



4.-5. lpp



2. lpp

Nem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

JŪLIJS-AUGUSTS NR. 7/2011 (168)

A Moto tests

Malaguti Phantom F12R

Ronalds Cimoška

„Malaguti” kompānijas divriteņu transportlīdzekļu ražotāja stāsts aizsākās jau tālajā 1930. gadā, kad tās dibinātājs Antonino Malaguti lika pamatus mūsdienās plaši pazīstamajam motorrolleru zīmolam.

Kaut arī Latvijā šīs kompānijas produkti nav guvuši pārāk lielu popularitāti, citviet Eiropā „Malaguti” rolleri ir iemantojuši lielu cieņu šādas tehnikas lietotāju aprindās. Par tādiem modeļiem kā „Phantom”, „Firefox”, „F18 Warrior” vai „Spidermax” vismaz vienu reizi ir dzirdējuši pat tie, kam divriteņu transportlīdzekļu tēma ir visnotaļ sveša.

„Malaguti Phantom F12R” ir viens no populārākajiem kompānijas produktiem 50 cm³ rolleru klasē. Ņemot vērā, ka tas nepavisam nav no lētākajiem rolleriem, ko man gadījies redzēt, ar neslēptu interesi gaidīju testiem atvēlētā rollera ierašanos.

Vizuālais novērtējums kārtējo reizi apliecināja, ka itāliešus, lai ko arī sacītu, dizainā pārspēt ir pagrūti. „Phantom” dizainā ir apvienots gan agresīvais, gan sportiskais. Aci priecē glītās un pārdomātās virsbūves formas, nekur nerēgojas nekas lieks. Virsbūves plastikāta elementi ir rūpīgi pielāgoti cits citam. Skaisti. Mērinstrumentu elektroniskais

displejs atspoguļo visu iespējamo informāciju — sākot ar to, ka braucamais ir aprīkots ar 50 cm³ šķidruma dzesēšanas dzinēju (tieši tā, nekādas kļūdas šeit nav), un beidzot ar braukšanas ātrumu (pēc izvēles kilometros vai jūdžēs), dzesēšanas šķidruma temperatūru, degvielas daudzumu bākā, kopējo un dienas noskrējienu, gaisa temperatūru (gan C gan F), maksimālo sasniegto ātrumu, laiku, akumulatora izlādēšanos un apļa laiku, ja esat nodomājuši pievērsties sportam. Iespaidīgi, vai ne? Tradicionālās signāllampiņas — pagrieziena rādītāju indikators, eļļas spiediens, dzesēšanas temperatūra — arī atrodas savās vietās un ir labi pamanāmas.

Ņemot vērā, ka rollers ir taisīts ar „rezervīti”, „Phantom F12R” ir aprīkots ar vispārējām gaismām, kas izgaismo ceļu (tam standartā nav nedz tuvo, nedz tālo gaismu, kaut kas vidējs), mērinstrumentu panelī tam ir iebūvētas tuvo un tālo gaismu indikācijas, ja lietotājs vēlēšies ar tādām aprīkot savu braucamo.

Tas ir aprīkots ar elektrisko starteri un papildus uzstādītu kīkstateri, lai akumulatora izlādēšanās gadījumā braucamais nepārvērstos par stumjamo īpašumu.

Turpinājums 8. lpp ➤



A F1 leģendas

Stirlings Moss un viņa favorīti

Agnis Krauja

Autosports Latvijā ir trešais populārākais sporta veids pēc hokeja un sieviešu basketbola, un par to esam pārliecinājušies

arī mēs. Kopš „Autoinfo” sāka publicēt materiālus par autosporta virsotnes — 1. formulas — autosacīkšu vēsturi, esam saņēmuši daudzas lasītāju atsauksmes. Jaunās paaudzes F-1 fani pat sakās saprātīgi,

ka F-1 nesākās un nebeigsies ar Šumaheru, un iesaka mums turpināt rakstīt par pagātnes leģendām, kā arī publicēt pasaules visu laiku labāko pilotu sarakstu. Pieredzējušāki autosporta līdzjutēji gan uzskata, ka ir pilnīgi bezjēdzīgi salīdzināt dažādu laikmetu sacīkšu pilotus, jo Fangio un Klārks nekad nav sacentušies ar Sennu, Prost un Šumaheru... Jo, kā gan var salīdzināt jocīgās 50. gadu retroformulas ar priekšā novietoto dzinēju, 60. gadu britu „garāžistu” darinātās vieglās, ātrās un nedrošās konstrukcijas, 70. gadu aerodinamisko eksperimentu radītos antispārnotos bolidus, 80. gadu turboēras 1000 zirgspēku monstrus, 90. gadu datorizētos tehnoloģiskos šedevrus ar mūsdienu F-1 mašīnām? Un kurš gan var iedomāties mūsdienu F-1 pilotus sacenšamies pagājušā gadsimta piecdesmito vai sešdesmito gadu Moncā vai Nirburgringā? To laiku sacīkšu mašīnās neviens mūsdienu pilots, pieradis pie pavisam cita līmeņa drošības standartiem, iekšā nekāptu un

neviņā tā laika trasē nebauptu. Jo, no mūsdienu viedokļa raugoties, visi F-1 piloti tolaik bija īsti maniaki! Un, neapšaubāmi, pirms 50 gadiem uzvarai bija liels sakars ar drosmi, varbūt pat lielāks nekā ar sacīkšu mašīnas tehniskajām priekšrocībām. Jā, un „veco laiku” piloti nekāpa F-1 mašīnās, tikko sasnieguši pilngadību. Tie bija nobrieduši vīri, jo F-1 tolaik bija īstu vīru sports...

Lai gan pasaules visu laiku labāko sacīkšu pilotu topi masu medijos parādās biežāk nekā jaunu čempionu vārdi, šodien piedāvājam mūsu lasītājiem ko īpašu — visu laiku labāko pilotu topu, kuru sastādījis sers Stirlings Moss, leģendārais F-1 pilots, kurš savā mūžā ir pieredzējis visus F-1 čempionus un ar pirmajiem pats cīnījies sacīkšu trasēs. Moss savas karjeras laikā četras reizes ir bijis F-1 vicečempions, bet gluži tāpat kā pēc 30 gadiem viņa tautietis Naidžels Mansels Lielbritānijā kļuva par neapstrīdamu „tautas čempionu”. Vēl ilgi pēc viņa karjeras beigām britu policisti, apstādinot braucējus par

ātruma pārsniegšanu, pārkāpējam visbiežāk esot uzdevuši jautājumu: „Kas jūs tāds esat, vai Stirlings Moss?” Moss ar smaidu atceras, ka reiz ticis apstādināts un, par milzu izbrīnu policistam, atbildējis apstiprinoši.

„Kad es sāku autosportista karjeru, mani interesēja tikai uzvara konkrētajās sacīkstēs,” atceras Moss, „taču — kad tika sākās pasaules čempionāta tradīcija, kopvērtējuma tituls kļuva svarīgāks par uzvarām atsevišķās sacīkstēs, bet tas ne vienmēr ir labi no sacīkšu intrigas viedokļa. Labi atceros 1956. gadu, kad es Kasablankā startēju „Vanwall” sastāvā un man, lai kļūtu par čempionu, bija nepieciešams uzvarēt, kā arī izcīnīt ātrāko apli, bet Maiks Hotorns nedrīkstēja būt otrais. Apli pirms finiša es biju vadībā, man bija ātrākais aplis, bet Maiks bija trešajā pozīcijā. Taču tad Fils Hils (Hotorna komandas biedrs „Ferrari”) korekti palaida Maiku garām. Titula nozīme aizēnoja atsevišķās sacīkstes nozīmi.”

Turpinājums 7. lpp ➤



SAMARIEŠU APBIEŠI
LATVIJAS
LATVIA

S

Saņem 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)

Lētākās

**JAPĀNU
AUTO DAĻAS**

www.japanautodalas.lv

Matīsa 101, Rīga, T. 67295437
Kalnciema ceļš 66, Jelgava,
T. 63081090, Mob. 29234804

KEMI
AUTOSERVISU TĪKLS

uzrādi
kuponu
Kemi servisos

**-15%
spuldzēm
+ lukturu
regulēšana
bez maksas**

Nevar izmantot vienlaicīgi vairākus kuponus un kopā ar citām akcijām! 1 kupons derīgs 1 servisa apmeklējumam.
Kupons derīgs vieglajiem auto un džipiem SIA «KEMI SERVICE» autoservisos Rīgā, Mūkusalas ielā 73 un G.Astras ielā 9.

no 7. jūlija līdz 31. augustam

KEMI
AUTOSERVISU TĪKLS

uzrādi
kuponu
Kemi servisos

**-15%
piekares
detalām**

Nevar izmantot vienlaicīgi vairākus kuponus un kopā ar citām akcijām! 1 kupons derīgs 1 servisa apmeklējumam.
Kupons derīgs vieglajiem auto un džipiem SIA «KEMI SERVICE» autoservisos Rīgā, Mūkusalas ielā 73 un G.Astras ielā 9.

no 7. jūlija līdz 31. augustam

KEMI
AUTOSERVISU TĪKLS

uzrādi
kuponu
Kemi servisos

**-15%
bremžu
sistēmas
rezerves
daļām**

Nevar izmantot vienlaicīgi vairākus kuponus un kopā ar citām akcijām! 1 kupons derīgs 1 servisa apmeklējumam.
Kupons derīgs vieglajiem auto un džipiem SIA «KEMI SERVICE» autoservisos Rīgā, Mūkusalas ielā 73 un G.Astras ielā 9.

no 7. jūlija līdz 31. augustam

A Degustācija

Bondiāna franču gaumē

«Renault Laguna Coupe» degustācija

Agnis Krauja

Pēdējo gadu auto tirgus tendences rāda, ka turīgi cilvēki Latvijā aizvien biežāk izvēlas tieši apvidus automobiļus, bet kupeju īpatsvars pat treknajos gados nesasniedza divus procentus no visiem pārdotajiem automobiļiem. Taču apvidus auto nav ne tuvu tādas vēstures un tādas harismas kā kupejām. Tās ir sportiskākas, elegantākas un daudz personiskākas par jebkura cita tipa mašīnām. Kupejas ir autopasaules elegances kvintesence — mašīnas estētiem un inteliģentiem. Tās izvēlas cilvēki, kurus raksturo tieksme uz ekskluzivitāti, nevis statusa demonstrēšanu. Latvietis parastais nemīl kupejas. Ticis pie turības, Latvietis parastais neiespringst ar aristokrātu etiķetes ievērošanu. Viņam labi der jauno krievu labklājības standarts — māja Jūrmalā, pēc iespējas lielāka mašīna un blondīne pie sāniem —, tad dzīve ir izdevusies! Tāpēc viņš brauc ar milzu džipu un iepērkas „rimčikā” kopā ar vienkāršo tautu. Turīgais latvietis nesmejas par veco anekdoti, kura stāsta par to, ka bagātniekiem dzīve nav viegla — jādzer 20 gadu vecs vīns, jāēd sapuvis siers un jābrauc mašīnā bez jumta... Latvietim tas viss patiešām šķiet šausmīgi.

Tieši franči pasaulei ir uzdāvinājuši maģisko vārdu „coupé”. Tas apzīmē slēgtu sportisku divu durvju virsbūvi, kas parasti tiek veidota uz saīsinātas (franču vārds ‘couper’ — nocirsts) sedana platformas. Franču kupejas allaž ir bijušas tuvāk rados harismātiskajiem itāliešu „Gran Turismo” vājiem nekā bavāriešu un švābu sportiskajiem divdurvju sedaniem. Taču 1996. gada Parīzes motoršovā pasaule pirmo reizi ieraudzīja „Pininfarina” dizainēto satricējoši skaisto „Peugeot 406 Coupe”, kas radīja mazu revolūciju autobūvē, paceļot vidējās klases kupeju standartus jaunā — augstākā — līmenī. Pārlicenošas līnijas, vingra, elastīga forma, klasiska elegances — tā bija īsta kupeja auto dzīves baudītājiem. Nekad iepriekš nebija



35 procentiem. Ne jau tāpēc, ka iepriekšējie pircēji būtu pārsēdušies džipos, bet gan tāpēc, ka jaunā „Peugeot 407” vietā cilvēki labprātāk izvēlējās BMW 3. sērijas kupeju vai „Audi A5”. Jo slavenās kupejas pēctecis „Peugeot 407 Coupe” bija pārāk liels, pārāk dārgs un no priekšas ļoti jau nu līdzinājās parastam sedanam, turklāt topversijā ar V6 dīzeli tas maksāja tikpat, cik „BMW 330d Coupe”.

Par „Renault” ir pavisam cits stāsts. Iepriekšējām divām „Laguna” paaudzēm kupejas virsbūves nav bijušas. Atskatoties vēl tālākā pagātnē, atrodam tikai 1980. gada modeli — tolaik ļoti avangardisko kupeju „Renault Fuego”. Pēc tās laiku pa laikam publikai ir parādīti dažādi konceptkāri, kuri uzturēja intrigu — kad beidzot „Renault” nāks klajā ar jaunu kupeju. Jāgaida bija ilgi, taču

radiatora restes platais „supermodeles smaids”. Slaidās „Laguna Coupe” skaistākā daļa tomēr ir aizmugure, kuras izteismīgās plūdlīnijas atklāti paziņo: „Vēlos būt „Aston Martin”!” Kurš gan negribētu braukt kā britu aristokrāts, maksājot par to tikai aptuveni 30 tūkstošus eiro?

„Renault Laguna Coupe” ir 4643 mm gara, 1812 mm plata, 1398 mm augsta, ar riteņu garenbāzi 2694 mm un standarta riteņiem 215/50 R 17. Pēc visiem ārējiem parametriem „Renault” kupeja ir nedaudz mazāka par galveno konkurentu „Peugeot 407 Coupe”. Salīdzinot ar „Laguna” hečbeku, kupejas riteņu garenbāze ir par 62 mm īsāka, bet kupeja it nemaz nav pieņēmusies svarā, ar ko „Renault” inženieri pamatoti lepojas. Atverot kupejas durvis, skatam atklājas ļoti pazīstamais „Laguna” mērinstrumentu panelis, kas priecē gan ar materiālu kvalitāti, gan taustīgu loģisko izvietošanu — „Premium” līmeņa apdares materiāli un stila tīrība. Priekšā sēdošajiem ir ļoti ērti, un plašās regulēšanas iespējas ļauj komfortabli iekārtoties jebkuras kompleksijas cilvēkam. Pilotu aktīvai braukšanai noskaņo gan sportiskā stūre, gan priekšējie sēdekļi ar sportiski profilētām anatomiskām atzveltnēm, gan atpakaļskata spoguļos redzami mašīnas iespaidīgi platie pleci. „Renault” turpina pārsteigt arī ar salonā valdošo klusumu — pat durvju aizvēršanas troksni tik tikko var sadzirdēt. Salonā ir pat pārāk klusi — šāda tipa automobiļos vairāk pierasts dzirdēt izplūdes sistēmas dziesmu. Acīmredzot kupejas izstrādātāji vairāk domājuši par komfortu, nevis sportiskumu. Gribētos jau sportiskāku lielā motora rīcieni, toties, uzspiežot sirsniņgāz uz gāzes pedāļa, kļūst skaidrs, ka sēdi istā lielceļu monstrā, kurš no krustojuma vienmēr „aizlidos” pirmais un uz autobāņa cienīgi spēkosies ar citām „lielceļu haizivīm”. Patīkams papildinājums „Coupe” interjerā ir „Bose” veidotā 3D „Sound” 10 skaļruņu „Arkamys” akustiskā sistēma, kurai ir ļoti kvalitatīvs skanējums. Kupejas tiek uzskatītas par nepraktiskām mašīnām. „Laguna Coupe” apgāž šādus uzskatus ar lielu bagāžnieku un visnotaļ pietiekamu vietu otrajā rindā. 173 mm attālums starp sēdekļiem ļauj samērā ērti novietot kājas diviem pieaugušajiem. Arī pakauši viņiem gluži griestos nedursies. Tiesa, „Laguna Coupe” ir četrvietīgs. To akcentē gan aizmugurējā divāna forma, gan masīvais roku balsts un drošības siksnas stiprinājumi sēdekļa vidusdaļā. „Laguna Coupe” ir šā tipa auto standartiem ietilpīgs bagāžnieks — 422 litri, nepieciešamības gadījumā iespējams nolaist aizmugurējā sēdekļa atzveltni, taču — pirms lemt par bagāžas iekraušanu, vērā jāņem virsbūves īpatnības — bagāžnieka vāka forma un kravas telpas augstā mala. Nedrīkst



aizmirst, ka šī ir kupeja, nevis maksimāli ietilpībai radīts ģimenes auto. Šādos automobiļos viss pakļauts stilam un sportiskumam.

No četriem motoru variantiem mūsu degustācijai paredzētais auto aprīkots ar vislielāko — 3,5 litru motors nāk no bezkompromisu sportnieka „Nissan 350Z”, tikai 301 ZS vietā V6 attīsta 240 zirgspēkus. Tas ir pilnīgi pietiekami, jo „Renault” ir priekšējo, nevis pakalējo riteņu piedziņa. Sešcilindru motorus (piedāvājumā ir arī 235 ZS dīzeli) piedāvā tikai topversijā „Initiale”, kas nozīmē, ka automašīnai ir elektriski regulējami ādas sēdekļi, automātiskā pārnēsūmkārba, biksenona lukturi un visi četri stūrējamie riteņi. „4Control” sistēma, kurā pakalējie riteņi pie neliela ātruma pagriežas pretēji priekšējiem, radikāli samazina apgrieziena rādīsu, kas mašīnai ar tik garu degunu un priekšējo piedziņu būtu milzīgs. Kad ātrums pārsniedz 60 km/h, elektronika griež riteņus paralēli priekšējiem, uzlabojot

stabilitāti asos manevros. Sākot braukt, jau ar pirmajiem metriem auto atsaucas ar viegli saprotamām un prognozējamām reakcijām, kā jau šādas klases braucamajam pieklājas. Vadot „Laguna Coupe”, brīžiem aizmirstas, ka majestātiskais auto ir parastās priekšpiedziņas „Laguna” radnieks. Kupejas priekšrocība ir zemāks smaguma centrs, pateicoties mazākam klīrensam un virsbūves masai. Motora pārsegs, spārni un bagāžnieka vāks izgatavots no kompozītmateriāliem un plastmasas. Šī konstrukcija padara auto vieglāku, atsaucīgāku un precīzāk vadāmu. Sešcilindru 3,5 litru motors ir elastīgs un spēcīgs. Ja vajag, tas jebkurā brīdī ģenerē iespaidīgu paātrinājumu, kas braucēju momentā iespējš sēdekļa atzveltnē. Liels nopelns „Laguna” gaitas elegantumā ir japāņu firmas „Jatco” izstrādātajai sešpakāpju automātiskajai pārnēsūmkārba. Stūres pastiprinātājs ir japāņu koncerna „Aisin” produkts. V6 motora svaru mazliet jūt, taču kopumā stūrēšana ir patīkama un precīza. Jā, franču auto pilns stūres gājiens ir tikai 2,3 apli, tomēr īstu pilotēšanas sensāciju tā nespēj dot. Konstruējot „Renault Laguna” kupeju, franču inženieri galveno uzsvaru likuši uz komfortu un izsmalcinātību. Tiesa, piekares un stūres reakcijas ir asas, taču ar mēru, jo kupejai ļauj saglabāt gana komfortablu gaitu pat uz mūsu nelīdzenaļiem ceļiem. Pareizākais raksturojums būtu — nosvērtā, atturīgā, elegantā „Laguna Coupe”. Lielais auto tomēr izrādās pārsteidzoši ekonomisks ar savu 3,5 V6 motoru — degvielas patēriņš, pārvietojoties pa šoseju, ir vidēji 9,8 l/100 km. Pilsētā gan uz degvielas patēriņu labāk tomēr

neskatīties, bet, summējot visu kopā, atliek konstatēt, ka vidējais degvielas patēriņš ir samērā pateicīgs tik lielam kreiserim. Braucot pa Rīgas ielām, rodas sajūta, ka auto ļoti iederas arī mūsu sastrēgumos. Nav jau tā, ka šis monstros, tikko pieskaras gāzes pedālim, uzreiz eksplodētu, var braukt pavisam mierīgi, baudot komfortu un atbildot meiteņu smaidiem ielas malās. Arī uz mūsu nelīdzenaļiem grants ceļiem auto jūtas pietiekami stabili. To nodrošina 18 collu riteņi un kupejai samērā augstais klīrenss — 119 mm, kas pārsteidzošā veidā nemaz nebojā tās vizuālo tēlu. Auto lieliski turas uz ceļa jebkādos apstākļos, pat strauži paātrinājums un asa bremzēšana nespēj bojāt pasažieru labsajūtu. Tomēr interesantākais, ka, traucoties ar šo auto pat ļoti ātri, ne brīdī nejutos kā sacīkšu braucējs trasē, drīzāk gan kā aģents 007 — Džeimss Bonds —, turklāt nevis brutālā Daniela Kreiga, bet gan Pīrsa Brosnana elegantajā veidolā...

«Renault Laguna Coupe» degustācijas secinājumi

Plusi: Izsmalcināts stils un elegances, pārliecinoša gaita, pietiekama jauda.

Minusi: Pārāk liels, galīgi nepraktisks auto, kurā nav vietas pietiekajam braucējam.

Biedējoši glītā un pēc skata agresīvā „Renault Laguna Coupe”, pati apveltīta ar ambīcijām kā „Aston Martin”, savā pilotā spēj modināt Džeimsa Bonda ambīcijas! Labā nozīmē smagnējs, tomēr pamanāmi jaudīgs un toleranti ātrs priekšpiedziņas „Gran Turismo”, kam piemīt stils, gaita un prestižs... Ja man bankas kontā atrastos lieki 25 469 lati, es izvēlētos šo auto par savu un nebūtu vilies. Un kas par to, ka paņīnu lokā esošais latvietis parastais nesaprātis un mēģinās pavilkt uz zoba. Franču mašīnas viņš neatzīst kā šķiru, vodu viņš dzer tīru, nevis sajauktu ar martini, un arī Bonda filmu vietā labprātāk izvēlas vēl vienu reizi noskatīties „Terminatoru”...

„Renault Laguna Coupe” sākmencina par mašīnu ar 2.0 16V benzīna dzinēju (170 ZS) ir visnotaļ demokrātiska — Ls 16999. Degustētais auto ar 3.5 V6 dzinēju (240 ZS) maksā Ls 25 469. „Premium” segmenta sāncensis „Audi A5 Coupe 3.2 FSI” (266 ZS) par Ls 33 383 piedāvā tikpat elegances un par kripatu vairāk sportiskuma. Savukārt pievērsoties dīzeljdzinējiem, „Renault Laguna Coupe 3.0 dCi” (235 ZS) maksā Ls 27 297, „Peugeot 407 Coupé 3.0 V6 HDI” (240 ZS) nopērkams par Ls 28 600, bet „Audi A5 Coupe 2.7 TDI” (190 ZS) maksā Ls 31 200.



iespējams nopirkt tik skaistu auto par tik mazu naudu! „Peugeot 406” kupejai nebija praktiski nevienas kopējas iezīmes ar tā paša modeļa sedanu. Autopasaulē pakļida baumas, ka šo projektu „Pininfarina” sākotnēji izstrādājis pēc „Ferrari” pasūtījuma, bet, kad „Maranello” stratēģi tomēr atteikušies no mazbudžeta superkāra idejas, jau gatavo dizainu nopircis „Peugeot”. Netieši šīs baumas apstiprina „Peugeot 406 Coupe” milzīgās riteņu arkas, kurās standarta 205/60R15 riteņi izskatās pat nedaudz neiederīgi. Mutvārdu folklorā vēsta, ka Monako Karalistes policisti ne reizi vien savos protokolos „Peugeot 406 Coupe” ierakstījuši kā „Ferrari 360 Modena”... Kad 2003. gadā „Peugeot 406 Coupe” ražošana tika pārtraukta, „demokrātisko” „coupe” noieta Eiropā dažu gadu laikā samazinājās par

labs nāk ar gaidīšanu. „Renault Laguna Coupe” tika prezentēta 2008. gadā slaveno Monako F-1 sacīkšu laikā, un Montekarlo ielās tā uzreiz jutās kā mājās! Šā modeļa plūdlīnijas un virsbūves aerodinamika tiešām izraisa asociācijas ar ekskluzīvām sporta automašīnām, kas ripo franču Rivjēras saulē. Patiesi skaists auto, turklāt izgatavots pēc visiem „coupe” kanoniem. Divas platas durvis bez stiklu rāmiņiem un bagāžnieka vāks, kurš atverams atsevišķi no aizmugures stikla, kā jau tas pieklājas dižciltīgam sporta auto, — lūk, klasiskas vērtības, ar kurām var lepoties jaunā „Renault Laguna Coupe”! Skatā no priekšas „Laguna” standartmodeļa seja pārmainīta līdz nepazīšanai — papildināta ar sašaurinātām lukturu acīm un sportisku priekšējo spoileru, kurā visā platumā mirdz

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 reklamām 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām preču
zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

CSDD informācija

Šogad svētki pirmoreiz bez upuriem!

Pēc daudzu gadu sistemātiska darba beidzot sasniegts vēlamais rezultāts – Jāņi Latvijā nosvinēti nezaudējot dzīvības uz ceļiem. Pēc „asinainajiem” Jāņiem 2000. gadā, kad uz ceļiem bojā gāja 26 cilvēki, tika uzsāktas informatīvi izglītojošās sociālās kampaņas, veikts liels darbs likumdošanas uzlabošanā, kā arī iedibināts labs pamats CSDD un Valsts policijas veiksmīgai sadarbībai. Tā visa rezultātā beidzot brīvdienas pavadītas salīdzinoši mierīgi un prātīgi.

Satiksmes ministrs Uldis Augulis uzskata: „Autovadītāji Latvijā ir iemācījušies svētkus svinēt. Vēl nedaudz sava uzvedība jāuzlabo velosipēdistiem un mopēdistiem un tad varēsim uzstāt Latvijā par vienu no drošākajām valstīm satiksmes drošības jomā. Šogad sasniedzām rezultātu, ko gaidījām 11 gadus. Tas panākts pateicoties visiem iesaistītajiem – pirmkārt, pašiem autovadītājiem un viņu līdzbraucējiem, otrkārt,

atbildīgajām institūcijām – CSDD, Valsts policijai, glābšanas dienestiem un medikiem.”

Iepriecina fakts, ka uzlabojums manāms arī citos statistikas rādītājos. Šogad kopumā bijis mazāk satiksmes negadījumu (151 ceļu satiksmes negadījums, 2010. gadā – 206 CSNg) – arī to, kas izraisīti alkohola reibumā. Tāpat būtiski samazinājies arī cietušo skaits – šī gada svētku brīvdienās ievainoti 32 ceļu satiksmes dalībnieki. Salīdzinājumam var minēt faktu, ka jūnija vidū vien vienā dienā bija 39 cietušie. Jāpiebilst, ka līdz šim pat tajos gados, kuros ir tikai divas Jāņu brīvdienas, upuru un ievainoto skaits vienmēr bijis lielāks, tādēļ var droši apgalvot, ka veiktie satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi bijuši veiksmīgi. To apliecina arī TNS veiktais pētījums, kurā noskaidrots, ka 78% iedzīvotāju uzskata, ka akcijas pret braukšanu reibumā ir nepieciešamas.

Protams, iesāktais darbs ir jāturpina, jo

par spīti visam reibumā braucošie šoferi joprojām ir aktuāla problēma – ne tikai Jāņos, bet arī pārējā gada laikā, tāpēc paredzams, ka izglītojošās kampaņas tiks rīkotas atkārtoti, arī policijas darbs noteikti turpināsies, un, ja būs nepieciešams, tiks veiktas izmaiņas arī likumdošanā.

Šogad kampaņas „Stūrē skaidrā!” laikā iedzīvotāji tika brīdināti ar emocionāliem video un audio klipiem, turklāt ikviens varēja piedalīties īpašās „reibuma brillu” aktivitātēs un pārbaudīt, kā redz cilvēks, kas atrodas reibumā. Papildus Jāņu dienās Statoil stacijās tika dalīti īpašie kampaņas suvenīri, savukārt sociālajos tīklos notika aktīva komunikācija ar to lietotājiem.

Satiksmes drošības kampaņa „Stūrē skaidrā!” tiek līdzfinansēta no OCTA līdzekļiem. Kampaņu atbalsta AAS „ERGO Latvija”, SIA „Latvija Statoil”, AS „Aldaris”, sociālais tīkls Draugiem.lv un SIA „Clear Channel Latvia”.

Ātruma ietekme uz ceļu satiksmes drošību

Pēdējā laikā atkārtoti ticis analizēts jautājums par atļautā braukšanas ātruma palielināšanu, kā arī apšaubīta satiksmes plūsmas braukšanas ātruma samazināšanas lietderība. Lai arī liela daļa sabiedrības uzskata, ka palielinot braukšanas ātrumu par 10 km/h visi būtu tikai ieguvēji, tomēr pieredze rāda, ka sekas šādam lēmumam var būt ļoti traģiskas un zaudējumi galu galā var izrādīties lielāki nekā ieguvumi.

Tā, piemēram, šim jautājumam tikušas veltītas pat diskusijas, no kurām viena atspoguļota Latvijas Avīzes 2011. gada 24. maija numurā rakstā „Nez vai radari palīdzēs”, kura autors ir Atis Jansons. Lai arī rakstā tiek izteikti minējumi, ka ātruma samazināšana nenesis cerēto rezultātu, fakti, pētījumi un ārzemju pieredze tomēr pierāda pretējo, tādēļ piedāvājam skaidrojumu par tiešajiem braukšanas ātruma samazināšanas rezultātiem.

Eiropas transporta drošības padome (ETSC) ir atzinusi, ka braukšanas ātruma pārsniegšana ir galvenā problēma ceļu satiksmē. Ir pierādīts, ka pastāv skaidra sakarība starp ātrumu noteiktā ceļa posmā un avāriju skaitu un smagumu.

Ātruma pieaugums palielina negadījuma rašanās risku, jo samazina laiku, kas ir vadītāja rīcībā, lai kritiskā situācijā pieņemtu lēmumu un izpildītu bremzēšanas vai izvairīšanās manevru. Ātruma pieaugums palielina

transportlīdzekļu bojājumus un braucēju ievainojumu smagumu. Negadījumu seku smagums, pieaugot ātrumam, palielinās daudz straujāk nekā tikai tieši proporcionāli.

Augstam braukšanas ātrumam ir tikai viens pozitīvais aspekts – braukšanas laika ietaupīšana, bet vairākums tomēr ir negatīvi – palielinās ceļu satiksmes negadījumu skaits un to smaguma pakāpe, augstākas automobiļu ekspluatācijas izmaksas, ātrāks ceļa nolietojums, tiek patērēts vairāk degvielas, vairāk piesārņojuma, lielāks satiksmes trokšnis u.c. (Vārhalji, 1996).

Ārvalstu (Somijas, Dānijas, Zviedrijas) pētījumi liecina, ka palielinot ātrumu par 10 km/h:

- negadījumu skaits palielinās par 20 %;
- ievainoto skaits palielinās par 40 %;
- bojā gājušo skaits palielinās par 50 %.

Savukārt rezultāti no pētījumiem, kas veikti samazināta braukšanas ātruma seku izvērtēšanai, rāda, ka samazinot ātrumu par 10 km/h:

- negadījumu skaits samazinās par 20%;
- ievainoto skaits samazinās par 30%;
- bojā gājušo skaits samazinās par 40%.

Laika ietaupījums, salīdzinājumā ar lielāku risku nokļūt ceļu satiksmes negadījumā, ir relatīvi niecīgs ieguvums: paaugstinot ātrumu no 90 km/h uz 110 km/h, braucot, piemēram, 30 km no Ogres līdz Rīgai, laika ieguvums būs

3 minūtes (pie nosacījuma, ja uz ceļa nebūs citi ierobežojumi – sastrēgumi, apdzīšanas veikšana u.c.).

Ļoti būtisks nosacījums ātruma paaugstināšanai ir ceļa apstākļi – praktiski visās valstīs braukt ātrāk par 90 km/h atļauts tikai uz automaģistrālēm vai tamlīdzīgiem ceļiem. Uz šiem ceļiem ir aizliegts braukt, piemēram, velosipēdistiem un traktoriem, nedrīkst atrasties gājēji; tie ir norobežoti ar barjerām, novēršot mājdzīvnieku un meža zvēru iznākšanu uz tiem; uz tiem nav viena līmeņa krustojumi, apgrīšanās vietas un pieslēgumi blakus teritorijām. Diemžēl Latvijā uz šodien nav tādu ceļu, kuri būtu projektēti un izbūvēti attiecīgi šiem nosacījumiem un varētu tikt pielīdzināmi automaģistrālēm.

Papildus pētījumi rāda, ka, piemēram, nevis paaugstinot atļauto braukšanas ātrumu, bet vairāk kontrolējot satiksmes dalībniekus, ieviešot automātiskās ātruma kontroles sistēmas (fotoradari), ieguvums ir būtisks. Francijā, piemēram, laikā no 2002. gada līdz 2005. gadam, ieviešot fotoradarus vidējais braukšanas ātrums samazinājās par 5 km/h, savukārt bojā gājušo skaits samazinājās par vairāk kā 30%.

Visa augstāk minētā informācija liecina, ka Latvijā šobrīd nav tādu apstākļu un iespēju, kas ļautu palielināt atļauto braukšanas ātrumu tā, lai nebūtu jāsaskaras ar traģiskām sekām.

Jauno satiksmes dalībnieku forums noslēdzies

Par Latvijas čempioniem Jauno satiksmes dalībnieku forumā kļūst Kusas pamatskolas komanda

3. un 4. jūnijā norisinājās Jauno satiksmes dalībnieku foruma fināla sacensības. Bērniem bija jāiztur tādi pārbaudījumi kā šķēršļu braukšana, teorētiskie jautājumi par satiksmes drošību, jāpārzina velosipēda uzbūve un jāspēj sniegt neatliekamo palīdzību traumas gadījumā.

2011. gada Latvijas labākās Jauno satiksmes dalībnieku foruma komandas ir:

1. vieta – Madonas novada Kusas pamatskolas komanda „Kusa-1”;
2. vieta – Aizputes novada Skolēnu jaunrades centra komanda „Ripo, Aizpute” un
3. vieta – Strautiņu pamatskolas komanda

no Alūksnes novada. Jāpiebilst, ka Kusas pamatskola ierindojusies pirmajā vietā jau otro gadu pēc kārtas, kas liecina par augstu sagatavotības līmeni un lielu ieguldīto darbu gatavojoties sacensībām.

CSDD saka lielu paldies bērnu vecākiem un audzinātājiem par ieguldīto darbu, jo zinoši un labi sagatavoti satiksmes dalībnieku noteikti palīdzēs uzlabot kopējo ceļu satiksmes drošību.

Augstā individuālā vērtējuma 9 labākie velosipēdisti sacentīsies par iespēju kļūt par vienu no 4 Latvijas izlases dalībniekiem. Par tiesībām doties uz Eiropas sacensībām Francijas galvaspilsētā Parīzē cinīsies Sendija Prauliņa, Beāte Mazure, Sintija Valdburga, Niks Pļaviņš un Matīss Kļaviņš (Kusas

pamatskola), Sanda Upeniece, Ginters Bensons un Alēns Reķēns (Aizputes Skolēnu jaunrades centrs) un Šeila Jēkabsons (Kuldīgas Alternatīvā sākumskola)

Latvijas izlases dalībnieki septembrī dosies uz Eiropas sacensībām Parīzē, turklāt visai komandai būs iespēja apmeklēt arī Disnejlendu!

Jau vairākus gadus mūsu sacensību atbalstītāji ir OKarte, kas rūpējas par balvām sacensību uzvarētājiem, LAMB, kas nodrošina iespēju labākajiem Latvijās skolēniem piedalīties Eiropas sacensībās, kā arī OCTA, ar kuras līdzekļiem Jauno satiksmes dalībnieku forums tiek finansēts. Šogad sacensības atbalstīja arī If apdrošināšana, kas nodrošināja sacensību apdrošināšanu.

CSDD nodaļu darba laiki

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

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

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

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

TA 3.5t+
Maskavas iela 448
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67132107

TA 3.5t+
Sēpils iela 6a
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67471571

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

AIZKRAUKLE,
R TA Jauncellīnes iela 5,
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

LIEPĀJA,
R TA K Brīvības iela 148, LV - 3401
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63489184

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

TA Grobiņa, Krasta iela 12a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
atdienās 8.30 - 19.00,
sestdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63490670

BALVI,
R TA Robežieļa 1
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

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

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

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

CĒSIS,
R TA J. Poruka iela 22
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5t+ TA atdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
IP TA 64161859

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

DAUGAVPILS,
R K Kraujas iela 3
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 65428871

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

TA Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00

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

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

TA Ludzā, Rūpniecības iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

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

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

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

TALSI,
R K Laidzes iela 9
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427

JĒKABPILS,
R K Ā. Elksnes 2
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
K IP 65231730

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

TA Ārijas Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00
sestdienās 8.00 - 15.00

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

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

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

KRĀSLAVA,
R TA Indras iela 28a
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

VALMIERA,
R K Lācera 3
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 64220786

KULDĪGA,
R TA Planīcas iela 69
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 63341185

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

R Transportlīdzekļu registrācija
TA Tehniskās apskates stacija
K Vadītāju kvalifikācija
IP Iepriekšējais pieraksts
3.5t+ Tehniskās apskate automobiļiem ar pilnu masu virs 3,5 t

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

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
ejļu maiņa
garantija

Rīga, Zeltiņu, Granzdas 15
mob. t. 29848899 - Aivars
zemgalemp1@inbox.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

FARKOPI

Ar E-20 sertifikātu

**IZPŪTĒJI
AUTO AKSESUĀRI**

VAIRUMĀ UN MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS

www.farkop.lv

Maskavas iela 446c
tālr. 66116670, 28618021

Liepājas iela 23, Rīga
tālr. 67617250, 28618151

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILĒM

uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana

BRC SEQUENT
GAS INJECTION
SYSTEM

Signalizāciju un imobilizatoru uzstādīšana

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

autogāze

GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums.

DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem, elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas, magnetolas, parkošanās sensorus.

Uzpildām un remontējam KONDIČIONIERUS.

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

Aiziet, lai atgrieztos — «Honda CBR600F»

Ronalds Cimoška

„CBR600F” vēsture meklējama jau tālajā 1987. gadā, kad klajā nāca pirmais šīs sērijas motocikls. Visos laikos „CBR600F” ir bijusi viena koncepcija — par spīti sportiskumam, tie vienmēr ir bijuši ļoti draudzīgi — ērta sēdpozicija, viegla vadāmība, lineāra jaudas līkne. Ar šo motociklu varēja gan aizbraukt uz trasi, gan katru dienu braukāt uz darbu. „CBR600F” turpināja attīstīties līdz pat 2003. gadam, kad no tā atdalījās sporta atzars — supersports „CBR600RR”, kas momentā kļuva par neapstrīdamu 600 cm3 sporta motociklu līderi visā pasaulē, atstājot savā ēnā arī veiksmīgo F modifikāciju, kuras ražošanu pārtrauca 2007. Gadā — pēc 20 gadu ilga uzvaras gājiena.

Tomēr, kā mums vēsta senā paruna, svēta vieta kušā ilgi nestāv, un „Honda” aptvēra, ka vienkārši tāpat nedrīkst atstāt novārtā tirgus nišu, kurā tā bijusi līdere 20

2011. gada «Honda CBR600F» tehniskā specifikācija

Dzinējs	Šķidruma dzešēšana, 4 taktu, 16 vārstu DOHC, 4 cilindri
Tips	599 cm ³
Apjoms	67 x 42,5 mm
Virzuļa diametrs x gājiens	12:1
Kompresijas pakāpe	100 ZS/12,000 min—1 (95/1/EC)
Maksimālā jauda	64 Nm/10,500 min—1 (95/1/EC)
Maksimālais griezes moments	PGM-FI elektroniskā iešprice
Barošanas sistēma	36 mm
Drošesles gājiens	Elektroniskā aizdedze
Aizdedzes sistēma	
Transmisija	
Saiģis	Slāpjaais, vairārdisku
Ātrumkārbā	6 pakāpiju
Galvenais pievads	525 „O-ring” ķēde
Rāmis	
Tips	„Mono-backbone”; ainsntūra sekciju, alumīnija
Šasija	
Izmēri	2,150 x 740 x 1,150 mm
Riteņu bāze	1,437 mm
Dakšas lenķis	25°
Sēdekļa augstums	800 mm
Klīrenss	135 mm
Amortizatori	
Priekšējā	41 mm apgrieztā tipa daļēji regulējamā teleskopiskā dakša ar HMAS kātrīdžu, gājiens 120 mm
	ar tradicionālo „Hornet” stūri
	„Monoshock” ar atsperes un saspiešanas ātruma regulēšanas iespējām, 128 mm gājiens
Riepas	
Priekšējā	120/70-ZR17M/C
Aizmugurējā	180/55-ZR17M/C

Pēc būtības jaunais „CBR600F” modelis ir tas pats mums jau zināmais „ielinieks” „CB600F Hornet” — ar dzinēju, kas aizgūts no 2007. gada „CBR600RR”. Atšķirībā no „donora” tas aprīkots ar „PGM-Fi” iešprices sistēmu ar 36 mm difuzoriem un vienu inžektoru uz cilindra, samazinātu kompresijas pakāpi un pārveidotu ietilpdi.



Atšķirībā no „kailā iršā” („Hornet” — irsis angļu val.) „CBR600F” ir ietērpts sportiskā plastikāta „mēteli”, kas ne tikai piešķir tradicionālajam „Hornet” sporta motocikla izskatu, bet arī krietni uzlaboja braucēja pašsajūtu — arī lielā ātrumā braucot, vējš tagad gandrīz nemanot, nepieciešams tikai viegls pieskāriens ātrumpārslēga svirai, lai ieslēgtu vēlamo pānesumu.

Testējamais modelis bija aprīkots ar kombinēto bremžu sistēmu — ar ABS, kura patikami pārsteidza ar savu adekvāto darbību. Man ir nācies sastapties ar atsevišķu motociklu ražotāju ABS sistēmām, kuras drīzāk varētu nosaukt par bistāmām, nevis drošu bremzēšanu veicinošām. Šeit viss strādāja ļoti korekti. „Honda” ir atradusi ļoti interesantu tehnisku atbildes risinājumu tiem braucējiem, kas uzskata, ka parastās ABS sistēmas pārāk ieaucas bremžu sistēmas darbībā un traucē normāli nobremzēt.

zemu, pat pavadot uz motocikla vairākas stundas no vietas, pašsajūta bija laba — nespeldza nedz rokas, nedz arī pleci vai mugura. Liels nopelns braucēja labsajūtas nodrošināšanai ir arī veiksmīgi izveidotajam „purnam”, kurā var saskatīt „VFR1200” dizaina elementu iezīmes, un augstākam vējistiklam. Ar „CBR600F” braucējs tīri ērti jūtas arī 200 km/h lielā ātrumā.

Motocikls tradicionāli ir aprīkots ar „Honda Ignition Security System” (HISS), kas nozīmē, ka motociklu nevar iedarbināt bez oriģinālās aizdedzes atslēgas.

Es vienmēr esmu apbrīnojis „Honda” inženierus par spēju uzprojektēt ātrumkārbas tā, ka, pat ar aizsietām acīm apšēžoties uz motocikla, pēc pāris pārslēgšanām nekļūdīgi spētu noteikt, ka braucot ar „Honda”. Jau no pirmajiem testa metriem liekas, ka ātrumkārbas attīstība šajā modeli ir sasniegusi pašu pilnību. Ātrumi pārslēdzas gandrīz nemanot, nepieciešams tikai viegls pieskāriens ātrumpārslēga svirai, lai ieslēgtu vēlamo pānesumu.

Testējamais modelis bija aprīkots ar kombinēto bremžu sistēmu — ar ABS, kura patikami pārsteidza ar savu adekvāto darbību. Man ir nācies sastapties ar atsevišķu motociklu ražotāju ABS sistēmām, kuras drīzāk varētu nosaukt par bistāmām, nevis drošu bremzēšanu veicinošām. Šeit viss strādāja ļoti korekti. „Honda” ir atradusi ļoti interesantu tehnisku atbildes risinājumu tiem braucējiem, kas uzskata, ka parastās ABS sistēmas pārāk ieaucas bremžu sistēmas darbībā un traucē normāli nobremzēt.

inženierus par spēju uzprojektēt ātrumkārbas tā, ka, pat ar aizsietām acīm apšēžoties uz motocikla, pēc pāris pārslēgšanām nekļūdīgi spētu noteikt, ka braucot ar „Honda”. Jau no pirmajiem testa metriem liekas, ka ātrumkārbas attīstība šajā modeli ir sasniegusi pašu pilnību. Ātrumi pārslēdzas gandrīz nemanot, nepieciešams tikai viegls pieskāriens ātrumpārslēga svirai, lai ieslēgtu vēlamo pānesumu.

Testējamais modelis bija aprīkots ar kombinēto bremžu sistēmu — ar ABS, kura patikami pārsteidza ar savu adekvāto darbību. Man ir nācies sastapties ar atsevišķu motociklu ražotāju ABS sistēmām, kuras drīzāk varētu nosaukt par bistāmām, nevis drošu bremzēšanu veicinošām. Šeit viss strādāja ļoti korekti. „Honda” ir atradusi ļoti interesantu tehnisku atbildes risinājumu tiem braucējiem, kas uzskata, ka parastās ABS sistēmas pārāk ieaucas bremžu sistēmas darbībā un traucē normāli nobremzēt.

„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Divi 296 mm peldošie diski uz priekšējā riteņa nodrošina ļoti labu un prognozējamu motocikla palēninājumu, turpretī aizmugurējās bremzes ar ne mazāk iespaidīgu 240 mm bremžu disku, bet ar viena virzuļa suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja drošību, bet, lai panāktu kaut cik adekvātu

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju — tāda veidā iegūstot ļoti viegli vadāmu un prognozējamu motocikla uzvedību uz ceļa. Kopsummā motocikls atstāj labu iespaidu — ērts, braucējam draudzīgs, ar pilnīgi lineāru un viegli dozējamu jaudas līkni, kuru ir viegli kontrolēt pie jebkādiem dzinēja apgrīzeņiem — tāds kārtīgi izdresēts suns, kurš paklausīgi suportu nedaudz sarūgstināja. Es, protams, saprotu konstruktoru rūpes par braucēja gara ikdienas transports visiem dzīves



„Honda” kombinētā bremžu sistēmas elektroniskie sensori bremzēšanas brīdī griešanās ātrum. Tikko viens ritenis sāk griezties lēnāk nekā otrs (kas nozīmē slīdēšanas sākšanos), sistēma attiecīgi sadala bremzēšanas spēku starp priekšējo un aizmugurējo riteni tā, lai novērstu slīdēšanu (un arī kritiena iespēju), vienlaikus saglabājot bremzēšanu. Vairākos modeļos priekšējo bremžu suportos ir atšķirīgs virzuļu skaits — piemēram, bez ABS ir divi virzuļi, ar ABS — trīs ar attiecīgi lielākām bremžu uzlikām. Šāds vienkāršs risinājums deva ļoti labus rezultātus — pat ar vienkāršajām ABS sistēmām profesionāļi rokās motocikli bremzēja vai nu identiski, vai pat labāk nekā bez ABS.

Dzinējs ir integrēts kopējā motocikla struktūrā, kas ir sekmējis masas centralizāciju

A Tehniskais birojs

Degvielas sistēmas un sprauslu tīrīšana

Kaspars Bergmanis

Tie laiki, kad automobiļa iekšdedzes dzinēju aprīkoja ar karburatoru, jau ir pagātne. Daudzi „AutoInfo” lasītāji saviem padomju laiku spēkratiem ir jaukuši karburatorus, regulējuši degvielas līmeņus, ar pumpi pūtuši aizsērējušās dīzes. Mazs smilšu grauds, kurš iekļuvis karburatora dīzē, varēja sagādāt daudz nepatīkamu brīžu.

Pagājušā gadsimta deviņdesmitie gadi automobiļu dzīvi radikāli mainīja — karburatorus aizstāja degvielas iesmidzināšanas sistēmas. Automobiļi kļuva jaudīgāki un krietni ekonomiskāki. Par degmašīnu daudzumu un kvalitāti rūpējās virkne elektrisku ierīču — sākot no degvielas sprauslām līdz skābekļa (lambda) zondēm. Visu informāciju par patērēto degvielas, gaisa daudzumu, dzinēja temperatūru un apgriezieniem saņem dzinēja vadības bloks, kurš arī nosaka motora darba ritmu.

Aizsērējušu karburatoru varēja izjaukt, izpūst ar spasiestu gaisu un doties ceļā, bet izjaukt benzīna vai dīzeļa dzinēja degvielas sistēmu bez vajadzīgajām zināšanām un instrumentiem diez vai izdosies. Tehnisko apskati lielā CO izmešu dēļ bieži vien iziet nevar tie automobiļi, kuru degvielas sistēma ir „aizaugusi”. Par problēmām degvielas sistēmā liecina pieaugošais degvielas patēriņš, vibrācija, nevienmērīga dzinēja darbība.

Kādēļ aizsērē degvielas sistēma?

Galvenā problēma, kuras dēļ sāk nīkoties degvielas sistēma benzīna un dīzeļa automobiļiem, ir degvielas kvalitāte. Zemas kvalitātes degviela, kondensāts, kurš rodas degvielas bākā un veicina koroziju.

Degvielas ražotāji mūsu tirgū piegādā degvielu, kurai parasti pievieno lētākas



degvielu, kurā nebūtu biodegvielas piejaukuma. Un mums atliek vien minēt, vai 5% biodegvielas piejaukums nerada mums — autobraucējiem — liekus izdevumus, remontējot bojātās degvielas sistēmas un dzinējus?

Kā iztīrīt degvielas sistēmu?

Rīgā, Artilērijas ielā 48, atrodas specializēts automātisko transmisiju remonta centrs „Silver Crown”, kurš pazīstams ar to, ka uzņēmumā prot labot modernas automātiskās ātrumkārbas un specializējas arī degvielas sistēmas tīrīšanā.

Andrejs Saveljevs, SIA „Silver Crown” direktors:

„Paplašinot savu uzņēmuma darbību, mēs iegādājāmies „Liqui Moly JET CLEAN” degvielas sistēmas tīrīšanas stendu, apmācījām meistarus strādāt ar šo ierīci. Vācu koncerns „Liqui Moly” Latvijā ir pazīstams ar savām kvalitatīvajām smērvielām, degvielas piedevām un auto kosmētiku.”



Kā darbojas degvielas sistēmas tīrīšanas stends?

Vispirms no auto degvielas bākas tiek izsūknēta visa degviela (tāpēc mēs lūdzam, lai klienti pie mums nebrauc ar pilnu degvielas bāku). Degviela tiek sūknēta caur filtriem un pēc procedūras tiek ielieta atpakaļ auto bākā.

Kad degviela no bākas ir izsūknēta, tur tiek ielieta speciāla „Liqui Moly BENZIN-SYSTEM-REINIGER” ķīmija, kura mazgā degvielas bāku, sūkni, sprauslas un iekļūst kolektoros. „Liqui Moly” ir izstrādājis ķīmiju, kura paredzēta gan dīzeļa, gan benzīna dzinējiem. Strikti ir jāievēro lietošanas instrukcija.

Dīzeļa dzinēja sprauslas tiek tīrītas, dzinējam darbojoties, bet benzīna sprauslas tiek atslēgtas un pieslēgtas stenda vadībai ar speciāliem adapteriem. Benzīna dzinēja sprauslas galā ir smalks siets; lai iztīrītu

sprauslu, stends skalo un tad līdzīgi kā puteklšūcējs sūc sevī.

Procedūra atkarībā no auto sarežģītības pakāpēs aizņem no vienas līdz trim stundām. Pēc tīrīšanas ir jānobrauc 15 km, un tad visa ķīmija, kura sakrājusies cauruļvados, kolektoros un izplūdes sistēmā, būs izstrādājusies un jutīsiet reālas pārmaiņas sava auto dzinēja darbībā.

Kādus mezglus tīra «Jet Clean» stends?

Benzīna dzinējiem:

Attīra visu degvielas sistēmu — no bākas līdz sadegšanas kamerai.

Izšķīdina un novērš piesārņojumu.

Izšķīdina stipri piedegušas nogulsnes uz sprauslām.

Attīra gaisa iekļūdes droseles vārstu un AGR.

Atsūknē piesārņotu degvielu no bākas.

Attīra/filtrē degvielu un atdala ūdeni.

Uzlabo izplūdes gāzu sastāva rādījumus (CO; HC...).

Risina daudzas problēmas, darbinot aukstu dzinēju (nevienmērīga tukšgaita, jaudas samazināšanās, liels degvielas patēriņš).

Paredzēts visiem dzinēju veidiem — gan karburatoru, gan inžektoru.

Dīzeļa dzinējiem:

Samazina „melno dūmu” emisiju un sodrēju izmešus.

Optimizē, uzlabo aizdedzi un jaudu.

Izmazgā visu degvielas sistēmu, ieskaitot sūkni un sprauslas.

Izšķīdina un novērš piesārņojumu.

Nepieļauj un novērš sprauslu adatu bojājumus.

Paredzēts visiem dīzeļdzinējiem ar tradicionālo un tiešo iesmidzināšanu.

Cik bieži jātīra sprauslas un cik tas maksā?

Ja jūtat, ka dzinējs „nevelk”, vibrē, pieaudzis degvielas patēriņš — droši varat ar mums sazināties. Ja sprauslas mūžs ir galā, tad mazgāšana neko nedos, bet vairumā gadījumu pēc tīrīšanas motors sāk strādāt tā, kā viņam ir jādarbojas. Pēc tam, kad degvielas sistēma ir iztīrīta, mēs rekomendējam degvielai pievienot „Liqui Moly” degvielas piedevas, kuras tīra un eļļo benzīna un dīzeļa sprauslas, kā arī sūkņus, kas pagarinās šo dārgo mezglu mūžu.

Degvielas sistēmas tīrīšana dīzeļa dzinējiem maksā Ls 70, bet benzīna — Ls 60.

Degvielas sistēmu tīrīšanas centrs

„Silver Crown”

Artilērijas iela 48

Tālr.: 67311282

www.atrumkarba.lv

Lietotas auto riepas
no Vācijas

R12 līdz R22

sākot ar Ls 5

Lielā izvēlē
lietie diskus

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



**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



**Autokrāsas
biezuma
mērītāja
noma**

T. 29225389
service@autonews.lv



**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

**SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO
TRANSMISIJU REMONTA CENTRS**



Artilērijas iela 48, Rīga
Mob. 266 766 11, 29 2345 03



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 nomainīšanu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu komercitransportam.
- 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



A F1 leģendas

Stirlings Moss un viņa favorīti

Turpinājums no 1. lpp

Pēc Mosa domām, mūsdienu F-1 piloti zaudē daudz no pirmatnējās autosacīkšu aizrautības, jo modernās sacīkšu mašīnas ir aprīkotas gandrīz vai ar mākslīgo intelektu, bet pilotam atliek tikai grozīt stūres ratu. „Vēl viens aspekts, salīdzinot tos laikus un mūsdienas, ir atšķirīgie drošības standarti,” turpina Moss, „18 gadu vecumā viena no lielākajām motivācijām man bija briesmu izjūta — acimredzot jaunības dullums. Par laimi, mūsdienās F-1 trases un mašīnas ir nesalīdzināmi drošākas, taču tas nes līdzīgu ētikas normu pazemināšanos. Es, tāpat kā Fangio un Klārks, nekad pat nebūtu iedomājies izstumt no trases konkurentu, jo tas uzreiz draudēja pārvērsties par traģēdiju. Arī blēdīšanās ar tehniku nekad nenotika, bet tagad



tas jau tiek pieņemts kā pašsaprotama lieta, un visi pret to izturas tolerantī.”

Kuri īsti ir visu laiku labākie piloti Stirlinga Mosa vērtējumā?

„Manā skatījumā Huans Manuels Fangio ir labākais pilots, kas jebkad F-1 ir braucis,” apgalvo Moss, „lai gan varu būt nedaudz subjektīvs, jo trasē pats cīnījies ar viņu. Es zināju, ka viņš būs ātrs ar jebkuru mašīnu un jebkādos apstākļos. Es varēju Fangio pārspēt ar salonaauto, bet F-1 tomēr bija un ir autosporta virsotne. Pie F-1 stūres es viņu pārspēju vienu reizi — 1955. gadā Lielbritānijas GP Eintrī trasē, taču neesmu pārliecināts, kā tas nebija skaists žests no viņa puses. Viņš bija vienkāršs cilvēks, izcils čempions un džentlmenis.”

Otrajā vietā Stirlinga Mosa topā nominēts Airtons Senna: „Neizmērojams dabisks talants! Viņam nenoliedzami bija arī savi melnie traipi. Diemžēl viņš gāja bojā, vēl pirms paguva nodemonstrēt, cik varens viņš varēja kļūt.”

Trešais Mosa vērtējumā ir Džims Klārks: „Vienkārši perfekts sacīkšu braucējs. Ar Kolina Čempena un „Lotus” palīdzību viņš kļuva neuzvarams.”

Mihaēlu Šumaheru Stirlings Moss liek tikai ceturtajā vietā: „Mihaēls ir pierādījis, cik ātrs, stabils un talantīgs braucējs viņš ir. Jā, viņš ir pieļāvis kļūdas, taču slapjā trasē rāda brīnumus. Šumahera karjerā ir bijuši vairāki melnie traipi, taču tagad jau tas tiek uzskatīts par normu. Iespējams, netīru braukšanas manieri es vēl varētu pieņemt, ja vien tā nerada bīstamas situācijas, bet blēdīšanās ir kas ļoti neglīts. Šumahera lēmums apstāties un nobloķēt trasi 2006. gada Monako kvalifikācijā, lai nodrošinātu sev „pole position”, bija ne tikai apzināts un tīšs, bet arī ļoti mulķīgs lēmums. Ar šādu rīcību viņš degradēja savu pasaules čempiona statusu.”

Pēc Mosa domām, pilota meistarības ziņā līdzvērtīgs Šumaheram bija izcilākais pirmskara „Grand Prix” pilots Tacio Nuvolari: „Nuvolari bija cilvēks ar satriecošu harismu, kurš bija spējīgs izcīnīt uzvaru pat ar riepām, kas nodedzētas līdz diskiem.”

Leģendārais angļis sers Stirlings Moss tiek uzskatīts par dižāko pilotu vēsturē, kurš tā arī nav kļuvis par pasaules čempionu, taču viņa agresīvais braukšanas stils ir atnesis 16 GP uzvaras. 1955. gadā viņš izcīnīja savu pirmo uzvaru Lielbritānijā, pēdējā likumā apdzēnot Fangio. Pēc sacīkstēm Moss vairākkārt esot Fangio jautājis: „Vai tu mani

palaidi garām ar nodomu?”, uz ko Fangio atbildējis: „Nē, tu vienkārši šodien biji labākais.” Savā 67 sacīkšu karjerā Moss četras reizes pēc kārtas kļuvis par F-1 vicečempionu, trīs reizes (1955.—1957. g.) zaudējot titulu Fangio. Pēc gada, kad Fangio bija beidzis karjeru, šķita, ka Moss beidzot izcīnīs savu pirmo titulu. 1958. gadā Moss uzvarēja četrās sacīkstēs no desmit, kamēr Maiks Hotorns uzvarēja tikai Francijā, taču savas stabilitātes dēļ visas sezonas laikā spēja izcīnīt vairāk punktu. Kopvērtējumā

«Autoinfo» uzzīņa:
Stirlings Moss (1929)
Sezonas — 1951—1961,
„Grand Prix” sacīkstes — 67,
uzvaras — 16,
pjedestāli — 24,
„Pole Position” — 16,
starti no pirmās rindas — 37,
ātrākie apli — 19,
līderpozīcija 31 sacīkstē,
čempiona titulu nav.

abus šķīra viens punkts, un par pirmo britu F-1 čempionu kļuva Hotorns, bet Moss atkal palika otrais. Interesanti, ka to gadā Portugālē tieši Mosa iesniegtie pierādījumi paglāba 2. vietā finišējušo Hotornu no diskvalifikācijas, kas būtu devusi kāroto čempiona titulu Mosam. Turpmākajās trīs sezonās Moss izcīnīja trešo vietu čempionāta kopvērtējumā. 1961. gada Monako GP izcīnā, ar privātu „Lotus” pārspējot daudz jaudīgākos Ferrari, Moss izcīnīja vienu no slavenākajām uzvarām karjerā. 1962. gadā viņš piedzīvoja smagu avāriju Gudvudā, pēc kuras vairs nespēja atgriezties sacīkstēs.

Stirlinga Mosa Top 5 piloti:

1. Huans Manuels Hanhio (1911—1995)
Sezona — 1950.—1958. g.,
„Grand Prix” sacīkstes — 52,
uzvaras — 24,
pjedestāli — 35,
„Pole Position” — 29,
starti no pirmās rindas — 48,
ātrākie apli — 23,
līderpozīcija 38 sacīkstēs,
čempiona tituli 1951., 1954., 1955., 1956., 1957. g.

Pieckārtējais čempions argentīnietis Huans Manuels Fangio uzvarējis 47 % (!) no visām „Grand Prix” sacīkstēm, kurās startējis. Turklāt visas savas 24 uzvaras viņš izcīnījis jau pēc 40 gadu vecuma s a s n i e g š a n a s. Vienmēr pratis izvēlēties vislabāko mašīnu, vienmēr pratis motivēt savus mehāniķus, daloties ar viņiem s a ņ e m t a j ā s prēmijās par uzvarām, lielāko daļu no uzvarām viņš guva bez redzamas piepūles, bet ir arī izņēmumi. Moss slavenā Nirburgringas uzvara 1957. gadā, kas tika izrauta, bezcerīgā situācijā veicot neiespējamu iedzīšanu, par veselām 11 sekundēm labojot trases apla rekordu un priekšpēdējā aplī vienā likumu sērijā apsteidzot divus sāncensus — Pīteru Kolinsu un Maiku Hotornu, bija 24. un pēdējā uzvara autosacīkšu „El Maestro” apbrīnojamajā karjerā.

2. Airtons Senna (1960—1994)
Sezonas — 1984.—1994. g.,
sacīkstes — 162,
uzvaras — 41,
pjedestāli — 80,
„Pole Position” — 65,
starti no pirmās rindas — 87,
ātrākie apli — 19,
līderpozīcija 86 sacīkstēs,
čempiona tituli 1988., 1990., 1991. g.
Airtonam bija dabas dots un maksimāli izkopts talants, braucot viņš spēja saplūst ar formulu kā viens vesels. 19 gadus viņam piederēja „Pole Position” skaita absolūtais rekords. Šaurajās Montekarlo ieliņās viņš bija nepārspējams — 6 Monako GP uzvaras, no

tām piecas pēc kārtas. Airtons Senna pie sacīkšu auto stūres bija pats ātruma iemiesojums, taču viņš nespēja samierināties ar domu, ka cits kāds varētu būt vēl ātrāks.



Šādos gadījumos Airtonam godīgas spēles principi pārstāja eksistēt. Daudzi uzskata, ka F-1 „džentlmeņu ēra” nomira 1990. gada 21. oktobrī, kad sezonas izšķirīgajās sacīkstēs Japānā cīņa par titulu ilga mazāk par vienu minūti — Senna kļuva par čempionu, pirmajā likumā brutāli izstumjot no trases otru titula pretendentu Alēnu Prost.

3. Džims Klārks (1936—1968)
Sezonas — 1960—1968,
„Grand Prix” sacīkstes — 73,
uzvaras — 25, pjedestāli — 32,
„Pole Position” — 33,
starti no pirmās rindas — 48,
ātrākie apli — 28,
līderpozīcija 43 sacīkstēs,
čempiona tituli 1963., 1965. g.

Visu laiku talantīgākais britu pilots kļuva par divkārtēju F-1 čempionu, taču vēl divās citās F-1 sezonās viņš izcīnījis visvairāk GP uzvaru. 1963. gadā no 10 sacīkstēm viņš vinnēja septiņas, 1964. gadā zaudēja titulu sezonas pēdējās sacīkstēs, kad, braucot līderpozīcijā, pēdējā aplī neizturēja motors. Toties 1965. gadā Klārks uzvarēja 6 GP sacīkstēs no 10, kā arī triumfēja Amerikas leģendārākajās sacīkstēs „Indianapolis 500”. Džims Klārks bija bezbailīgs cīnītājs un īsts džentlmenis. Viņa dzīve traģiski aprāvās 32 gadu vecumā 1968. gada 7. aprīlī avārijā F-2 sacīkstēs Hokenheimā. Klārks aizgāja nepārspēts — dzīves laikā viņš bija uzvarējis 25 reizes un ieguvis 33 „Pole Position” — vairāk, nekā tobrīd spējis jebkurš cits F-1 pilots.

4. Mihaēls Šumahers (1969)
Sezonas — 1991—2011.
sacīkstes — 275,
uzvaras — 91, pjedestāli — 154,
„Pole Position” — 68,
starti no pirmās rinda — 115,
ātrākie apli — 76,
līderpozīcija 141 sacīkstē,
čempiona tituli 1994., 1995., 2000., 2001., 2002., 2003., 2004. g.

Šumahers bez šaubām ir sava laika izcilākais pilots, kurš spēja būt ātrāks tieši vissvarīgākā sacīkšu izšķirošākajos brīžos, taču daudzi uzskata, ka viņam pietrūkst īsta čempiona cienīgas stājas, kāda piemita F-1 „džentlmeņu ēras” dižajiem čempioniem.



Šumis gribēja uzvarēt par katru cenu, viņš nesaprata, ka nav tāda titula, kas būtu vērtīgāks par reputāciju un pašcieņu. Spožo karjeru aptumšo divas viņa izraisītas sadursmes čempionātu izšķirošajās sacensībās — 1994. gadā Adelaidē ar Deimonu Hilu un 1997. gadā Heresā ar Žaku Vilēnevū. Daudzi F-1 fani uzskata, ka vēl tagad uz Šumja mundiera rēgojas Hila un Vilēneva formulu krāsas pēdas, kas vairs nav nomazgājamas...

5. Tacio Nuvolari (1892—1953)
1925. gada Eiropas čempions motosportā 350 cm3 klasē, 1932. gada Eiropas čempions „Grand Prix” autosacīkstēs, izcīnījis 17 GP uzvaras pirms Otrā pasaules kara, uzvarējis



apmēram 200 reižu, tajā skaitā arī Monako, Lemānā, Targa Florio, Coppa Ciano un citās Eiropas nozīmīgākajās sacensībās.

Tacio Nuvolari Itālijā bija miljonu elks, gandrīz vai pusdievs, kurš sacīkšu trasē katru reizi spēja paveikt neiespējamu. Sācis kā motosportists, autosportam viņš pievērsās tikai 32 gadu vecumā. Lielāko daļu savu uzvaru Nuvolari guvis ar „Alfa Romeo” mašīnām, startējot komandā, kuras vadītājs bija Enco Ferāri. Enco visu mūžu apgalvoja, ka tieši Nuvolari esot bijis pamatcēljs visu četru riteņu drifta tehnikai, ko vēlākajos gados pielietoja arī Stirlings Moss, lai ātrāk izbrauktu virāžās. Situācijās, kad vajāja neveiksmes, Tacio esot spīdējis ar izcilu melnā humora izjūtu un nekādos apstākļos nav padēvis. Tikko sācis autobraucēja karjeru 1925. gadā, viņš sešas dienas pēc smagas avārijas atkal sēdies pie stūres, īpašā veidā apsaitēts kā mūmija no galvas līdz kājām, lai varētu ieņemt vajadzīgo sēdpoziciju mašīnas kokpitā. 1934. gada Vācijas GP izcīnā Nuvolari startējis ar iegipsētu labo kāju, kuru bija salauzis avārijā iepriekšējās sacīkstēs, un tomēr spējis finišēt piektais. Toties 1935. gada Vācijas GP Nirburgringā 300 tūkstošu skatītāju klātbūtnē



PIRMĀ SPECIALIZĒTĀ MOTO BRAUKŠANAS SKOLA RC Unlimited

Vai vēlaties imācīties ar motociklu braukt kā profesionāli?

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 čoperiem beidzot ar superbaikiem. Tā ir izveidota, lai motobraucēji varētu paaugstināt savu zināšanu līmeni un apgūtu speciālo braukšanas tehniku, kā rezultātā iemācītu braucējiem pareizi pārvaldīt motociklu un tikt galā ar bīstamām situācijām.

Pieredzējuša instruktora uzraudzībā Jūs varēsiet apgūt:
- speciālo braukšanas tehniku;
- kā pareizi rīkoties avārijas situācijās, atpazīt tās un novērst to rašanos;
- motocikla tehnisko īpatnību izmantošanu braukšanas uzlabošanai.

**Pieteikšanās un informācija pa tālruni 29222431
Ronalds Cimoška (Spider)
mail: rcunlimited@inbox.lv**

Nuvolari uzvarēja vienās no leģendārākajām autosacīkstēm vēsturē. Braucot ar mazo „Alfa Romeo P3” (3 litri, 265 ZS), viņš pārsniedza jebkādas cilvēka spēju robežas un pieveica visu vācu „sudraba bultu” armādu — piecus „Mercedes-Benz W25” (4 litri, 375 ZS) un četras „Auto Union B type” (5 litri, 400 ZS) automašīnas, kuru uzvaras nacisti gatavojās izmantot āriešu rases pārākuma propagandai. Kad pēdējā aplī Manfrēda fon Brauhiča „Mercedes” izjuka riepās, Nuvolari tieši Ādolda Hitlera acu priekšā izcīnīja savu spilgtāko uzvaru karjerā! Organizatori nebija pat iedomājušies, ka neuzvarēs vācietis, un viņiem nebija Itālijas himnas, ko atskaņot apbalvošanā. Tomēr Nuvolari laipni aizdeva savu līdzpaņemto skaņuplati... 1936. gadā Ungārijas GP izcīnā Nuvolari ar 3,8 litru V8 „Alfa Romeo” otrreiz izdevās pieveikt visas vācu „sudraba bultas”. Tomēr 1938. gadā, neapmierināts ar itāliešu mašīnu izturību, Nuvolari pameta „Alfa Romeo” un pieņēma „Auto Union” piedāvājumu, aizstājot bojāgājušo komandas līderi Berndu Rozemeijeru un izcīnot divas GP uzvaras. Tacio Nuvolari pie „Auto Union D type V12” stūres, kura jauda tobrīd jau sasniedza 485 ZS, 1939. gadā guva uzvaru pēdējā pirmskara „Grand Prix” sacīkstē Belgradā, pieliekot punktu leģendārajai „lielo autosacīkšu ērai”, kurā faktiski nepastāvēja nekādi tehniski ierobežojumi. Ģeniālais konstruktors Ferdinandss Porše uzskatīja Tacio Nuvolari par „pagātnes, tagadnes un nākotnes izcilāko sacīkšu pilotu”.

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

Daudzas lietas būs šokējošs atklājums pat pieredzējušiem braucējiem!

Apmācības ir iespējamās kā latviešu, tā krievu valodā.



Malaguti Phantom F12R

► Turpinājums no 1. lpp

Ir padomāts arī par praktiskām lietām — uz kāju nodalījuma (apzīmēsim to tā) priekšējā panelā atradusies vieta āķītim, uz kura var pakārt iepirkuma maisiņu vai nelielu plakanu somu, blakus zem dekoratīvās uzlikas paslēpies drošinātāju panelis un „piepīpētājs”, lai vajadzības gadījumā uzlādētu mobilo telefonu. Kā jau ierasts, zem sēdekļa ir atvēlēta vieta ķiverai. Rollers ir kompakts, bet tajā pašā laikā ergonomiski pārdomāts braucamais. Es ar saviem 180 cm diezgan brīvi jutos uz „Phantom”. Komforts papildināts ar ļoti labu manevrētspēju, kas padara „Phantom 12R” par tīri jauku pārvietošanās līdzekli.

Nedaudz pabraucot ar „Malaguti Phantom 12R”, ar savu motožurnālista galveno darbavietu jutu, ka kaut kas šajā mazulī nelīmējas kopā. Priekšā jau standartā ir uzstādīta „Paioli” teleskopiskā dakša, tam ir abu riteņu disku bremzes un armētas bremžu šļauciņas. Kam tas viss, ja maksimālais ātrums ierobežots — 50 km/h?

Apbrīnas vērtā šasija — rāmis, kuru tā stingro parametru dēļ varētu pielīdzināt visai laba motocikla rāmja cietības parametriem, — un flegmātisks dzinējs rollera vispārējā kopainā pārāk spēcīgi disharmonēja. Domāju, ka pat nespeciālists nekavējoties saprastu, ka šasija ir projektēta kaut kam daudz nopietnākam.

Iedziļinoties konkrētā modeļa tehniskajās niansēs, pamazām sāka iezīmēties tās smalkās viltības, kuru dēļ šis modelis arī ieguvis savu popularitāti.



Malaguti Phantom F12R tehniskā specifikācija

Motorā tips

viencilindra, divtaktu, šķidruma dzesēšana

Kubatūra (cm³)

49

Izplūdes sistēma

EURO 2

Ieplūdes sistēma

karburators

Starteris

elektro un kīkstateris

Aizdedze

elektroniska

Transmisija

automātiska ar variatora

Sajūgs

automātisks, centrālās

Eljošana

ar sūkni, atdalīta tvertne

Rāmis

pastiprināta izturības

Priekšējās bremzes

190 mm, disks

Aizmugures bremzes

190 mm, disks

Priekšējais amortizators

teleskopiska hidrauliska dakša

Aizmugures amortizators

hidrauliskais, ar regulējamu

Priekšējais ritenis

130/60-13"

Aizmugures ritenis

140/60-13"

Degvielas tvertnes tilpums

9,5 (litri)

Svars

96 (kg)

Motorollera garums

1830 (mm)

Motorollera platums

705 (mm)

Maksimālais augstums

1160 (mm)

Sēdekļa augstums

830 (mm)

Riteņu bāzes garums

1300 (mm)

Jā, dzinējs ir ļoti mierīgs — kamēr sasniegsiet 50 km/h, paspēsiet izlasīt avīzē jaunākās ziņas. Tā dinamika nav ne mazāko agresijas pazīmju, mierīgs, paklausīgs, bez izteiktām jaudas izpausmēm, par spīti tam, ka dzinējs ir divtaktu. Lieta tāda, ka šīs klases rolleriem ir ārkārtīgi drastiski noteikumi, lai tos vispār varētu laist pārdošanā. Ņemot vērā, ka galvenā šādu transportlīdzekļu auditorija ir jaunieši, mājāsaimnieces vai cilvēki, kuriem ir vienkārši apnicis mīt pedāļus velosipēdam un gribas pārvietoties ar komfortu, ražotāji ir spiesti ierobežot šo dzinēju spējas.

Ja jau tā, kādēļ tieši rolleru ātrbraukšanas fanu vidū „Phantom F12R” ir tik ļoti iecienīts?

Lieta tāda, ka diezgan daudzus rollerus var uztūnēt diezgan nopietni, tiek mainīti dzinēju bloki, paši dzinēji, pastiprināti rāmi, mainītas piekares utt. Beigu beigās īsti pat nevar saprast, no kāda rollera konkrētais eksemplārs uzmeistarots.

„Malaguti” savukārt piedāvā jau gatavu „bāzi” (lūk, arī atbilde par ne pārāk zemo cenu). Dzinējs „bāzē” ir tieši tāds pats, kādu izmanto sacensībās, tādēļ, lai atbrīvotu „nožņaugtos zirgus”, nebūs nepieciešama neļēdīgi dārga pārūve. Turklāt atšķirībā no Ķīnas „kloniem” ražotne atrodas Eiropā, kas nozīmē to, ka ar rezerves daļu piegādes operativitāti problēmu nebūs.

Ja rolleram nomainītu aizmugurējo amortizatoru (standarta izpildījumā tas ir vairāk orientēts uz komfortu), tad — domāju — šasija bez problēmām spētu tikt galā ar līdz kādiem 150 cm³ „uzpūstu” dzinēja jaudu, kas kopsummā varētu pārvērst visnotaļ mierīgo rolleru par diezgan monstrozu braucamrīku, kuram bez nopietnas sagatavošanās nemaz nedrīkstētu sēsties virsū. Ņemot vērā šīs tehnikas lielo popularitāti un neapņemamo tūninga elementu piedāvājumu, šā mazuļa pilnveidošanas robežas ir spējīga noteikt tikai īpašnieka fantāzija un maka biežums.

MAXMOTO

Malaguti motoroleru un motociklu importētājs Latvijā.

Malaguti autorizētais motoserviss.

Max Moto veikals Brīvības gatvē 224/5, Rīgā.

Tel: 67817817, Fax: 67567750, maxmoto@maxmoto.lv

www.maxmoto.lv

4motors SIA

15 gadu pieredze auto remonta jomā

Ādmiņu 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

GEMIK
ALARM SYSTEMS

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

- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

Audi **VW**

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.twinauto.lv e-mail: veikals@twinauto.lv

STARTERI un GENERATORI

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

RENAULT **PEUGEOT** **CITROËN**

Jaunas un lietotas rezerves daļas

Tehniskā apkope un remonts

Jaunums!
Optika Spoguļi
Radiatoru Ventilatori

www.suman.lv

SUMAN 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, Genību dambis 40a, tālr. 67382838

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
- Uzstādīšana, 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

Rīga, Jelgavas ielā 66. **AUTO RITMS**

Tālr. 67612501, mob. t. 29473759

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

REZERVES DAĻAS

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

PIT stop AUTOSERVISS

KOMPJŪTERDIAGNOSTIKA
BENZĪNA UN DIZELA DZINĒJU REMONTS
PIEKĀRES REMONTS
METINĀŠANAS DARBI
RIEPU SERVISS

VIEGLO A/M UN MIKROAUTOBUSU REMONTS UN TEHNISKĀ APKOPE

KRUSTPILS IELA 12A, RĪGA
TĀLR.: 67138430; 29112298
CERIBA_A@INBOX.LV

LOVATO AUTOGAS

AUTOSERVISS GĀZES IEKĀRTU SERVISS

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

SIA "ABI MU"

Auto Plus

AUTODAĻAS no AMERIKAS

Brīvības 390 67520018 | Kurbada 6 67281822 | Ģastras 5a 67598312

RADIATORI
TIRDZniecība, REMONTS un SERŽU MAINA, ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVISS KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA

SIA OPPOZIT

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

