem, atklājas daudzas interesantas lietas.

Apziņa par braukšanas pieredzi, kas rodas, daudz braucot, izrādījās vieni no lielākajiem maldiem. Valda uzskats — jo vairāk cilvēks ir braucis ar motociklu, jo labāk viņš prot braukt. Prakse pierādījusi, ka pārsvarā, tas nenožīmē pilnīgi neko.

Gluži pretēji — tieši šī „pieredze” kļūst par lielāko šķērslī ceļā uz pareizu motocikla pārvaldīšanu, jo pārmācīties vienmēr ir daudz sarežģītāk, nekā uzreiz apgūt pareizas prasmes. Tādēļ sevišķas ievēribas cienīgi ir tie jaunie (runa nav par vecumu) motobraucēji, kas atnāk uz „RC Unlimited” motobraukšanas skolu uzreiz pēc eksāmenu nokārtošanas CSDD un A kategorijas vadītāja tiesību iegūšanas, apzinoties, ka vienīgais, ko viņi iemācījušies, ir nokārtot eksāmenu CSDD, nevis pareizi braukt ar motociklu. Ļoti

vērtīga bija kāda cienīga vecuma kunga atziņa. Viņš teica: „Es lielu daļu sava mūža esmu nobraucis ar motocikliem. „Iž”, „Jawa”, arī citiem pazīstamas markas motocikliem, ar kuriem daudziem sākās motobraucēja karjera. Man likās, ka tīri labi protu braukt. Tomēr brīdis, kad iegādājos mūsdienu motociklu, mani apgrīza visu ar kājām gaisā. Saprātu, ka neko nemāku. Protams, man nebija problēmu ar ātrumu pārslēgšanu, braucot man nejuka pedāļi un sviras, bet tas lielākoties arī bija viss. Es

Braucēji lielākoties vērtē savu prasmju līmeni ļoti augstu. Līdz brīdim, kad gadās kāda avārijas situācija...



nemācēju pareizi nobremzēt, izbraukt pagriezienus un daudzas citas svarīgas lietas. Vienā mirklī izrādījās, ka visai manai daudzu gadu pieredzei nebija nekādas nozīmes, un apziņa par mācēšanu braukt sabruka kā kāršu namiņš. Izrādījās, ka, lai apgūtu pareizu braukšanu ar motociklu, ir ļoti nopietni jāmācās. Un visbeidzot es vienkārši esmu ļoti noguris no kaulu laušanas...”

Motobraukšanas skolas mērķis ir ne tikai iemācīt pareizi braukt ar motociklu, bet arī iemācīt braucējiem pareizi domāt, saprast kļūdas un to, kā ar tām cīnīties. Tā sakot, pārvietot braucēju nesalīdzināmi augstākā — drošākā — braukšanas līmenī, nekā tas ir bijis līdz šim. Sabiedrības apziņā ir iesakņojusies pārliecība, ka motocikls ir kaut kas ārkārtīgi bīstams. Patiesībā ir gluži pretēji. Motocikls ir ārkārtīgi drošs transporta līdzeklis. Bīstamu to padara tieši braucēja zināšanu un prasmju līmenis, precīzāk — to trūkums. Kā piemēru minēšu to pašu bremzēšanu. Tas ir viens no lielākajiem motobraucēju šausmu iemesojumiem. Ja bremzēts tiek ne pārāk asi un uz sausa asfalta, problēmu nekādu nav. Tikko

uzlīst lietus, ceļa segums kļūst slidens (neizmirsīsim arī slaveno ceļa seguma lāpīšanu ar piķi) vai papildus visam tas vēl ir nokaisīts ar granti vai akmentiņiem. Jau no domas vien, ka būs jābrauc pa tādu segumu — kur nu vēl nobremzēt —, sāk kratīt drebuļi. Ļoti liela daļa braucēju vienkārši atsakās braukt lietū, jo uzskata šādu nodarbi par pārāk bīstamu. Ievērojot visu jau minēto, ir ārkārtīgi aizraujoši vērot, kā notiek apmācāmo pārvērtības, kad burtiski pēc 20—30 minūšu ilgas nodarbības strauja bremzēšana uz slideniem un nestabiliem segumiem no vislielākā murga pārvēršas par neizsakāma prieka pārpilnu jautru nodarbošanos.

Motocikla pārvaldīšana pagriezienos, slīdoša motocikla kontrole, psiholoģiskā sagatavotība — tās ir lietas, kuras tiek mācītas un bez kuru zināšanas nav iespējams pilnvērtīgi, ātri un droši braukt.

Tādēļ „RC Unlimited” un „Autoinfo” aicina: pirms sēsties uz motocikla, lūdz, izvērtējiet savas iemaņas un padomājiet par sekām, kad vissīkākā kļūda var izraisīt ķēdes reakciju veselai virknei smagu notikumu!

Amerikāņu automiļotāju raibā vasara 2010



Daina Siliņa

Noslēgumam tuvojās kārtējā raibu raibā amerikāņu auto miļotāju sezona. Par spīti visu daudzīnātajai krīzei, šis gads izvērties ļoti krāšņs un dažādiem pasākumiem bagāts.

Sezona tika atklāta 5. jūnijā ar pasākumu „Saulkrasti 2010 Anniversary Picnic”. Latvijas Amerikāņu auto kluba rīkotais ikgadējais amerikāņu auto miļotāju salidojums šogad svinēja savu pirmo pusapaļu — piecu gadu — jubileju. Pasākums norisinājās no 4. līdz 6. jūnijam Saulkrastos un pulcēja daudzus amerikāņu auto miļotājus no Latvijas un tuvākajām kaimiņvalstīm.

Nākamā tikšanās reize amerikāņu auto faniem bija no 9. līdz 11. jūlijam Igaunijas pilsētā Hāpsalū, kur norisinājās ikgadējais „American Car Beauty Show”. Šogad pasākums tika rīkots jau 10. reizi. Salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, organizatori bija īpaši pacentusies un sagādājuši ļoti krāšņi koncertu un izklaides programmu. Arī apmeklētāju bija daudz vairāk nekā citus gadus.

Ar divu nedēļu intervālu — no 22. līdz 25. jūlijam — netālu no Valgas rančo “Dixieland” notika jau astotais „Valga Cruising” pasākums. Uz četrām dienām kopā bija sabraukuši rokenrola — pagājušā gadsimta vidū tik iecienītā mūzikas stila — un amerikāņu auto fani. Atšķirībā no citiem amerikāņu auto cienītāju pasākumiem uzsvars vairāk bija likts uz rokenrolu, nevis uz auto, tāpēc laipni gaidīti bija arī citu auto preču zīmju īpašnieki — galvenais, lai sirdij tuvs būtu rokenrols.



Savukārt augusta vidū — no 13. līdz 15. augustam — Palangā, Lietuvā, norisinājās jau trešais amerikāņu auto salidojums. Šis pasākums ir jaunāks un notika tikai trešo reizi, taču, salīdzinot ar iepriekšējām reizēm, bija jau pilnībā uzņēmis apgriezienus. Pilnīgi droši var teikt, ka to var iekļaut kopējo Baltijas valstu amerikāņu auto miļotāju notikumu sarakstā.

Pasākumiem bagātā un iespaidiem pilnā vasara drīz beigsies. Vēl atlicis tikai sezonas noslēgums. Bet priekšā gaidāma gara ziema, kad visiem amerikāņu auto miļotājiem būs pietiekami daudz laika uzspodrināt savus mīļus. Un varbūt jau nākamā gada pavasarī mēs varēsim ieraudzīt ko jaunu.

Uz tikšanos nākamgad kādā no pasākumiem!

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.
- Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.



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



SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO TRANSMISIJU REMONTA CENTRS



Artilērijas iela 48, Rīga

Mob.t.: 266 766 11, 29 2345 03



Silver Crown



FARKOPI
Ar E-20 sertifikātu

**IZPŪTĒJI
AUTO AKSESUĀRI**

VAIRUMĀ UN MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS

www.farkop.lv

Ž. Lipkes iela 6, Rīga
tāl. 67205250, 29212095

Liepājas iela 23, Rīga
tāl. 67617250, 28618151

Ašais pret Kaškaju

Mitsubishi ASX / Nissan Qashqai

(Turpinājums no 6. lpp)

Ašais brauc nevis sportiski, bet mīksti, gludi un komfortabli. Ātrumu ņņem vienmērīgi, stūrei klausā atsaucīgi. Skaisti!



Ašais arī pēc gaitas īpašībām ir ļoti konkurēt-spējīgs.

„Mitsubishi ASX” vērtējums

Plusi: efektīvs un ekonomisks dīzeļdzinējs; ietilpīgs salons; komfortabla gaita; labs aprīkojums un cena.

Mīnusi: rallija ģimis sola vairāk azarta, nekā šim auto patiesībā piemīt; nav automātiskās kārbas; skaņas izolācija varēja būt labāka.

Ašais ir maziņš outlanders, tikai kompaktāks un dinamiskāks. Visvairāk iepriecina dīzeļa mundrā dinamika un pārsteidzoši nelielais degvielas patēriņš. „ASX” ir viens no ģimenei draudzīgākajiem krosveriem, tam ir komfortabla gaita, spēcijs un efektīvs dīzeļdzinējs, kā arī kārdinoša cena. Ar 1.6 benzīna dzinēju „ASX” sākumcena ir Ls11880, bet ar 1.8 DID sākumcena Ls14970. Tātad „ASX” šobrīd ir viens no jaudīgākajiem, ekonomiskākajiem un lētākajiem auto savā segmentā. Jāpiebilst, ka pēc „Mitsubishi” un „PSA” koncernu sadarbības 2012. gadā sāksies „ASX” divņubraļu ražošana ar „Peugeot” un „Citroen” sejm, līdzīgi, kā tas jau notiek ar „Outlander” franču kloniem.

gan nav ko meklēt. Uz centrālās konsoles novietotais apaļais slēdzis ļauj pārslēgties starp 3 dažādiem braukšanas režīmiem atkarībā no ceļa un laika apstākļiem. „2WD” derēs ikdienā — pārvietojoties pilsētas apstākļos un ekonomējot degvielu. „4WD” režīmā aizmugures piedziņa pieslēgsies automātiski, tiklīdz radīsies nepieciešamība pēc papildu sāķeres. „4WD LOCK” režīms nodrošina pastāvīgu pilnpiedziņu, pārvietojoties smagākos apstākļos. Kopumā jāsecina, ka „ASX” lielāka uzmanība pievērsta gaitas komfortam. Palāvēģā piekare un lielās riepas lieliski absorbē bedres un citus ceļa negludumus, taču tai ne visai patīk asas grambas. Ja gaitas komforts ir svarīgāks par pārliecinošu vadāmību, tad „ASX” ir pareizā izvēle. Izrādās, ka pēc virsbūves izmēriem zemākais kaškajs ir nedaudz veiklāks straujos likumos, taču savas klases ietvaros

Degustācijas secinājumi

Abi degustētie auto pārstāv strauji augošu tirgus segmentu — kompakto krosverus —, kuram Eiropā līdz 2015. gadam tiek prognozēts pieaugums pat par 60 procentiem. Latvijā, kā zināms, dažādi apvidnieki bauda vēl lielāku cieņu, jo šeit valda krietni skarbāki apstākļi. Ir pamatotas aizdomas, ka tas, ko dēvējam par Latvijas ceļu, atrodas sabrukšanas stadijā un pēc neilga laika transformēsies par Latvijas bezceļu, līdzīgi kā no politiskās skatuves pazuda tāda paša nosaukuma partija, klusi un nemanāmi saplūstot ar „jauno”politisko kustību „Par labu Latviju”. Mūsu valsts nespēj nodrošināt tādus Latvijas ceļa apstākļus, kas daudz maz atbilstu Eiropas

līmenim, tāpēc latvietim jāpārsēžas uz nelieliem, ekonomiskiem parketniekiem. Ja nedzīvo gluži meža vidū, maksāt par pamatīgu un ļoti varošu apvidnieku, ar kuru pilsētā jutīsies kā zilonis trauku veikalā, nav nekādas vajadzības. Nesakārtotas infrastruktūras vidē, kāda ir mūsu dzīves telpa, pat ar nelielu „SUV” tipa auto var justies drošāk — pilnpiedziņa un paaugstināts klirens lieti noder uz mūsu nelidzenā un netīrā pilsētas asfalta ar bistamām bedrēm un augstām apmalēm. Un kas par to, ka ātros manevros uz normāla asfalta seguma nevienš krosvers nevar sacensties ar visbanālāko mazās klases mašīniņu, piemēram, „Opel Corsa”. Cik tad mums Latvijā

tāda puslīdz laba asfalta seguma ir atlicis? Faktiski pa normālu asfaltu izbraukt no Rīgas neizdodas nevienā virzienā, bet Jūrmalas apvedceļš Salas pagastā ir ārpus jebkādas kritikas, tāpat kā Liepājas šoseja no Lāčiem līdz Lielupes tiltam un Bauskas šosejas sākumposms... Kompaktais krosvers ir ērts, praktisks un uzticams auto visiem dzīves gadījumiem, un tā primārais uzdevums ir pēc iespējas nesāpīgāk pārvarēt bedres. Tieši tādēļ kā ģimenes transports tas vairāk ir piemērots Latvijas ceļam nekā parasti vieglie autiņi. Un par to ir vērts maksāt sākumcenu, lai vēlāk brauktu bez bēdām... Lai Latvijas ceļš liktos līdzens kā parkets!

Moto ziņa

Harley Davidson alternatīva Saxon

Īsta čopera recepte nav nemaz tik sarežģīta: gara dakša, degvielas tvertne lāsītes formā, sēdekļis, pamatīgs ripulis aizmugurē un vēlams jenķu ražojuma V2 motors. Amerikāņu kompānija „Saxon” šo recepti prot izmantot — viņu ražotie motocikli ir nopērkami nevien ASV, bet arī Eiropā.

Katrs „Saxon” klients savu braucamrīku pasūta, izmantojot principu „Semi-Customizing”. Izvēlē vismaz 30

diski, tikpat daudz „Airbrush” dizaina motīvu, vismaz 10 krāsas un pieklājīgs daudzums dažādu rīteņu. Visu baiku centrālais elements, protams, ir motors — „Saxon” izmanto „S&S” kompānijas 1573 kubikcentimetru agregātu, kura 50 ZS nodrošina 200 km/h maksimālo ātrumu. Visi



motori atbilst Euro 3 normatīviem. Atkarībā no versijas piedziņa tiek realizēta ar ķēdes vai siksnas palīdzību. „Saxon” piedāvājums sastāv no četriem modeļiem: 232 kg smagais „Henchman” ir bāzes modelis, kur „Old School” koncepcija kombinēta ar mūsdienu elementiem. Motocikla cena 25 000 eiro.

253 kg smagais „Whip” izmanto klasisko čoperu retro stilu un neskatoties uz augsto dakšu, spēj piedāvāt atzīstamu komfortu. „Whip” cena 26 450 eiro.

291 kg smagais „Firestorm” turpretim ir garš un zems. Līdzinās čoperim, taču nolūkā iegūt agresīvāku izskatu, veidots zemāks. „Firestorm” cena 31 625 eiro. Par 32 600 eiro iegūstamais „Saxon” flagmanis „Warlord” ir klasisks čoperis ar izteiktām, gandrīz vai filigrānām līnijām. Motocikls sver par 3 kg vairāk nekā „Firestorm” un pārliecina ar biezu aizmuguri un slaidu priekšgalu. „Saxon” kompānija dibināta 2004.gadā. Pēc diviem gadiem sākās produkcijas eksports uz Eiropu.

AUTOMAŠĪNU ELEKTROIEKĀRTU DIAGNOSTIKA. Iespēja izbraukt pie klienta.

ELEKTROIEKĀRTU REMONTS.

STŪRES MEHĀNISMU, sūkņu remonts, diagnostika.

Garantija.

SIA „RIKOMA”
A. Čaka 90, Rīga
Tālr.: 29427911, 67297907

katru dienu no 11.00 līdz 23.00

HONDA

APKOPE
REMONTS
REZERVES DAĻAS (JAUNAS UN LIETOTAS)

mitsubishi

"KARATS AUTO" SLOKAS IELA 52
Tālr.67470634 GSM.29286627
www.karatsauto.lv

REZERVES DAĻAS

Jeep

Amerikāņu automašīnām

Jauns veikals!

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

MIKROAUTOBUSU REZERVES DAĻAS

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

EuroBus

Rīga, Ganību dambis 19, tālr./fakss: 67346119, 26340782
Rīga, Matīsa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

TANDERS.LV
www.tanders.lv

Harley Davidson
rezerves daļu mega ātra piegāde
Motociklu aksesuāri un priekšdaļi

Serviss un sakarīgi padomi

Daugavpils ielā 31d
Tālr. 67473366; 29293086

MOTOSALONS

Rīga, Jelgavas ielā 66.
Tālr. 67612501,
mob.t. 29473759

AUTO RITMS

STŪRES IEKĀRTU
HIDRAULISKO/MEHĀNISKO AGREGĀTU
DIAGNOSTIKA, REMONTS
DARBIEM GARANTĪJA 1 GADS

VIEĢLO A/M un M/AUTOBUSU
ATJAUNOŠANA PĒC
CS NEGADĪJUMA

VIRSBŪVES KRASOŠANA

RITOŠĀS DAĻAS REMONTS

LĒTAS ZIEMAS RIEPAS NO ZVIEDRIJAS!

Pilns riepu serviss
kravas un vieglajiem auto.

Jaunas, atjaunotas, lietotas riepas un diski.
Lielākais lietotu riepu tirgus Latvijā.
Izvēle no apm. 10.000 riepām.
Vairum- un mazumtirgzniecība.

Tālr.: 65030483, 29252205
e-pasts: jakoby@apollo.lv
www.piepagraba.lv

Izpūtēju un to rezerves daļu VEIKALS

Rīga, Jūrmalas gatve 16,
tālr. 67403659, 67411572,
mob.t. 26955590, 26955591

Rīga, Lienes 28, mob.t. 25907201

Rīga, Šmerļa 3, tālr. 67520652, mob.t. 29758980

Rīga, Vagonu 16 tālr. 67271668 mob.t. 26955059

IZPŪTĒJU AUTOSERVISS

- Bend-Pack iekārtas individuālai izgatavošanai
- Uztādišana, remonts, nestandarta risinājumi
- Tūnings, sporta izpūtēji

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572,
tālr./fakss 67414544, mob.t. 26955590, 26955591

Rīga, Šmerļa 3, tālr. 67520652, mob.t. 29758980

Labākais piedāvājums
FORD, LAND ROVER, JAGUAR

oriģinālajām auto rezerves daļām

Rīga, Dignājas iela 7,
Tālr.25449909; 29396355
serviss@faktorijabr.lv

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAIŅA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVISS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA

Granita ielā 3
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.oppozit.lv

MAZDA HONDA
AUTO SERVISS

RITOŠĀS DAĻAS DIAGNOSTIKA UN BREMŽU PĀRBAUDE - BEZ MAKSAS

- Visu veidu remontdarbi
- Jaunas un lietotas rezerves daļas
- Dzineja diagnostika

Artilērijas iela 5,
Rīga, t.: 67316421, 29542806

Rūjienas iela 2,
Rīga, t.: 67313050, 29569746

LOVATO AUTOGAS

AUTOSERVISS
GĀZES IEKĀRTU SERVISS

Sēlpils iela 5, Rīga
www.autogaz.lv
Tālr.: 67377847
Mob.: 29289593

SIA „ABI MV”

www.AUTO news.lv

- auto un moto ziņas
- sports
- galerijas
- forums
- padomi
- tehniskais birojs
- vēsture
- reportāžas
- degustācijas