



2. lpp



4.-5. lpp

Nem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

JŪNIJS NR. 6 / 2011 (167)

A Moto tests

Piejaucētais nezvērs

Ronalds Cimoška

Ticiet vai ne, AUTOINFO moto sadaļā ir pienācis jo-o-oti interesants brīdis. Mēs acīm redzami varam „lepoties” ar to, ka dzīvojam unikālā valstī, jo kaut kas tāds, mūsaprāt, nav iedomājams nekur citur, izņemot Latviju. Mēģināšu paskaidrot.

Nemot vērā, ka AUTOINFO moto sadaļai nav pārāk ilgs radošais mūžs, tā jau ir paguvusi iemantot popularitāti mūsu laikraksta un interneta vietnes lasītāju vidū, un, kā rāda statistika, saņemtais e-pasta vēstules un telefona zvani, kļūst arvien pieprasītāka. Mūsu lasītāji aizvien biežāk uzdod vienus un tos pašus jautājumus — kādēļ praktiski nerakstām par tādu populāru ražotāju kā „Suzuki”, „Kawasaki”, „Yamaha”, „Harley Davidson” un citu motociklu marku jaunākajiem modeļiem? Mēs, protams, iespēju robežās cenšamies izskaidrot, ka, lai gan šo firmu motociklus Latvijā tirgo, mums kā žurnālistiem faktiski ir ielēgta iespēja veikt šo motociklu jaunāko modeļu testus un veidot par tiem aprakstus. Šāda „opcija” (izņemot dažus izplatītājus) atšķirībā no citām valstīm Latvijā diemžēl nav pieejama. Vai nu pēc motociklu un tikai pēc tam uzzini, ko īsti esi nopircis, vai arī nepērc. Kad par šo situāciju Latvijas motociklu tirgū izstāstījām mūsu ārzemju kolēģiem, lai kā arī pūlējāmies paskaidrot, viņi tik un tā nespēja saprast (patiesībā mēs arī), kā tas ir iespējams, ka dīlerus vispār neinteresē pārdodamo produktu popularizēšana.

Uzzinot par šīs problēmas patiesajiem iemesliem un lai kaut kā labotu situāciju, tieši mūsu lasītāji sāka piedāvāt testiem savus personīgos motociklus un pat segt no saviem līdzekļiem degvielas izmaksas! Lai nu kā, bet, tieši pateicoties jums, mūsu uzticamie lasītāji, motociklu testu apraksti turpināsies!

Šā mēneša galvenā zvaigzne AUTOINFO motosadaļā ir Latvijā reti sastopams „zvēriņš”

KAWASAKI GTR1400.

Kad koncerns KAWASAKI palaida „tautās” savu megabaiku ZX14 jeb ZZR-1400,



pasaule noelsās pirmo reizi. Kā nu ne, gandrīz 1,4 litru 193 ZS dzinējs, kas nodrošināja neaptveramu paātrinājumu, tajā pašā laikā saglabājot pieņemamu komforta līmeni vadītājam, tiešām bija kaut kas.

Otro reizi pasaule noelsās jau uzstājīgāk: sak’ dzinējs jau ir ļoti labs, bet ko darīt tiem, kuriem patīk komforts un ceļošana, bet no

asinīm vēl nav izgarojušas pēdējās benzīna paliekas?

KAWASAKI reaģēja momentāli, izlaižot tirgū savam laikam unikālu motociklu, kas tika radīts uz megabaika ZX14 bāzes, GTR1400 tāds „Gran Turismo” stila hiperbaiks vien ir. Taisnības labad gan jāpiebilst, ka, par spīti KAWASAKI mārketinga speciālistu pūlēm

identificēt GTR ar ZX14, faktiski tie ir divi pilnīgi atšķirīgi motocikli pēc sava rakstura un nozīmes. Kā jau var noprast no motocikla nosaukuma, „Grandam” pievienoja klāt krietnu devu „Turismo”. Dzinējs zaudēja baro „aulekšotāju” (–38 ZS), toties ieguva lineāru mierīga rakstura līkni, lai vadītājam būtu ērtāk strādāt ar gāzi, ceļojumos neatsveramo

kardānu (ceļojumos ir nepieciešams ceļot, nevis tērēt savu laiku un nervus, vingrojot ap ķēdi), pilnībā savādāku „purnu” un veselu virkni citu uzlabojumu un jauninājumu. Apskatot motociklu, radās doma, ka vienīgais, kas atlicis no lielā brāļa, ir dzinēja darba tilpums.

Turpinājums 7. lpp ➤

Izvēlies detaļu, izvēlies cenu!

Rezerves daļas AUTO un MOTO transportam – no noliktavas un pēc pasūtījuma 4-10 dienu laikā.

Tālr. 67 610 986, 67 622 585, 67 805 034, fakss 67 622 575
SIA DTS, Vienības gatve 18, Rīga
e-pasts: dts@dts.lv, www.DTS.lv

Vācijā ražotais produkts SX6000 reāli paildzina Jūsu automašīnas mūžu, ekonomē degvielu, naudu, samazina kaitīgo izmešu ietekmi uz vidi.

SX 6000

autoķīmijas SX6000 ražotāja QMI pārstāvis Baltijas valstīs SIA „PROMEX” piedāvā sadarbību autoservisiem un auto sporta klubiem

Tālr.: +371 67606918 info@promex.lv www.promex.lv www.sx6000.lv

Auto Gāzes serviss

Autogāzes iekārtu: Ganību dambis 25a, Rīga
diagnostika, Tālr.: 29466474;
remonts, 67293122
uzstādīšana,
rezerves daļas. www.heinrihs-gaze.lv

4motors SIA

15 gadu pieredze auto remonta jomā

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

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

GEMIR
ALARM SYSTEMS

un **LASERLINE** pārstāvis Latvijā (konsultācijas, tirdzniecība, serviss)

- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

Motoland

Schuberth HEAD PROTECTION TECHNOLOGY

daytona

MOTOEKIPĒJUMS

- KIVERES
- APAVI
- APĢĒRBI

Veikals „Motoland”
Rīgā, Dzirnau ielā 121
(iebraukšana no Satekles ielas),
tel.: 29255587,
e-pasts: info@motoland.lv,
www.motoland.lv

A Degustācija

Agnis Krauja

Pirmo reizi ieraugot šo iespaidīgo, cēlo, tumšā perlamutrā mirdzošo auto, daudzi izsaucās: „Vai tad tas ir opelis? Izskatās pēc mercedesa!” Un šāds neviltots pārsteigums ir vislabākais „Insignia” adresētais kompliments. Ne velti, veidojot šo modeli, „Opel” atteicies no gandrīz 20 gadu lolotā „Vectra” nosaukuma, jo „Insignia” ir pavisam cita līmeņa auto, kam nepieciešams norobežoties no veco gadagājumu „Opel” mašīnu emocionālā mantojuma (atcerieties deviņdesmitajos gados izplatīto teicienu, ka jebkurš auto ar laiku pārvēršas par opeli). Atjaunota pat „Opel” emblēma — tagad pazīstamā zibens augšmalā iegravēts vārds „Opel”, kas lieliski iederas monolītajā „Insignia” priekšgalā.

Bet viss sākās 2003. gadā Frankfurtē autosalonā, kur „Opel” prezentēja visnotaļ iespaidīgu konceptauto ar drosmīgu ārējo dizainu, lejupkrītošu kupejas tipa jumtu, priekšā gareniski iebūvētu 5,7 litru V8 dzinēju no „Chevrolet Corvette”, četru pakāpju automātu un aizmugurējo riteņu piedziņu. Tas bija konceptauto, uz kuru raugoties, radās aizdomas, ka Rīselšheimā gatavo ko īpašu un tēmē vismaz BMW 5. sērijas un „Audi A6”, ja ne „Mercedes-Benz” E klases virzienā. Attīstības procesā aizmugures piedziņa tika svītrotā, taču dizaina stilistiskie risinājumi tomēr palika. Beigās iznāca svaigs, spilgts, mūsdienu tendencēs ieturēts produkts. Piecus gadus pēc konceptautomobiļa parādīšanas „Opel” izlaida „Insignia” sēriju — da versiju, kura gan nav tik pompoza kā sākotnējais koncepts, taču Eiropas tirgū ienāca ar devīzi — atnācu, ieraudzīju, uzvarēju —, kļūstot par „Eiropas gada auto 2009”. „Insignia” tirgū pieejams jau teju divus gadus, un Rīselšheimā ar šo modeli pamatoti lepojas — iegūtas daudzas balvas, arī prestižā „Red Dot” dizaina balva, taču vispatīkamākie, protams, ir labie pārdošanas rezultāti Eiropā.

Viens no „Insignia” trumpjiem nenoliedzami ir artistiskais dizains. Ar šo modeli „Opel” aizsāka jauno dizaina līniju, kurā skulpturālais mākslinieciskums satiekas ar vācu precizitāti, lai iepatiktos cilvēkiem, kas iepriekš lūkojušies „Premium” segmenta virzienā. Četrdurvju kupejas stilā ieturētā jumta līnija apvienojumā ar bumeranga

Vai tad tas ir opelis?

«Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTi 4x4» degustācija



ar aizmugurējo stiklu. Degustācijas braucienos esam izmēģinājuši „Insignia” mašīnas ar visu trīs veidu virsbūvēm, un secinājuši, ka universālis „Sports Tourer” ir ne tikai praktiskākais, bet arī vizuāli nevainojamākais šā auto variants, jo sedana/hečbeka savdabīgā „angļu pakaja” ne katram iet pie sirds. Jau „Insignia” universāļa apzīmējums „Sports Tourer” pats par sevi nepārprotami norāda uz ideoloģijas maiņu — no ietilpīgas, čemodānam līdzīgas „Caravan” vagona tipa virsbūves uz dinamisku un vizuāli pievilcīgu „Sports Tourer” dzīvesstila universāli. Šis auto lepojas ar tikpat atlētisku, spēcīgu un elegantu dizainu kā „Insignia” sedans. Tomēr „Sports Tourer” ir atsevišķs modelis, visa virsbūves daļa aiz B statņa ir veidota atšķirīgi. Mašīnas aizmugurei dizaineri piešķirusi unikālu veidolu, aizmugurējās durvis paplašinot uz sāniem — tādā veidā tiek

pieaug līdz 1530 litriem. „Mondeo” bagāžnieks ir par 12 litriem ietilpīgāks, „Avenis” — tikai par 3 litriem, toties pārējie konkurenti pēc šiem rādītājiem atpaliek.

Lai gan „Opel Insignia” ir visai liels un masīvs auto, piesēžoties pie stūres, pārņem sportiska sajūta — slīps stikls priekšā, šauri logi sānos, sporta sēdekļi, kuri stingri ieskauj, un sportiska stūre ar metāla elementiem, kura pati ērti iegul rokās. Te uzreiz jūtos stilīgi, komfortabli un ērti. Plaši regulēšanas diapazoni sēdeklim un stūrei, viss pa rokai. Salonā dominē plūstošas, acij tīkamas līnijas, skaists instrumentu panelis ar „Gran Turismo” stilā atdalītiem rādītājiem. Apdares materiāli ir ne tikai vizuāli, bet arī taustāmi kvalitatīvi. Par salona izkārtojumu un praktiskumu nevar daudz sūdzēties. Sēdekļi, regulēšanas iespējas, paneļa dizains un ergonomika ir lieliska, centrālā vadības sistēma un displejs ļauj ātri un viegli piekļūt jebkurām automobiļa funkcijām. Sākumā dažiem varbūt liksies, ka automobiļa centrālā paneļa apgūšanai vajadzēs rokasgrāmatu — te ir daudz pogu, krāsu, gaismu un milzīgs krāsainais ekrāns pašā vidū. Tomēr, starp sēdekļiem — līdzās tradicionāli novietotajam ātrumpārslēga rokturim — tieši pa rokai pieejams arī potenciometrs, kas dublē biežāk lietojamo palīgfunkciju pogas un ļauj ērti izvēlēties nepieciešamās palīgfunkcijas uz displeja ekrāna, līdzīgi kā BMW „iDrive” vai „Mercedes-Benz Command” ierīces. Apkārtnes pārskatāmība ir „Insignia” vāji punkts, it īpaši aizmugures virzienā. Taču, par laimi, auto ir aprīkots ar „parkošanās” sensoru pikstuljiem. Kā piecietīgs auto „Insignia” universālis ir nevainojams — vietas aizmugurē ir pat vairāk nekā hečbeka versijā, jo netraucē jumta slīpums. Telpas pietiekami ir arī aizmugurē — ar saviem 1,88 m izvietojošos brīvi un ērti, pateicoties garajai bāzei un anatomiskajām sēdekļu formām! Tomēr kravas nodalījums ar nolaistiem aizmugures sēdekļiem nebūs tik praktisks kā dažiem miniveniem, piemēram, „Chevrolet Orlando”. Kravu iekraušanai nedaudz traucē arī „Insignia” platais aizmugures bampers, tomēr te netrūkst opciju cilvēkiem, kam patīk, lai kravas nodalījumā viss būtu kārtībā un savās vietās.

Analizējot pircēju vēlmēs, „Opel” secinājis, ka arvien populārāka kļūst „Insignia” pilnpiedziņas versija, tādēļ tagad modifikāciju klāstā parādīties arī pilnpiedziņas universālis „Sports Tourer”. Mūsu degustētajai „Insignia Sports Tourer 2.0 CDTi 4x4” ir visu četru riteņu piedziņa. Jaunākā ceturtais paaudzes „Haldex” pilnpiedziņas sistēma (kāda sastopama arī pilnpiedziņas „Skoda”, VW un „Saab”) pati spēj noteikt, kuram ritenim ir lielākā saķere ar ceļa virsmu, un novirzīt maksimāli

pavisam vienkārša, taču dārgākajām modifikācijām un visām pilnpiedziņas versijām uzstādīta „FlexRide” sistēma, kas ļauj izvēlēties noskaņojumam atbilstošu braukšanas režīmu — normālo, „Sport” vai „Tour”. Minētais izgudrojums atbild par amortizatoriem, stūres pastiprinātāju, stabilizācijas un pilnpiedziņas sistēmām. „Tour” režīmā „Insignia” pārvietojas komfortabli un cienīgi. Nesteidzīgā brīvdienā izbraukumā ar ģimeni tas būtu tieši laikā, taču pa likumotiem ceļiem ar straujiem pagriezieniem ātri nepabrauks. Nospiežot „Sport” pogu, sākumā jūties, it kā citā mašīnā iesēdies: „Insignia” pat vizuāli kļūst agresīvāka — mērinstrumenti vairs nav balti, bet pārvēršas asinssarkanā krāsā, piekare kļuvusi stingrāka, stūre — smagāka, bet gāzes pedālis atsaucas ātrāk. No sānsverēm vairs ne mīnās, likumu izizmēšana kļūst vieglāka un drošāka. „Insignia” kopē ceļa profilu, informē par ceļa salaidumiem un šuvēm, tomēr — pats galvenais — nesalīdzināmi labāk reaģē uz stūri un daudz azartiskāk nirst līkumos. Stabilizācijas sistēma pieslēdzas vēlāk, bet stūre sagādā pat zināmu sportisku baudījumu. Un kā „Insignia” prot noturēt uzdoto trajektoriju! Starp citu, „FlexRide” pati prot reaģēt uz ceļa apstākļu maiņu, orientējoties pēc sensoru rādījumiem. Taču, nevajag iedomāties, ka „Sport” režīmā šis masīvais universālis pārvērtiesies par „Porsche”! Gaitas īpašības šim modelim ir un paliek visnotaļ neitrālas — „Insignia” ar adaptīvo „FlexRide” balstiekārtu nav tik izteikti



daudz spēka tieši uz to. Līdz ar to slidenos ceļa apstākļos drošības rezerve un pārliecība līkumos pieaug trīskārt, nemaz nerunājot par startu no vietas krustojumā. Atkarībā no modifikācijas un komplektācijas, papildu maksa par pilnpiedziņas sistēmu būs aptuveni 2000 eiro. Jāatzīst, ka normālos apstākļos un ikdienas režīmos nedz gaitas īpašībās, nedz vadāmībā pilnpiedziņas „Insignia” būtiski neatšķiras, tomēr pilnpiedziņa neapšaubāmi dos papildu drošības sajūtu tieši skarbos ceļa apstākļos. Atceroties Latvijas realitāti, varam būt pārliecināti, ka no braukšanas skarbos apstākļos noteikti nespēs izvairīties neviens, īpaši ziemā, kad Rīgā tiek tīrītas tikai maģistrālās ielas, bet pārējā Latvijā — tikai valsts nozīmes autoceļi, un arī ne tad, kad tas ir visvairāk nepieciešams.

„Insignia” pamatā ir GM platforma „Epsilon II”, uz kuras top arī „Saab 9-3/9-5”, „Buick”, „Saturn” un „Holden”. Priekšpusē „McPherson”, aizmugurē — četrviru piekare. „Insignia” bāzes modeļa šasija ir

komfortabla, lai nereaģētu uz negludumiem un bedrēm ceļā, nedz arī pārliecinoši sportiska, jo piekare pēc režīmu pārslēgšanas savus darbības parametrus tik būtiski nemaina un tāpat darbojas arī stūres mehānisms. Bet varbūt tieši šeit slēpjas „FlexRide” adaptīvās dabas galvenās priekšrocības — spēja šo masīvo auto kontrolēt neatkarīgi no pilota braukšanas stila un ceļa apstākļiem. Sešpakāpju automātiskās pārsesumkārbas darbība ir nevainojama — automāts slēdzas bez liekas aiztures pat pilsētās „Stop&go” režīmos. Skaņas izolācijas ziņā „Insignia” nedaudz piekāpjas labākajiem klases paraugiem no „Premium” segmenta. „Opel” dīzeļdzinējs nav tik vienmērīgs un kluss kā dažiem konkurentiem. Ceļa troksnis, kas ielaužas salonā, braucot pa mūsu nacionālās kvalitātes asfalta, ir „Insignia” universāļa lielākais klupšanas akmens. Tomēr uz līdzena ceļa ar akustisko komfortu viss ir vislabākajā kārtībā. Braucot šosejas ātrumā, pretvēja troksnis netraucē.

„Opel Insignia Sports Tourer” vērtējums

Plusi: visu laiku stilīgākais „Opel” universālis, lielisks dizains, plašs salons, stabila gaita, augsts komforta līmenis.

Minusi: kravas telpas ietilpībā un praktiskumā atpaliek no „Mondeo”, dinamiskos režīmos nav tik izveicīgs kā paši sportiskākie klasesbiedri.

„Insignia Sports Tourer” sākumcena ar 1,6 litru 115 ZS benzīna dzinēju un 6MT būs Ls 14819, „Insignia Sports Tourer ar 2,0 CDTi 190 ZS dzinēju un 6AT maksās Ls 23720, savukārt „Insignia Sports Tourer” topversija ar 2,8 V6 Turbo 260 ZS benzīna dzinēju un 6AT nopērkama par Ls 27 164. Degvielas patēriņa ziņā tieši dīzelis ir pateicīgākais (pat ar pilnpiedziņu un automātisko kārbu var iekļauties 7 litros uz 100 km), bet tiem, kuriem primārais izvēles kritērijs ir jauda, jāskatās lielo benzīna dzinēju virzienā.

Kopumā secinām — komfortabls, stabils auto, gaita vienmērīga pat pa nefīdzeno, tipisko Latvijas ceļa asfalta, auto nezaudē stabilitāti pat lielā ātrumā. Tomēr „Insignia” nav sportists, bet drīzāk gan lielisks šoseju „kruizers” gariem pārbraucieniem — ērts, ātrs, ekonomisks, — braukšana kā atpūta. Dinamiskos režīmos „Insignia” piekāpjas tādiem konkurentiem kā „Alfa Romeo 159 SW” un „Honda Accord Tourer”, taču braukšanas īpašību ziņā droši konkurē ar „Ford Mondeo” un „Toyota Avenis” universāļiem. No praktiskā latvieša viedokļa raugoties, „Insignia Sports Tourer” ir ietilpīgs, tomēr ne tik ietilpīgs kā „Ford Mondeo” vagoni. Taču nenoliedzami — tagad opelis ir stilīgāks par saviem konkurentiem!



formas priekšējām dienas gaitas lampām un salīdzinoši lielajiem riteņu diskām, neatkarīgi no apkārtnes un laika apstākļiem, izskatās dinamiski, prestiži un iekārojami. „Opel Insignia” pēc visiem ārējiem izmēriem (garums 4830 mm, riteņu bāze 2737 mm, platums 1856 mm, augstums 1498 mm) pārspēj daudzus klasesbiedrus. Patiesībā starp tiešajiem konkurentiem izmēros vēl prāvāks ir tikai „Ford Mondeo”, kas pārspēj „Insignia” garumā par 14 mm, platumā par 30 mm un augstumā par 2 mm, taču vizuāli „Insignia” izskatās krietni kompaktāka un dinamiskāka par masīvo, nedaudz lempīgo „Mondeo”. „Insignia” ir trīs veidu virsbūves, turklāt sedanu no hečbeka neatšķirsiet līdz brīdim, kamēr kāds neatvērs bagāžnieku kopā

atvērta visa virsbūves aizmugurējā daļa. Atverot to, atklājas labi saredzami un pilnībā virsbūves dizainā iekļauti aizmugures papildlukturi, kas nepieciešami drošības nolūkos, lai no aizmugures tumsā būtu redzama arī atvērta mašīna. „Insignia Sports Tourer” ir 2,74 m garenbāze (tāda pati kā sedanam), bet kopējais auto garums (4,91 m) ir par 80 mm lielāks. „Insignia Sports Tourer” riteņu garenbāze ir viena no garākajām klasē. Pārāki ir tikai „Ford Mondeo”, „Citroen C5” un „Peugeot 407” vagoni, bet „Avenis”, „Mazda6” un „Accord” atpaliek. Dinamiskā „Insignia Sports Tourer” virsbūve ietver ietilpīgu salonu, kurā ir gana daudz vietas pieciem braucējiem, un pietiekami lielu bagāžas nodalījumu — 540 litru. Nolaizot aizmugures sēdekli, bagāžnieka tilpums

SIA izdevniecība «AUTOINFO»
sadarbībā ar CSDD.
Reģ. apl. Nr. 000702099
Rīga, Nometņu iela 47-13, LV-1002
Tālrunis/fakss 67626339
Direktors – Kaspars Bergmanis.

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM
AUTO
info

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

CSDD pagarina bezmaksas velosipēdu reģistrāciju

Ņemot vērā lielo interesi, Ceļu satiksmes drošības direkcija uz mēnesi pagarina bezmaksas velosipēdu reģistrāciju. Uz šo brīdi ir reģistrēti vairāk nekā četri tūkstoši velosipēdu. Šādu pakalpojumu ir iespējams saņemt, izmantojot CSDD piedāvātos e-pakalpojumus (e.csdd.lv). Turklāt reģistrāciju var veikt arī direkcijas nodaļās visā Latvijā.

Vienotā velosipēdu reģistra veidošanas nolūks ir aizsargāt šo tik populāro pārvietošanās līdzekļu īpašniekus no zādzībām. Ar CSDD gādību izveidota vienota datu bāze, kura ērti lietojama kā velosipēdu īpašniekiem, tā arī tiesībsargājošo institūciju pārstāvjiem. Velo

īpašnieks ātri var pierēģistrēt savu divriteni, bet gadījumā, ja tas tiks nozagts un atrasts, policija var noskaidrot velosipēda likumīgo īpašnieku.

Lai reģistrētu velosipēdu, jānorāda tā marka, modelis un rāmja numurs, bet lai vieglāk būtu to atpazīt, iesakām pievienot arī velosipēda un rāmja numura foto. Velosipēda reģistrāciju var veikt pilngadīga persona, bet bērnu riteņus reģistrē vecāki, aizbildņi vai aizgādņi.

Velosipēdu reģistrācija ir brīvprātīga. Bezmaksas velosipēdu reģistrācija tika izsludināta kampaņas «Velosipēdu redzi?» laikā.



Latvija iekļuvusi starp labākajām Eiropas valstīm mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošības uzlabošanā

Eiropas transporta drošības padome (ETSC) publicējusi ikgadējo PIN pētījumu (PIN Annual Report) par ceļu satiksmes drošību Eiropas valstīs. Latvija ir ceturta vietā bojāgājušo velosipēdistu skaita samazināšanā par 9% salīdzinājumā ar 2001. gadu. Pirmajā vietā ir Somija, kurā sasniegts samazinājums par 14%. Latvija arī uzslavēta kā strauji progresējoša valsts, kurā ar finansiāli iespējamiem un efektīviem veidiem izglābtas daudzas mazaizsargāto satiksmes dalībnieku dzīvības.

Šodien, 11. maijā Apvienoto Nāciju Organizācija oficiāli atklāj satiksmes drošības uzlabošanas dekādi 2011-2020. ETSC ir pieprasījusi, lai tiktu veikti nopietni satiksmes drošības pasākumi, kas samazinātu bojāgājušo gājēju, velosipēdistu un motociklistu skaitu, savukārt Eiropas Komisija ir noteikusi, ka šobrīd galvenā prioritāte ir motorizēto divu riteņu transportlīdzekļu vadītāji.

Latvija uzrādījusi pozitīvus rezultātus visās mazaizsargāto satiksmes dalībnieku grupās. Bojāgājušo motociklistu skaita samazināšanā Latvija ir otrā vietā Eiropā – samazinājums par 8%, bet negadījumu skaits, kas letāli beidzies gājējiem, krities par 7%, kas ir piektais labākais rezultāts Eiropā.

Latvijā riteņbraukšana kļūst arvien populārāka, kas nozīmē, ka velosipēdistu skaits ielās un uz ceļiem palielināsies. Paveiktie drošības pasākumi Latvijā ietver ietvju un veloceļu izbūvi, apgaismojuma un brīdinājumu zīmju izvietojumu pie gājēju pārejām, kā arī stingrākus soda mērus gan gājējiem, gan velosipēdistiem. Tāpat skolēni līdz 9. klasei apgūst satiksmes noteikumus, turklāt jauniešiem ir iespēja piedalīties arī dažādos konkursos par satiksmes drošības jautājumiem. Tieši šobrīd Latvijā notiek satiksmes drošības kampaņa «Velosipēdu

redzi?», kas veltīta velosipēdistu, gājēju un autovadītāju izglītošanai par katra dalībnieka pienākumiem un tiesībām ceļu satiksmē.

Šādu rezultātu sasniegšanai ticis daudz paveikts, tomēr daudz darba vēl priekšā, bez tam, piemēram, 2010. gadā bojā gājušo motociklistu skaits Latvijā atkal pieauga. Tā kā motobraucēju drošības uzlabošana noteikta par prioritāti, paredzams, ka nākotnē varētu tikt veikti kādi izglītojoši pasākumi, kas uzrunās tieši šo satiksmes dalībnieku daļu.

Kopš 2001. gada uz Eiropas ceļiem bojā gājuši 169 000 mazaizsargātie satiksmes dalībnieki. Kopumā bojā gājušo gājēju un velosipēdistu skaitu izdevies samazināt par 34%, bet tos, kas miruši negadījumos, kuros iesaistīti motorizētie divu riteņu transportlīdzekļi – par 18% (PIN pētījums).

CSDD jauns pakalpojums- izziņa par savu vadītāja apliecību atrodoties ārzemēs

Turpmāk tiem Latvijas iedzīvotājiem, kas ilgstoši uzturas ārzemēs, būs iespēja iegūt izziņu angļu valodā par savu vadītāja apliecību – iegūtajām kategorijām, derīguma termiņu, kā arī reģistrēto pārkāpumu un pārkāpumu uzskaites punktu esamību vai neesamību.

Šāds pakalpojums radīts, lai ārzemēs esošiem Latvijas iedzīvotājiem atvieglotu dažādu formalitāšu kārtošanu, piemēram, vadītāja apliecības maiņu vai automašīnas apdrošināšanas iegādāšanos, jo ārvalstu apdrošinātāji bieži pieprasa informāciju par vadītāja apliecības statusu.

Izziņu varēs iegūt CSDD e-pakalpojumu (https://e.csdd.lv) lietotāji, tādēļ, lai to saņemtu, būs jāpiereģistrējas kā e-pakalpojumu lietotājam un elektroniski jāapmaksā (Ls 3,83) izziņas pieprasījums. Pielikumā redzams informācijas paraugs, kāda būs atrodama izsniegtajā izziņā.

CSDD darba laiki jūnijā

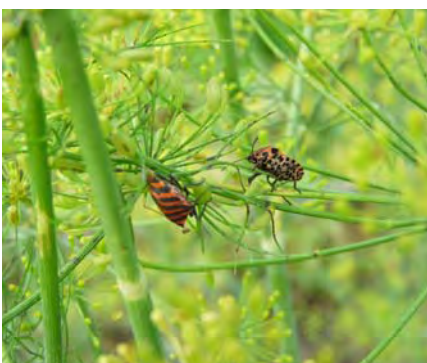
Pirmssvētku un svētku dienās mainīts Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) darba laiks:

Sestdiena, 11. jūnijs – pirmssvētku diena – darba diena tehniskās apskates stacijās Rīgā, Daugavpilī, Jelgavā, Jēkabpilī, Grobiņā, Talsos un Valmierā par vienu stundu īsāka.

Svētdiena, 12. jūnijs – Vasarsvētki
Trešdiena, 22. jūnijs – pirmssvētku diena – darba diena par vienu stundu īsāka.

Ceturtdiena, 23. jūnijs – Ligo svētki – brīvdiena.

Piektdiena, 24. jūnijs – Jāņi – brīvdiena.
Sestdiena, 25. jūnijs – brīvdiena.



**RĪGAS MOTORMUZEJS
ATVĒRTS KATRU DIENU
NO PLKST.
10.00 LĪDZ 18.00**

**CSDD Rīgas Motormuzeja izstāžu
zāles un Bauskas filiāles darba laiki
jūnijā:**

**11. jūnijā 10.00 – 18.00
12. jūnijā 10.00 – 18.00
22. jūnijā 10.00 – 18.00
23. jūnijā brīvdiena
24. jūnijā brīvdiena
25. jūnijā 10.00 – 18.00
26. jūnijā 10.00 – 18.00**

**TEL.: +371 67097170
INFO@MOTORMUZEJS.LV**

WWW.MOTORMUZEJS.LV

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

R Darba laiks:
pirmdienās 9.00 – 19.00
no otrdienas līdz piektdienai 9.00 – 18.00
IP 67025791

TA Antenas iela 2
(viegļajiem automobiļiem)
darba dienās 8.00 – 20.00
sestdienās 8.00 – 15.00

TA 3.5t+
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 3.5t+
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 Jauncellīnes 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 Robežziela 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
3.5t+ TA otrdienās un ceturtdienās 8.30 – 17.00
IP TA 64161859

DAUGAVPILS,
R K Kraujas iela 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
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 K Parka iela 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
K IP 64473857

JELGAVA,
R K Satiksmes iela 2a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 – 17.00
K IP 63021396

TA Satiksmes iela 2c
Darba laiks: darba dienās 8.00 – 20.00, sestdienās 8.30 – 15.00

JĒKABPILS,
R K 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 – 15.00

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 TA 67811451

KRĀSLAVA,
R TA Indras iela 28a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00

KULDĪGA,
R TA Planīcas iela 69
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
IP TA 63341185

R TA Transportlīdzekļu reģistrācija
Tehniskās apskates stacija
Vadītāju kvalifikācija
Iepriekšējais pieraksts
Tehniskās apskate automobiļiem ar pilnu masu virs 3,5 t

LIEPĀJA,
R TA K Brīvības iela 148, LV – 3401
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
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 TA 63490870

LIMBAŽI,
R TA Mehānizācijas iela 8
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
IP TA 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 TA 65049130

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

RĒZEKNE,
R TA K Jupačovkas iela 1a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
pirmdienās 8.30 – 19.00
K IP 64622358

TA Ludzā, Rūpniecības iela 2a
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 TA 63881718

TALSI,
R K Laidzes iela 9
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
K IP 63224427

TA Blumbaha iela 9
Pirmd., otrd., trešd., piektdienās 8.30 – 17.00
Ceturtdienās 8.30 – 19.00, sestdienās 8.30 – 14.00
IP TA 63224370

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

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

VALMIERA,
R K Lāčera 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
K IP 64220786

TA Darba laiks: darba dienās 8.30 – 20.00, sestdienās 8.30 – 14.00
IP TA 64281215

VENTSPILS,
R TA Ganību iela 154a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 – 17.00
K IP 63224427
otrdienās un ceturtdienās 8.30 – 17.00
3.5t+ TA Robežu iela 7
trešdienās un ceturtdienās 8.30 – 17.00

SAMARIEŠU AVIENĪBA LATVIJAS

Sanem izziņu 30 minūtēs!

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

- autovadītājiem
- ieroču nēsāšanai
- pirmstermiņa komisija

► **TĀLR. 67627653**

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

SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO TRANSMISIJU REMONTA CENTRS

Artlērījas 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

Maskavas iela 446c
tāl. 66116670, 28618021

Liepājas iela 23, Rīga
tāl. 67617250, 28618151

Juridiskie pakalpojumi

*Dokumentu sastādīšana un analīze.
Liela pieredze
nekustamo īpašumu jautājumos,
patērētāju tiesību aizsardzībā,
darba tiesībās,
pārstāvībā attiecībās ar kreditoriem.*

Tāl.: 29222431

Naidžels Mansels — neveiksminieks vai



Agnis Krauja

Anglis Naidžels Mansels ir viens no visu laiku azartiskākajiem cīnītājiem, kādi jebkad braukuši F-1. Uzvarētāja pozīcijā viņš braucis 55 sacīkstēs, taču finišu pirmās sasniedzis tikai 31 reizi, kas F-1 vēsturē ir ceturtais labākais sasniegums. Taču, ja pasaules visu laiku labāko pilotu noteiktu pēc trasē izpildīto apdzīšanas manevru skaita, tad Naidžels Manselam būtu liels izredzes iegūt šo godpilno titulu! „Autoinfo” maija numurā aprakstījām Mansela ērkšķaino ceļu līdz F-1, viņa pirmās četras sezonas „Lotus” komandā, pāriešanu pie „Williams” un pirmās „Grand Prix” uzvaras 1985. gadā, kas radīja socioloģisku fenomenu — „manselomāniju”.

Kā zaudēt divus titulus pēc kārtas

Par spīti dižā neveiksmīnīka Mansela ārkārtīgajai popularitātei, laikam jau Frenks Viljams neticēja viņa spējai galā kļūt par pasaules čempionu, jo 1986. gada sezonai parakstīja līgumu ar tobrīd jau divkārtējo pasaules čempionu brazilieti Nelsonu Pikē. Nav zināms, vai braziliešu pleibojs Pikē sākumā cerēja uz pirmā pilota statusu, taču jau pirmajās sacīkstēs Mansels viņa sapņema istā angļu buldogu tvērienā. Pikē kēras pie nesportiskiem paņēmieniem, publiski izsakot aizskarošas piezīmes ne tikai par Manselu, bet arī par viņa sievu, taču tas viņam nepalīdzēja pārspēt savu komandas biedru trasē. Tosezon Mansels izcīnīja piecas uzvaras, un pēdējās divas posmos viņam bija nepieciešams tikai reizi finišēt ceturtajam, lai kļūtu par čempionu. Meksikā Naidžels nogulēja startu un pēc varonīgas iedzišanas finišēja piektais. Pirms pēdējā posma viņš par 6 punktiem apsteidza Alēnu Prost un par 7 punktiem — Nelsonu Pikē. Viss, ko vajadzēja

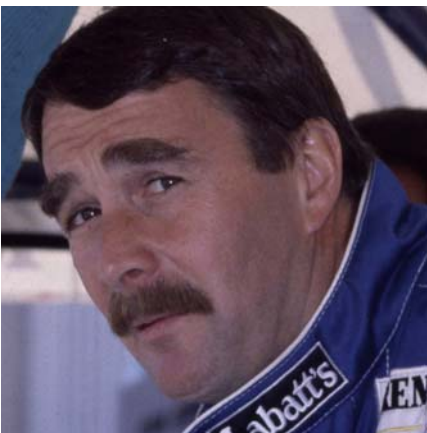
paveikt 26. oktobrī Adelaidē — finišēt ceturtajam. Mansels ieguva „pole position”, taču brauca sev neraksturīgi piesardzīgi, izvairījās no starta burzmas un sākumā turējās 4. pozīcijā. Prosts pēc vieglas sadursmes ar Bergeru iebrauca boksos novērst riepas defektu, Mansels apdzina Pikē un Sennu, iegūstot 2. Pozīciju — 25 sekundes aiz līdera

„Esmu pilnībā izbaudījis visas uzvaras un zaudējumus, bet pavisam droši zinu tikai vienu — vienmēr esmu braucis tik ātri, cik vien spējis.”
Naidžels Mansels

Kekes Rosberga, kurš aizvadīja savas pēdējās F-1 sacīkstes karjerā. 64. aplī Rosberga „McLaren” formulai eksplodēja aizmugurējā riepa, tūdaļ arī „Williams” komanda ziņoja saviem pilotiem par nepieciešamību veikt riepu maiņu. Taču Mansels nepasēja — finiša taisnē pilnā ātrumā viņa „Williams” mašīnai eksplodēja kreisā aizmugurējā riepa. Gumijas drasas lidoja pa gaisu, dzirksteles šķīda, mašīna sāka mežoniņi mētāties no vienas trases malas uz otru, taču Manselam uzvaras, un pēdējās divas posmos viņam bija nepieciešams tikai reizi finišēt ceturtajam, lai kļūtu par čempionu. Meksikā Naidžels nogulēja startu un pēc varonīgas iedzišanas finišēja piektais. Pirms pēdējā posma viņš par 6 punktiem apsteidza Alēnu Prost un par 7 punktiem — Nelsonu Pikē. Viss, ko vajadzēja

Tikai vēlāk Mansels uzzināja, ka tad, ja būtu izskaidrijis savu mašīnu gar trases bortiem, sacīkstes tiktu apturētas un viņš visdrīzāk kļūtu par čempionu, lai gan apsveikums droši vien varētu saņemt slīmnīcas palātā...

1987. gads F-1 līdzjutējiem sagādāja vēl vienu trilleri. Visas sezonas laikā abas „Williams” mašīnas dominēja „Grand Prix” trasēs un komandas biedri Mansels un Pikē



bija niknākie sāncenši un galvenie titula pretendenti. Sezonas kulminācija bija divkājuja Silverstounā, kad Mansels distānces pēdējos 29 apļos sadalēja 28 sekunžu atstarpi, 11 reizes labojot trases rekordu, un finiša taisnē gandrīz 300 km/h ātrumā ar elpu aizraujošu dubultmanevru apmānīja Pikē, neiespējamā veidā izraujot uzvaru savas publikas priekšā. Tobrīd tribiņu gaviļas bija skaljākas par motoru troksni, goda aplī Mansels apstājās un apdzīšanas vietā skūpstīja trases asfaltu! Kopš tām sacīkstēm Naidžels faniem kļuva par „Maģisko Manselu” un Pikē vairs ne reizi neizdevās viņu pieveikt tieši cīņā trasē. Mansels tosezon izcīnīja 6 uzvaras un 8 „poles” — vairāk, nekā jebkurš cits —, taču atpalika no čempiona Alēna Prosta. Kad jaunais čempions saņēmis apsveikumus, viņš atklāti atzinis, ka šoreiz tiešām paveicis...

centrālo skrūvi, kad līdz uzvarai bija atlikuši vairs tikai 4 apli. Sezonas izšķirošajās sacīkstēs Japānā, Suzukā, Mansels kvalifikācijā smagi avarēja un guva muguras kontūziju. Pikē ar tikai 3 uzvarām sezonā izdevās iegūt čempiona titulu. Pēc tam gan brazilietis Frenkam Viljamsam pateica „sveiki”, ņemot līdzi uz „Lotus” komandu „Honda” dzinēju! Laikam jau ne velti sezonas otrajā pusē Mansels žēlojās, ka taisnēs viņa auto ātrumā par kādiem 18 km/h atpaliekot no komandas biedra Pikē mašīnas...

Il Leone — aiz bezbailības robežas

„Williams” komanda, zaudējusi spēcīgos „Honda” turbo dzinējos, nākamajā sezonā bija spiesta izmantot „Judd” atmosfēriskos motorus, kam pārāk bieži pietrūka jaudas un izturības. Mansels tikai divas reizes spēja sasniegt finišu, taču abās reizēs viņš bija otrais — Britu un Spānijas GP. Sezonas vidū apstiprinājās baumas par Mansela pāriešanu pie „Ferrari”. Naidžels kļuva par pēdējo „Ferrari” pilotu, kuru vēl pirms savas nāves 1988. gada augustā izvēlēties pats komandas dibinātājs — leģendārais Enco Ferāri. 1989. gada iesākās fantastiski — ar uzvaru Brazīlijā debijas sacīkstēs pie „Ferrari” stūres, uzreiz iegūstot fanātisko itāļu tifosi cieņu un kļūstot par il Leone. Ungārijā Mansels aizvadīja vienas no spožākajām sacīkstēm karjerā. Startējis no bezcerīgās 12. pozīcijas, šaurajā Hungaroringa trasē pēc 1. apla viņš jau bija izlauzies līdz 8. vietai, turpinājumā nokrēra līderus, apdzina Prost un pēc dažiem apliem veica elpu aizraujošu dubultapdzīšanu — apsteidzot Sennu brīdī, kad Airtons pats veica pārāk bieži pievīla „Honda” dzinējs — Monako, Vācijā un Portugālē nācās izstāties. Ungārijā Naidžela auto pazaudēja riteņa

daudzām istāšanām un dažām diskvalifikācijām bagātā sezonā Naidžels izcīnīja tikai 2 uzvaras, 2 otras un trešās vietas, kopvērtējumā palikdams ceturtais. Nākamajā sezonā Naidžela komandas biedrs atkal bija Alēns Prosts, kurš ar makiavēliskām aizkulišu mahinācijām ne tikai nodrošināja sev neoficiālu pirmā pilota statusu, bet arī lika „Ferrari” vadībai ierobežot Mansela sacīkšu azartu. Naidžels tosezon izcīnīja tikai vienu uzvaru Portugālē un pēc neveiksmīgās sacīkstes Silverstounā teatrāli iesvieda cimdus pūlī, paziņojot, ka pēc sezonas aiziet no F-1 pavisam. Un tomēr, arī togad Naidžels sarūpēja līdzjutējiem miljonu vērtas atmiņas. Sanmarīno GP, Imolā, izēja no bēdīgi slavenā Tamburello līkuma, Naidžels veica Bergera apdzīšanas mēģinājumu, taču tika izspiests no trases. Mansela „Ferrari” vairāk nekā 250 km/h ātrumā ar diviem riteņiem zālē izslīdēja un veica apgriezīgu par 360 grādiem, taču Naidželam fantastiskā veidā izdevās to savākt un turpināt braukt pareizajā virzienā, šajā aplī zaudējot vien nieka 3 sekundes!

Meksikā „Autódromo Hermanos Rodríguez” trasē Manselam izdevās daudzu ekspertu visaugstāk novērtētais apdzīšanas manevrs F-1 vēsturē. Mūsdienās šis autódroms vairs netiek izmantots sacīkstēm, jo būvēts uz bijušā ezera virsmas seismiski aktīvā vietā, un trases allaž mainīgais asfalta segums nekad nav bijis līdzens. Visbīstamākā trases vieta ir „Peraltada Curve” 180 grādu virāža taisnes galā, kura jāņem ar pilnu gāzi — šeit ir tikai viena pareizā trajektorija un nav drošības joslas, kļūdas šī virāžā nepieļod. Pēdējā apla sākumā Mansels panāca Bergeru, iesēdās astē un taisnē mēģināja tikt garām, taču Peraltada līkumā abas mašīnas tuvojās blakus. Bergers virāžā iebrauca pa pareizo trajektoriju iekšmalā, taču Mansels, nesamazinot ātrumu, viņam aizbrauca garām

Iaimes luteklis?

pa neiespējamu trajektoriju virāžas ārmaļā! „Ferrari” vairākas reizes palēcās uz neīdzenumiem, un līkās, ka tam nav nekādu cerību noturēties trasē, tomēr Manselam, par spīti visiem fizikas likumiem, izdevās mašīnu savākt. Ironiskā kārtā tā bija divkājuja nevis par uzvaru sacīkstēs, bet gan tikai par 2. vietu... Eksperti uzskata, ka šādu pārgalvīgu manevru veikt uzdrošinātos varbūt tikai daži no pagātnes dižajiem pilotiem — Džims Klārks, Žils Vilēnēvs, Ronijs Petersons —, taču viņi visi tobrīd jau sacentās „Viņsaules čempionātā”.

Trešo reizi vicečempions

1991. gadā Naidžels atgriezās „Williams” mašīnā ar slaveno „Red 5” numuru uz korpusa, lai izcīnītu 5 skaistas uzvaras un... zaudētu savu trešo čempiona titulu, kurš atkal palika tikai rokas stiepiena attālumā. Tosezon Airtons Senna uzvarēja pirmās četras sacīkstes pēc kārtas. Mansela varonīgā pakalīdzīšanās Sennam sākās tikai 2. jūnijā Monreālā, Kanādā. Mansels, startējot no 2. pozīcijas, jau pirmajā līkumā ieguva līderpozīciju un turpmāk nevienam neļāva apābūt savu pārkumu. Pēdējā līkumā viņš iebrauca ar veselas minūtes pārsvaru pār tuvāko sekotāju, jau mājot sveicienus faniem, kad pēkšņi „Williams” formula kļuva arvien lēnāka un klusi pietāja trases malā. Oficiālā versija — atteica „Renault” dzinēja elektronika, taču jaunās mēles mēlisa, ka



gan oficiālās personas par šādu ārkārtīgi bīstamu fanu uzvedību bija sašutumā, Mansels preses konferencē viņus nosodīja, bet pateica sirsnīgu paldies, jo šoreiz esot uzvarējis nevis ar motora zirgspēkiem, bet gan — pateicoties savu a t b a l s t i t ā j u cilvēkspēkam!

1992. gada rudenī Frenks Viljams tomēr veiksme kredīts ir izsmelts un ignorēja veco likumu „Never change the winning team”. Viņš uztieca darbu Rikardo Patrēzem, kurš divas sezonas bija lieliski pildījis otra pilota lomu, un sāka sarunas ar Alēnu Prost. Mansels paziņoja, ka nebaidās no komandas biedru sāncensības, jo viņš esot sacīkšu pilots, bet Prosts — „tikai šoferis”. Taču Naidžels vēlējās, lai Viljams apstiprina, ka nākamsezon viņam tiks nodrošinātas tādas pašas iespējas (gan tehniski, gan finansiāli), kādas bija šajā sezonā. Dzels Frenks ar atbildi vicinājās, bet tikmēr ar sensacionālu paziņojumu kļāja nāca Senna, kurš apgalvoja, ka būtu ar mieru braukt „Williams” komandā pat par velti. Manselam šis aizkulišu intrigas jau bija piegriezušās, un jaunais čempions paziņoja, ka pamet „Williams” komandu un F-1 čempionātu, jo „uzvarēt F-1 iespējams tikai tad, kad komanda un pilots bauda simtprocentīgu savstarpēju uzticību, taču aizkulišu intrigas šo uzticību ir sagrāvušas”. Daudzi uzskatīja, ka Mansela pilota karjera ar

14 „poles” un pārrakstot uz sava vārda gandrīz visus iespējamās vienas sezonas rekordus. Nevienš pasaules čempions nav gājis uz šo virsotni tik ilgi — 12 sezonas un 180 sacīkstes. Taču nevienš un nekad nebija viņnējis tik spoži un pārliecinoši! Mansela triumfa kulminācija notika mājas trasē Silverstounā, 200 tūkstošu fanu priekšā. Naidžels ar veselu 2 sekunžu (F-1 mērogos tā ir mūžība!) pārsvaru izcīnīja „pole position” un arī pārliecinoši uzvarēja sacīkstēs, braucot lepnā vientulībā un neatdodot līderpozīciju no starta līdz finišam. Tikko „red five” šķērsoja finiša līniju, trasē izlauzās fanu tūkstoši, lai gan pārējās mašīnas tobrīd vēl brauca pilnā ātrumā. Naidžela auto nespēja pabeigt goda apli, tas apstājās cilvēku jūrā, un fani uz rokām aiznesa savu elku līdz goda piedēstālam. Lai

Atgriešanās, lai aizietu pavisam

Un tomēr 1994. gada rudenī Mansels atgriezās F-1 — pēdējos četros posmos viņš atkal izgāja uz starta „Williams” sastāvā. Viņa atgriešanās tobrīd jau pārlieku akadēmiskajai un sterilajai F-1 pasaulei bija kā svaiga gaisa maiks, kā sportiskā azarta dopings. Mansela aizraujošā divkājuja ar Žanu Alezi Suzukā, viņa cīņas ar Hakinen un Bergeru Adelaidē pierādīja pasaulei, ka uzvaras likteni joprojām var izšķirt ne tikai komandu taktika un stratēģija, bet arī viena pilota cīņaspārs un meistarība. Ka FIA prezidenta Maksa Moslija vēlme F-1 sacīkstēs salīdzināt ar šaha partiju tomēr ir fundamentāli nepareiza... Austrālijas GP kvalifikācijā pārspējot nākamo čempionu Šumaheru un uzvarot sezonas noslēguma sacīkstēs, Naidžels Mansels pierādīja, ka arī 41. gada vecumā viņam joprojām piemīt velnišķīgā drosme, fantastiskā uzvaras griba, zibenīgie refleksi un nelokāmā apņēmība būt pasaulē ātrākajam pilotam pie sacīkšu auto stūres. Ne velti nākamās paaudzes britu F-1 pilots Edijs Irvains, kad viņam kādā intervijā lūdz salīdzināt Manselu ar mūsdienu F-1 pilotiem, tā arī pateica: „Mansels ir Mansels. Bet mēs esam vienkārši mirstīgi.”

Taču Mansels atkal neizmantoja iespēju aiziet neuzvarēts. Viņš pieņēma Rona Denisa piedāvājumu 1995. gada sezonā startēt „McLaren” komandā. Tomēr šaurajā, Mansela auguma parametriem nepiemērotajā „McLaren” mašīnas kopītā Naidžels aizvadīja tikai divas neveiksmīgas sacīkstes. Kad kļuva skaidrs, ka šī mašīna nekad nebūs konkurētspējīga, Naidželam vairs nebija motivācijas turpināt, jo viņš nevēlējās tikai piedalīties bez iespējas cīnīties par uzvaru. Pēc 15 sezonām un 197 sacīkstēm lielākais dramatisko lomu aktieris Naidžels Mansels pameta F-1 skatuvi.



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 nomainu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzīņēju, 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.



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



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

www.rvt-riepas.lv

Lietotas auto riepas no Vācijas
R12 līdz R22
sākot ar Ls 5

Lielā izvēlē lietie diski

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

PIRMĀ SPECIALIZĒTĀ MOTO BRAUKŠANAS SKOLA RC Unlimited

Vai vēlaties imācīties ar motociklu braukt kā profesionāļi?

Jums ir iespēja apgūt motobraukšanas programmu, kas ir veidota uz īpašas braukšanas tehnikas kursa bāzes un tā ir piemērojama visiem ielu motociklu tiptiem sākot no čopieriem beidzot ar superbalkiem. Tā lūdz salīdzināt Manselu ar mūsdienu F-1 pilotiem, tā arī pateica: „Mansels ir Mansels. Bet mēs esam vienkārši mirstīgi.”

Taču Mansels atkal neizmantoja iespēju aiziet neuzvarēts. Viņš pieņēma Rona Denisa piedāvājumu 1995. gada sezonā startēt „McLaren” komandā. Tomēr šaurajā, Mansela auguma parametriem nepiemērotajā „McLaren” mašīnas kopītā Naidžels aizvadīja tikai divas neveiksmīgas sacīkstes. Kad kļuva skaidrs, ka šī mašīna nekad nebūs konkurētspējīga, Naidželam vairs nebija motivācijas turpināt, jo viņš nevēlējās tikai piedalīties bez iespējas cīnīties par uzvaru. Pēc 15 sezonām un 197 sacīkstēm lielākais dramatisko lomu aktieris Naidžels Mansels pameta F-1 skatuvi.

Daudzas lietas būs šokējošas atklājums pat pieredzējušiem braucējiem!
Pieredzējuša instruktora uzraudzībā Jūs varēsiet apgūt:
- speciālo braukšanas tehniku;
- kā pareizi rīkoties āvarīgas situācijas, atpazīt tās un novērst to rašanos;
- motocikla tehnisko īpatnību izmantošanu braukšanas uzlabošanai.

Ļoti interesanta apmācības programma, kas iekļauj sevī zināšanas sākot ar pareizu riepu izvēli un beidzot ar sacīkšu stila braukšanu un psiholoģisko barjeru pārvēršanu. Apmācības programma izveidota tā, lai nodrošinātu maksimālu zināšanu daudzuma apgušanu un braukšanas tehnikas līmeņa paaugstināšanu salīdzinoši īsā laika periodā.

Apmācības kurss ietver sevī īpašu teorētisko zināšanu pamatbāzi un praktiskās braukšanas nodarbības. Apmācības ir iespējamas kā latviešu, tā krievu valodā.

Pieteikšanās un informācija pa tālruni 29222431
Ronālds Čimoška (Spider)
mail: rcunlimited@inbox.lv



Auto Apkopes Serviss
SAAB VOLVO
Jaunas un Lietotas Rezerves daļas
Serviss
Tel. 67703303
Maskavas iela 449
Rīga
www.auto-apkopes-serviss.lv

AUTOSPOGULI
NOMAIŅA
UZSTĀDĪŠANA
MARKĒŠANA
SIA «Ladars» Rīga, Visvalža 1
Tel. 67285052, mob. 28263362
e-pasts: ladars@inbox.lv
Darba laiks: 10 - 18

VISU VEIDU AUTOMĀTISKO ĀTRUMKĀRBU REMONTS
apkalpošana
eļļu maiņa
garantija
Rīga, Zeltiņu, Gremzdes 15
mob. t. 29844899 - 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

autogāze GĀZES IEKĀRTU
UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertificēti.
Uzstādot iekārtas bez mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSA
ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.
AUTO REMONTS. Priekarei, dzinējiem, elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas, magnetolas, parkošanās senesorus.
Uzpildām un remontējam KONDIACIONIERUS.
A. Deglava 60, Rīga, tālr. 67802480
mob. 29400989, www.autogaze.lv

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS
Vairumtirzniecība un mazumtirzniecība
Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148
Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
29991444 29541238
Fakss 67802336
doks1@one.lv www.japanautoparts.lv

AUTOVEIKALS
MAZDA 6 un 626
Jaunas rezerves daļas uz vietas un pēc pasūtījuma
Rīga, Strēlnieku iela 6
Tālr. 67331505, mob. 29516624
9-19
10-15

Vides remonts Dabas aprūpes dienests VIDES REMONTS piedāvā:
TERITORIJU LABIEKĀRTOŠANU, JEBKURAS SAREŽĢĪTĪBAS KOKU NOCIRŠANU, CELMU LIKVIDĒŠANU.
Mums ir visa darbam nepieciešamā tehnika un strādnieki ar pieredzi.
Tālr. 29172758; 29220293



A Ziņas

Autovadītāji vairāk jāinformē!

Gandrīz katrs autovadītājs būs pamanījis, ka Rīgā un citās Latvijas pilsētās arvien vairāk parādās stāvvietas ar laika ierobežojumu, tomēr ne visi zina, ka nepietiek ar zīmē norādītā stāvēšanas laika ievērošanu.

Ceļu satiksmes noteikumu 307.17. punkts nosaka, ka vadītājam, kurš novietojis automobili ar šīm zīmēm apzīmētajā stāvvietā, automobiļa salonā pie priekšējā stikla jānovieto informācija, kad transporta līdzeklis novietots stāvvietā. Tātad jānovieto rūpnieciski ražots laika pulkstenis vai vismaz jānovēlēs kāds avīzes stūris un jāuzraksta laiks, kad tiek atstāta mašīna un jādodas prom, neaizmirstot laicīgi atgriezties. Ja minētā manipulācija netiks veikta, tad autovadītājam var nākties šķirties no 20 LVL soda. Nelīdzēs skaidrojums, ka mašīna pamesta tikai uz 5 minūtēm, nav papīrīša ar laiku - jāmaksā sods.

Ir atbalstāma stāvvietu ar laika ierobežojumiem izplatība Rīgā pie iestādēm, organizācijām, tirdzniecības centriem un citām iedzīvotāju bieži apmeklētām ēkām. Autovadītājiem ir pazīstama nepieciešamība uz neilgu laiku apmeklēt kādu banku vai veikalu, bet to priekšā uz visu dienu novietotas automašīnas!

Diemžēl gandrīz katrai atbalstāmai

iniciatīvai ir sava ēnas puse. Aptaujājot, Latvijas Automoto biedrības (LAMB) biedrus un citus autovadītājus, noskaidrojām, ka tik tiešām ne tuvu visi zina par nepieciešamību atstāt salonā aiz priekšējā stikla laika norādi. Var jau augstprātīgi teikt, paši vainīgi, tomēr pēc LAMB un daudzu autovadītāju domām, ceļu satiksmes stiprināšana ir meklējama sadarbībā starp tiem, kas noteikumus izstrādā un pieņem un tiem, kam tie jāizpilda. Ja reiz gan publiskajā telpā, gan ikdienas sarunās noskaidrotā informācija liecina, ka autovadītāju zināšanas par kādu jautājumu nav pietiekamas, tad svarīgi būtu veicināt šī zināšanu roba ātrāku aizpildīšanu, nevis priecāties par iespēju iekasēt pēc iespējas lielāku soda naudu apjomu. Īstenojam taču dažādas informatīvas satiksmes drošības akcijas, lai gan kāds birokrāts varētu jautāt, kam tas vajadzīgs, jo satiksmes noteikumus jau ir pateikts, kas ir un nav atļauts?

Autovadītāji ir sabiedrības aktīvākā daļa, kas maksā nodokļus un balsta valsts ekonomiku, tādēļ loģiska būtu aktivāka Rīgas domes un citu atbildīgu institūciju informatīva pretimnākšana neskaidros jautājumos, jo mērķis nav palielināt sodos iekasēto naudu, bet panākt reālus uzlabojumus.

Lietuviešu benzīna bizness

Baltkrievijas izdevums Respublika raksta par kaimiņvalsts Lietuvas iedzīvotāju benzīna biznesu – ik dienu, 400-450 automašīnu šķērso robežas caurlaides punktu „Привалка,” lai uzpildītu degvielas tvertnes Baltkrievijas pusē.

Katra automašīna izved aptuveni 100 litrus benzīna vai dīzeļdegvielas. Tas ir likumīgi, jo robežai pāri atļauts vest pilnu degvielas tvertni plus vēl 10 l metāla kannu ar benzīnu vai dīzeļdegvielu.

Neskaitot vieglās automašīnas, Lietuvas-Baltkrievijas robežu diennaktī šķērso aptuveni 250 kravas automobiļu, kuru tvertnēs var iepildīt pat tonnu degvielas. Muitas posteņa „Привалка,” galvenā atbildīgā amatpersona Andrejs Zaicevs stāsta, ka lielākā daļa kravinieku robežu šķērso tukšā – tātad šo ceļotāju galvenais mērķis arī ir degviela.

Baltkrievu žurnālisti aprēķinājuši, ka tikai caur šo vienu pārejas punktu Lietuvā ik dienu nonāk aptuveni 300 tonnas degvielas, bet

mēneša laikā tas ir apmēram 9000 tonnas.

Sakarā ar Baltkrievijas rubļa devalvāciju, degvielas bizness Lietuvas pilsoņiem kļuvis vēl izdevīgāks. Agrāk robežas šķērsotāji uzpildījās tuvākajā benzīntankā un norēķinājās galvenokārt eiro, taču tagad vispirms tiek meklēts valūtas apmaiņas punkts, lai iegādātos rubļus. Valūtu atšķirības dēļ, peļņa pieaug vēl vairāk.

Vīslielāko slodzi izjūt pierobežas uzpildes stacijas – degvielas tīkotāji no kaimiņvalsts veido garas rindas, kas saglabājas visu diennakti. Bieži tiek uzpildītas ne vien automašīnu bākas, bet arī līdzpaņemtās degvielas kannas, lai piebraucot pie robežas, tvertni uzpildītu „līdz lūpai.” Nereti to dara pierobežas mežos, tādējādi nodarot kaitējumu videi.

Muitnieki zina stāstīt, ka gadās, ka tiek izmantoti automobiļi ar pārbūvētām degvielas bākām, kurās var ieliet vēl vairāk dārgās kravas.

Vilcienu uzvarēt nevar!

Vilciena sadursmi ar automašīnu varētu salīdzināt ar automašīnas sadursmi ar alumīnija bundžīņu. Un tomēr nereti autovadītāji šķērso mazāk noslogotās pārbrauktuves, neievērojot aizrādījuma signālus.

Saskaņā ar starptautiskajiem statistikas datiem lielākā daļa automašīnu-vilcienu sadursmes notiek diennakts gaišajā laikā, turklāt pie labiem braukšanas apstākļiem*.

Par izvairīšanos no sadursmes atbildīgs ir autovadītājs, jo vilciena vadītājam nav iespējas veikt papildu manevrus, kā arī bremzēšanas distance ir ievērojami garāka. “Pat tad, ja tiek šķērsota regulējama dzelzceļa pārbrauktuve, automašīnas vadītājam ir jāievēro papildus uzmanība. Vienmēr pirms uzbraukšanas uz dzelzceļa sliedēm ir jāpārliecinās, vai tas patiesi ir droši. Ne vienmēr vajadzētu palauties uz to, ka mēs dzirdēsim vilcienu tuvojamies,” par pārbrauktuvi šķērsošanu brīdina Renault Braukšanas Skolas direktors.

“Ja automašīna pēkšņi apstājas uz sliedēm un nav nekādu iespēju to noņemt no tām, nekavējoties atstājiēt automašīnu un dodieties prom no sliedēm, lai sadursmes gadījumā neciestu,” iesaka Renault Braukšanas Skolas instruktori. Situācijā, ja šķērsojot pārbrauktuvi, barjera tiek nolaista, noteikti jāturpina braukšana, lai nekādā

gadījumā nepaliktu uz sliedēm. Savukārt, ja radušās aizdomas par brīdinājuma signāla bojājumiem, nekavējoties jāziņo atbildīgajām institūcijām.

“Īpaša uzmanība jāievēro tiem autovadītājiem, kas velk piekabi vai citu automašīnu. Viņiem vajadzētu pilnībā apzināties kopējo automašīnas/ automašīnu garumu un ņemt vērā, ka palielināta kopējā masa pagarina bremzēšanas distance,” skaidro Renault Braukšanas Skolas instruktori. Tieši tāds pats likums attiecas arī uz kravas automašīnu vadītājiem. Cenšoties šķērsot pārbrauktuvi pēdējā brīdī, var neapreķināt automašīnas kopējo garumu un tādējādi pakļūt zem vilciena.

Drošības noteikumi, šķērsojot dzelzceļa pārbrauktuvi:

- Vienmēr esiet gatavi, ka jebkurā brīdī var parādīties vilciens;
- Pirms pārbrauktuves šķērsošanas samaziniet ātrumu un pārliecinieties par to, vai vilciens patiešām netuvojas;
- Nekad nešķērsojiet pārbrauktuvi, ja dzirdat tuvojamies vilcienu;
- Neapdzieniet citas automašīnas, šķērsojot pārbrauktuvi vai neilgi pirms tam;
- Neapstājieties pārāk tuvu dzelzceļa sliedēm – atcerieties, ka vilciens ir platāks par sliedēm, un tam nepieciešama papildus vieta.

Atvērtā pirmā pašapkalpošanās autogāzes uzpildes stacija

Rīgas pievārtē, Rīgas—Siguldas šosejā 6, pie DUS „Latvijas Nafta”, tika atklāta pirmā autogāzes pašapkalpošanās stacija. Autobraucēji, kuri ikdienā izmanto „Neste A24” degvielas stacijas, ir pamanījuši, ka degviela šajās stacijās maksā vismaz par santīmu lētā nekā DUS „Statoil”. SIA „Latvijas propāna gāze”, kura pazīstama ar visplašāko autogāzes uzpildes tīklu Latvijā, atvērusi pirmo pašapkalpošanās gāzes uzpildes staciju, kur autobraucēji paši saviem spēkiem var uzpildīt savu auto un maksā par degvielu mazāk. Laikraksts „AutoInfo” pirmais iemēģināja jauno gāzes uzpildes staciju. Ar saviem iespaidiem dalās izdevniecības redaktors Kaspars Bergmanis: „Ar gāzi mūsu redakcijas autoparks brauc jau kopš 1998. gada. Kopš tā laika daudz kas ir mainījies — arī gāzes uzpildes staciju tīkls kļuvis bīvēks. Mūdienu automobiļa pārbūve no mehāniķa prasa teicamas auto diagnostiķa zināšanas, kuras nemitīgi jāpilnveido. Laikā, kad benzīns ik dienas kļūst dārgāks, bet nodokļi aug ātrāk par pašu bērnēm, daudzi automobiļu īpašnieki steidz pārbūvēt savus spēkratus, lai braukšanai varētu izmantot gāzi. Ne velti autogāzes servisi jau kādu laiku ir pamatīgi noslogoti. Un tam ir loģisks izskaidrojams — izdevumi auto pārbūvei atmaksājas samērā ātri. Pirmā pašapkalpošanās stacija ir nopietns solis. Dīvaini, ka lielākais degvielas tirgotājs „Statoil Latvija” nav varējis īstenot šādu ekstru un tirgot autogāzi tāpat kā benzīnu cauru diennakti.”



Kā īsti notiek uzpilde? Norēķinos izmanto skaidru naudu, banku norēķinu kartes, SIA „Latvijas propāna gāze” degvielas karti. Jāņem vērā, ka, pašam pildot savu auto, vajag darba cimdus! Lai savu auto uzpildītu ar gāzi, vispirms jāpievieno uzpildes pistole, tikai tad var ķerties pie darījuma apmaksas. Izmantojot skaidru naudu, jāreķinās ar to, ka automāts atlikumu neizdod. Tiem klientiem, kuriem ir SIA „Latvijas propāna gāze” klienta atļauja karte, pērkot gāzi, arī pašapkalpošanās stacijā saglabājas atlaides. Šobrīd tieši šajā DUS ir vislētākā autogāze.

SIA „Latvijas propāna gāze” komercdirektors Augusts Iesalnieks: „Mūsu gāzes uzpildes stacija Bergos būs ērta tiem autovadītājiem, kuri brauc ārā no Rīgas. Šis ir mūsu pilotprojekts, un šobrīd vēlamies izvērtēt, vai klientiem patiks pašiem uzpildīt savus

automobiļus. Daudzās Eiropas valstu DUS klienti paši uzpilda savus spēkratus. Tā kā Latvijas autobraucēji nav raduši pašu spēkiem uzpildīt savus gāzes balonus, lai klientus apmācītu pareizi lietot mūsu gāzes uzpildes staciju, tur kādu laiku uz vietas būs arī mūsu uzņēmuma darbinieks. Viņš paskaidros, kā pareizi rīkoties ar uzpildes automātu un norēķinu termināli. Ceram, ka mūsu klienti šo sistēmu pieņems un šādu pašapkalpošanas gāzes uzpildes staciju tīklu varēs paplašināt.”

Jāpiebilst, ka konsultanta padomi ir ļoti noderīgi. Bet smalkām dāmītēm laikam gan būs jābrauc uz to staciju, kur degvielu pilda DUS personāls. Ļoti būtiski ir precīzi nostiprināt degvielas uzpildes pistoli, kuras fiksēšanai ir vajadzīga spēcīga roka — bet arī mūsu sievietes pēdējā laikā kļūst arvien stiprākas.

Drošības jostas - tas ir svarīgi!

Pētījumu rezultāti liecina, ka tieši satiksmes negadījumi ir viens no biežākajiem mugurkaula ievainojumu cēloņiem*. Lai samazinātu ievainojumu risku, autovadītājiem vienmēr būtu jālieto drošības jostas un jāievēro pareiza atrašanās pozīcija pie stūres, kas sevi ietver drošas distances ievērošanu no drošības spilvenu atrašanās vietas un pareizi pielāgotu galvas balstu. Pētījumi liecina, ka drošības jostu izmantošana savienojumā ar drošības spilveniem samazina nāves un nopietnu ievainojumu rašanās risku pat par 63%. Tikai drošības jostu lietošana samazina nāves risku par nepilniem 50%, savukārt palaušanās tikai uz drošības spilvenu - par aptuveni trešdaļu.**

“Pēc iekāpšanas automašīnā, Jums vajadzētu atcerēties trīs lietas: piesprādzēt drošības jostas, pareizi pielāgot galvas balstu un saglabāt drošu distanci starp sevi un automašīnas stūres iekārtu un drošības spilvenu,” norāda Renault Braukšanas Skolas direktors. Drošības jostas ir veidotas ar mērķi absorbēt sadursmes radīto spēka triecienu un noturēt ķermeni sākotnējā pozīcijā. Drošības spilvens, savukārt, pasargā noteiktas ķermeņa daļas: galvu, kaklu un krūškurvi no sadursmes ar stūri, vējstiklu, mērinstrumentu paneli un citām virsmām, kas var radīt ievainojumus, tomēr tas nespēj absorbēt visu triecienu. Vairāku gadu pētījumu rezultāti liecina, ka palaušanās tikai uz drošības spilvenu samazina nāves risku tikai par vienu trešdaļu, savukārt, ja papildus tiek lietotas vēl drošības jostas, tad izdzīvošanas iespējas ievērojami palielinās**.

Savas drošības nolūkos autovadītājiem vajadzētu ievērot arī citus drošības nosacījumus, piemēram, pareiza pozīcija. Ir ļoti svarīgi ievērot atbilstošu distanci no drošības spilvena - tas nav miksts, tāpēc, lai būtu efektīvs, tas ir izstrādāts tā, ka pie liela ātruma izmanto pirotehniskās gāzes. “Lai drošības spilveni būtu maksimāli efektīvi, autovadītājam pie stūres vajadzētu apsēsties tādā pozīcijā, lai, izstiepiot rokas, plaukstu locītavas atrastos uz stūres. Minimālajai distancei starp stūri un krūškurvi vajadzētu būt 25 cm. Īpaši uzmanīgiem vajadzētu būt tiem autovadītājiem, kas ir neliela auguma,” brīdina Renault Braukšanas Skolas instruktori. Atrodieties pārāk tuvu drošības spilvenam, mēs palielinām risku gūt apdegumus, savukārt atrašanās pārāk tālu no drošības spilvena samazina tā efektivitāti. “Ļoti svarīgi atcerēties arī par galvas balstiem. Jūsu galvas vidum vajadzētu atrasties aptuveni galvas balsta centrālajā daļā,” norāda instruktori. Pat pie vismazākās sadursmes, galva vienmēr ar lielu triecienu tiek atsista atpakaļ, tāpēc



pareizi pielāgots galvas balsts var ievērojami pasargāt jūsu sprandu.

Svarīgi atcerēties, ka sadursmes smagumam vajadzētu būt tieši proporcionālam ievainojumu gravitātei - pat tad, ja automašīna nav ievērojami cietusi negadījumā, pasažieri var būt guvuši smagus ievainojumus***. Pat iebraukšana nelielā bedrē stāvlaukumā var izraisīt muguras sāpes, kas var kļūt par iemeslu ilgstošam ievainojumam. Tieši tāpēc vienmēr jāapmeklē ārsts, ja jūtat kaut mazāko diskomfortu pēc kāda satiksmes negadījuma.

Atcerieties:

- Vienmēr piesprādzējiet drošības jostas;
- Saglabājiet drošu distanci ar stūres mehānismu - kā minimums 25 centimetri;
- Pielāgojiet galvas balsta augstumu - Jūsu galvas vidusdaļai jāatrodas aptuveni tā centrālajā daļā;
- Pat šķietami visnecīgākais sitiens var radīt nopietnas mugurkaula traumas - nenovērtējiet situācijas nopietnību par zemu un drošības nolūkos konsultējieties ar ārstu.

Piejaucētais nezvērs



KAWASAKI GTR1400 tehniskā specifikācija

Ražošanas periods	2008.—2010.
Pašmasa	304 kg (sausais svars)
Garums	2,271 mm
Riteņu bāze	1,519 mm
Klīrenss	125 mm
Degvielas tvertnes tilpums	21,95 l

Dzinējs

Tips	4 cilindru, 4 taktu, rindas
Cilindra diametrs x virzuļa gājiens	84.0x61,0
Darba tilpums	1352 kub. Cm
Kompresijas pakāpe	10,7:1
Jauda	156 ZS / 8,800 apgr./min
Maksimālais griezes moments	136,0 Nm / 6200 apgr./min
Gāzes sadales mehānisms	DOHC, 4 vārsti uz cilindru
Barošana	Elektroniskā iešprice
Dzesēšanas sistēma	Šķidruma
Starteris	Elektriskais

Transmisija

Sajūgs	Daudzdisku, eļļā
Ātrumkārbā	6 pakāpju
Galvenais pārvads	Kardāns

Šasija

Rāmis	Alumīnija monokoks
Priekšējā dakša	43 mm, teleskopiskā, apgrieztā tipa

Aizmugurējā piekare

Priekšējās bremzes	Divi 310 mm diski
Aizmugurējās bremzes	Viens 270 mm diski
Priekšējā riepa	120/70-17
Aizmugurējā	190/50-17
Maksimālais ātrums	Aptuveni 270 km/h
Paātrinājums no 0 līdz 100 km/h	—
Vidējais degvielas patēriņš	6,7 l/100km

► Turpinājums no 1. lpp

Bet vai motocikls tāpēc kļuva sliktāks? Nepavisam ne. Bezgalīga, pilnībā kontrolējama ņūtonmetru jūra, kas, tiklīdz vēlēsieties, teleportēs jūs aiz horizonta līnijas, un relaksēta sēdpozīcija padara šo motociklu par ļoti iekārojamu objektu daudzu ceļotāju acīs.

Kaut arī priekšējā dakša nav pilnībā regulējama, aizmugurējā ir īsts tehniskās izvirtības šedevrs — ne jau nu katru dienu ieraudzīsi daudzsviru piekari uz tāda tipa motocikliem. Motocikls brīnišķīgi notur uzdotu trajektoriju un, pateicoties zemaļam smaguma centram, ar savu 304 kg dzīvsvaru stūrējams tik viegli un nepiespiesti kā motorollers. Augstā stūre nodrošina gandrīz taisnu sēdpozīciju un pilnībā likvidē tādu nevēlamu motobraucēju „draugu” kā roku nogurums. Lai atvieglotu manevrēšanu nelielos ātrumos (viss, kas ir zem 100 km/h), šim motociklam ir izmainīta 1. pārnese attiecībā (tāpat kā lielajam brālim) — tādu dzinēja darbību 1. ātrumā man nebija nācies sastapt nevienam motociklam. Parasti visi cenšas pēc iespējas ātrāk pārlēgties uz 2. pārnese, lai novērstu pārāk asu dzinēja reakciju uz gāzes roktura darbību. Šim motociklam 1. pārnese ir uztaisīts ļoti maigs un pilnībā kontrolējams visā darbības diapazonā. Jūs varat droši un bez jebkāda stresa, ka pēkšņs jaudas uzplaisnījums aiznesīs jūs tuvākā traumpunkta virzienā, braukt ļoti lēni, manevrējot pārpildītā stāvlaukumā, vai mēģināt nesteidzīgi izspraukties automašīnu „korķos”, dzinējs paklausīgi izpildīs visas jūsu komandas. Testa laikā radās doma, ka tieši šis modelis varētu būt ļoti labs eskorta vai patruldienesta motocikls, ar to ir ļoti ērti braukt gliemeža ātrumā. GTR1400 ir paklausīgs kā labi dresēts suns, un rīkošanās ar gāzi neizraisīs stresu arī nepieredzējušiem braucējiem praktiski visā tā darbības diapazonā.

Starp citu, runājot par spraukšanos korķos. Nevajag aizmirst, ka tas tomēr ir „GRAND Turismo” un pilsētu korķi nav GTR1400 ikdienas vide. Ļoti ērtie un funkcionālie spoguļi (nav nepieciešams pat papildus pagriezt galvu, lai pārliecinātos, vai kāds neatrodas „mirušajā” zonā) padara mūsu varoni par 1 metru platu „fūri” un noliek motociklu vienā joslā ar automašīnām. Ja motocikls aprīkots ar sānu bagāžas koferiem, spoguļu salikšana situāciju daudz neuzlabos, tie ir tikai nedaudz šaurāki par spoguļiem. Toties no tā ir arī kāds praktisks labums, ja spoguļi var izspraukties, tad izlīdīs arī viss motocikls!

Kā jau kārtīgs tūrists, motocikls ir aprīkots ar dažnedažādiem

ērtiem sākumiem. Uz degvielas tvertnes atrodas neliels „sīkumu” nodalījums jeb tā sauktais bardačoks, kurā ietilpst vidēja izmēra maks, divi vidēja izmēra mobilie telefoni un atslēgas. (Redakcijas piezīme: šokolādes konfektes labāk tajā nelikt, jo dzinējs tur uztur vienmērīgi „siltu” atmosfēru.) Starp citu, tas, kas atrodas jums priekšā, ir tikai daļa no degvielas rezervuāra, šis tas atrodas arī zem sēdekļa. Šī konstruktīvā risinājuma dēļ ir jāpatur prātā savdabīgā degvielas līmeņa rādītāja darbība. Tas atrodas tvertnes zemākajā vietā — zem sēdekļa — un tādēļ sākumā ļoti ilgi rāda, ka tvertne ir pilna, tad, kad sūknis sāk pumpēt degvielu no zemākā rezervuāra, rādījumi strauji sāk kristies. Nevajag uztraukties, ar elektroniku viss ir kārtībā, vienkārti pie šīs situācijas ir jāpierod.

GTR1400 ir aprīkots ar mehāniskajiem lukturu korektoriem, ar kuru palīdzību var ātri un vienkārši pierēgulēt labās un kreisās lampas stara augstumus.

Mērīinstrumentu panelis ir bez dažādām neprātīgām dizaina izpausmēm — vienkāršs un tajā pašā laikā funkcionāls, tas atspoguļo visu braukšanai nepieciešamo informāciju. Divi analogie spidometra un tahometra „pulksteņi” ir papildināti ar elektronisko ekrānu, no kura nolasāma pārējā nepieciešamā informācija — A un B noskrējienis, kopējais nobraukto kilometru skaits, izvēlētais pārnese, laiks, dzinēja temperatūra un degvielas daudzums, spiediena riepās, vidējais un konkrētais

degvielas patēriņš, kā arī nobraucamais kilometru skaits ar atlikušo degvielas daudzumu. Vienīgais šā skaistuma trūkums ir tāds, ka režīmu pārlēgšana notiek mehāniskā veidā — nospiežot podziņu zem displeja, nevis ar pogu uz stūres. Vēl der atcerēties, ka par visu šajā dzīvē tomēr ir jāmaksā un it īpaši jau par papildu ērtībām, par ko motosalonos bieži vien „aizmirst” pastāstīt, — vidējais riepu spiediena sensoru darbības mūžs ir aptuveni trīs gadi. Tad dabiskā ceļā izbeidzas iebūvētie barošanas elementi, bet to atjaunošana maksā paprāvu summu.

Ļoti interesanti ir izveidota aizdedzes atslēga — izskatās, ka motocikls tiek aktivizēts ar milzīga slēdža palīdzību — kā tāds atomreaktors. Turklāt, lai to pagrieztu kādā no nepieciešamajām pozīcijām, tā sākumā ir jānospiež, lai dzinējs sazinātos ar elektronisko čipu saimnieka kabatā un saprastu, ka tūlīt brauks īstais saimnieks.

Un tagad nedaudz par tūrismu. Degvielas ekonomijai dzinējam ir paredzēts 6. pārnese, un kaut arī šis motocikls, lai cik neticami arī sākumā liktos, izrāda ne pārāk lielu interesi pret „uguns ūdeni” — vidējais degvielas patēriņš testa režīmā uzrādījās 6,7 l/100 km; ja prātīgi rīkojas ar gāzi un izvēlas pareizo pārnese, ir iespējams iegūt pavisam fantastiskus rezultātus. Ņemot vērā, ka dzinējam ir milzīgs jaudas potenciāls, tam ir gandrīz vienīga, ar kādu pārnese mūs pārvietojaties.

Nobeigums 7. lpp ►

Piejaucētais nezvērs



➤ Turpinājums no 7. lpp

Ar jebkuru pārnesumu no minimālajiem apgrīzieniem motocikls „vilks ārā”.

Var visu dienu bez jebkādam problēmām nobraukt ar 2. pārnesumu. (Redakcijas piezīme: tikai tādā gadījumā pirms krustojumiem atstājat ātrumkārbu 2. pārnesumā, ja ieliksiet „neitrālajā”, kustības uzsākšanai kārbā neļaus ieslēgt nevienu citu pārnesumu kā tikai 1.). Kā īsti ekonomēt degvielu? Ļoti vienkārši, jau pie 40 km/h ieslēdzam 6. pārnesumu (Over Drive) un lieki neraustām gāzes rokturi. Braucot ar nemainīgu ātrumu — 50 km/h, — dators uzrādīja 3,5 litru patēriņu uz 100 km !!!!! Braucot ar 75 km/h, degvielas patēriņš pieauga tikai par litru!!!! Un tas viss 1,4 litru 155 ZS motociklam ar sauso masu 300 kilogrami! Šādus rādītājus mans prāts atteicās pieņemt, taču vēlāk motocikla īpašnieks mani nomierināja, paskaidrojot, ka viss esot kārtībā un šādi rādījumi tiešām atbilstot īstenībai. Savukārt tad, ja dzinēju iegriez tā pamatīgāk, tajā iestūķētajam kumelju baram apetīte atgriežas nekavējoties.

Kā jau minēju, ergonomika šim hipertūristam ir ļoti labi izstrādāta, un vadītājs braucot itin nemaz nenogurst — vai tā būtu autobānā taisnā bultā vai likumotie Alpu ceļi. Tomēr arī šeit nav iztikuši bez karotītes darvas. Neskatoties uz to, ka sēdekļi ir izvietoti diezgan augstu (es ar saviem 1,80 m tā vien varēju nolikt pilnu pēdu uz zemes), sportiskā stilā izvietot kājas uz kāpšiem sanāks tikai braucējam, kuram tās nepārsniegs 42. izmēru, jo pretējā gadījumā papēži atduras pret pasažiera kāpšu kronšteiniem. Arī vējstikls, kura augstums, starp citu, ir regulējams ar pogu uz stūres, pat visaugstākajā pozīcijā braucot pa šoseju, novirzīja vēja plūsmu tieši ķiverē. Un tas liek domāt, ka motocikls paredzēts braucējiem, kuru augums nepārsniedz 1,70 m vai... vienkārši ir pārdomāts gājiens, lai lieku reizi atgādinātu, ka tas tomēr ir GT klases, nevis sporta motocikls un nevajag censties no tā izspiest to, kam GTR1400 nav paredzēts. Ja



nāksiet pie šā motocikla tieši ar šādu pieeju, tad GTR1400 jums noteikti neliks par sevi vilties, galu galā priekšējā dakša šādiem motocikliem nav paredzēta, lai pie krustojumiem taisītu „stoppie”, bet gan — lai nodrošinātu braukšanas komfortu arī pa mūsu ceļiem. Nedaudz neinformatīva ABS darbība? Toties droši varēsiet apstāties arī lietus laikā.

Protams, varēja sajūst, ka, projektējot šo motociklu, visa uzmanība koncentrēta uz dzinēju, nevis veltīta kādu atsevišķu detaļu novešanai līdz perfektam stāvoklim. Un, ticiet man, šā dzinēja dēļ motociklam var piedot visas pārējās sīkās nepilnības — tas nekas, ka lielā ātrumā savu iespaidīgā „purna” gabarītu dēļ vēja iedarbībā korpusi sāk nedaudz drebēt (iespējams, ka bija vainojams uzmontētais „Top Case”, kas nav paredzēts motocikla oriģinālajā konstrukcijā) vai dažos niknākos braukšanas režīmos priekšējā dakša izrādīt „vājuma” pazīmes. Tas nekas, ka kardāna un kārbas savstarpējās attiecības līdz 4000 apgr./min ir nedaudz saraustītas (ja vēlaties izslēgt šo efektu vispār, būs jāiemācās ideāli sabalansēt gāzes un sajūga mijiedarbību) vai karstā laikā rāmī uzkarst vairāk nekā gribētos, gāze „ārstē” visu!

Sasniedzot 5000—6000 apgr./min, „plīša lācītis” pārvēršas par vairākkārt izmantojamo

atspolkugi „Shuttle”, kas ir devies kārtējā misijā uz Zemes orbītu! Viss pārējais šajā pasaulē acumirkli kļūst nesvarīgs. Šaubas, ka jums kādā mirklī varētu pietrūkt jaudas, apdzēnot citus transportlīdzekļus, izgaist kā virs naksnīgās Latvijas pēkšņi parādīties bolids! 1. pārnesumā ir iespējams attīstīt 110 km/h, 2. — 150 km/h, 3. — 200 km/h un 4. pārnesumā — 250 km/h, spēj tik turēties līdz. Gāzes nometiens... un jau nākamajā mirklī Visuma pavēlnieks atkal ir pārvērties par mīļu un paklausīgu plīša lācīti, kurš, klusi murrādams, ar ideāli nobalansēto dzinēju pārvieto jūs no punkta A uz punktu B, pakalpiņi un rātni izpildīdams jebkuras pilnsu iegribas un sniedzot braucējam jūsmu drošuma un kontroles izjūtu.

Testa rezultāti?

Par spīti dažādām sīkām nepilnībām, kopsummā KAWASAKI GTR1400 mums ļoti iepatīkās, un testa dienas beigās pat pārņēma nelielas skumjas, šķiroties no šā neparastā motocikla, ar kuru gribējās braukt vēl un vēl.

AUTOINFO redakcija izsaka pateicību Ģirtam Auziņam par atvēlēto motociklu un veikalam MOTOLAND par testiem piešķirto ekipējumu — ķiveri „Schuberth C3”.

RENAULT
CITROËN
PEUGEOT

Jaunas un lietotas rezerves daļas
Tehniskā apkope un remonts

Jaunums!
Optika Spoguļi
Radiatoru Ventilatori

www.suman.lv

ŠUMAN AUTO

Rīga, Maskavas iela 444a
Jaunas rezerves daļas 67803232
Lietotas rezerves daļas 29233100
Autoserviss 67187980
Rīga, Kalnciema iela 117/119, tālr. 67451919
Liepāja, Brīvības iela 11, tālr. 63422433
Daugavpils, Kandavas iela 4, tālr. 65428658

JAUNA FILIĀLE
Rīga, Ganību dambis 40a, tālr. 67382838

REZERVES DAĻAS

Jeep
Amerikāņu automašīnām
GMC

KUBERA AUTO
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

Izpūtēju un to rezerves daļu VEIKALS

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572, mob. l. 26955590, 26955591
Rīga, Lienes 28, mob. l. 25907201
Rīga, Smerļa 3, tālr. 67520652, mob. l. 29758980
Rīga, Vagonu 16 tālr. 67271668 mob. l. 26955059

IZPŪTĒJU AUTOSERVISS

- Bend-Pack iekārtas individuālai izgatavošanai
- Uzstādīšana, remonts, nestandarta risinājumi
- Tunings, sporta izpūtēji

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572, tālr./fakss 67414544, mob. l. 26955590, 26955591
Rīga, Smerļa 3, tālr. 67520652, mob. l. 29758980

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

AUTO RITMS

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

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

VIRSBŪVES KRĀSOŠANA
RITOŠĀS DAĻAS REMONTS

STARTERI un GENERATORI

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

AUTOSERVISS
AUTOVEIKALS

Remonts un apkope
Jaunas un lietotas
rezerves daļas
RAVENOL eļļas

Rīga, Sabiles iela 5
Tālr. 67612232
Mob. 28339556

LOVATO
AUTOGAS

AUTOSERVISS
GĀZES IEKĀRTU SERVISS

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

Auto Plus

AUTODAĻAS
no AMERIKAS

Brīvības 390 ☎ 67520018 | Kurzada 6 ☎ 67281822 | Ģastras 5a ☎ 67598312

Audi
SEAT

VISU VEIDU REZERVES DAĻAS

UZ VIETAS UN UZ PASŪTĪJUMU
DARBA LAIKS: 9-18, ST. 10-15
Ropažu iela 59, Rīga (pretī Čiekurkalna tirgum)
tālr. 67551284, mob. 29463403
www.tvinauto.lv e-mail: gints@tvinauto.lv

MIKROAUTOBUSU
REZERVES DAĻAS

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

EuroBus

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

GSM AUTO
GPS AUTOPARKA VADĪBA

AUTOMONITORINGS UN
AUTOPARKA KONTROLE

sistēma ir bez maksas,
jāmaksā tikai ikmēneša abonēšana

SIA «GSM Apsardze»
Tel. 20041822
Zemīfāna iela 6 k.A, Rīga, LV-1012,
www.gsmauto.lv,
info@gsmapsardze.lv

RADIATORI

TIRDZNICĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVISS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA

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

MOTOTEHNIKA
Rezerves daļas • Aksešuāri
Velo rezerves daļas

no Ls 280
no Ls 250
no Ls 499

SIA "Abi-T"
Rīga, Remtes iela 21
Gustava Zemgala
gatve 67 (pie VEF)
www.abimoto.lv
28 39 4444