



2.-7. lpp



5.-6. lpp



8. lpp

**Ņem
BEZMAKSAS
droši!**

AUTO info

www.autonews.lv

APRĪLIS
NR. 4 / 2014 (198)

A Degustācija

Latvija - «Duster» zeme

«Dacia Duster» degustācija

Agnis Krauja

„Dacia Duster” panākumi tirgū ir apskaužami jebkuram citam mūsdienu auto modelim — trijos gados pārdots jau pusmiljons eksemplāru! Tieši pieprasījums bagātājās Eiropas valstīs bija pārsteigums visiem. Jo tur, Rietumeiropā, kārtīgus bezceļus pat ar uguni nesameklēsi — visi ceļi ir klāti ar gludu asfaltu un vairumam cilvēku arī naudas ir pietiekami, lai varētu izvēlēties un nopirkt jebkuru auto no moderno, stilīgo un komfortablu „parketnieku” plašā piedāvājuma... Bet, nē, redz’ — viņi tomēr spītīgi izvēlas robusto dasterīti! Laikam taču saprot, ka pieticīgo komfortu pārparēm kompensē sniegums un cena.

Bet mēs varam droši apgalvot, ka īstā „Duster” zeme ir Latvija! Tāpēc, ka mūsu ceļi ir puteļaini un bedraini (A2, P4, P85, P89 — varat izvēlēties jebkurā virzienā). Tāpēc, ka Rīgas ielu asfalts ir izroboots, no vienas vietas ielāpiem nolāpīts un kā nosēts ar kanalizācijas vāku izaugumiem (nu kaut vai Brīvības iela virzienā uz Juglu). Tāpēc, ka jebkuru ceļa remontdarbu gadījumā izveidotie pagaidu piebraucamie vai apbraucamie ceļi līdzinās auto izturības testu poligoniem (kā K. Ulmaņa gatves piebrauktuves). Tāpēc, ka, strādājot algotu darbu un godīgi maksājot valstij nodokļus, lielākais vairums cilvēku Latvijā nevienu citu jaunu pilnpiedziņas automašīnu vienkārši nevar atļauties. Un tāpēc, ka

mūsu politiķi ir... nu, paši zināt, kādi viņi ir!

„Duster” piemīt visas ideālam Latvijas politikim nepieciešamās īpašības: godīgs, uzticams un pragmatisks, ar vienkāršu bezkompromisa raksturu, gatavs kalpot bez personīgām ambīcijām. „Duster” neliks vilties, un no tā vienmēr saņemsi vairāk, nekā solīts, „Autoinfo” rakstīja 2010. gadā. Gaidāmo Saeimas vēlēšanu kontekstā.



stāšis teksts atkal ir kļuvis aktuāls — meklēsim godīgus politiķus! Jo, tuvojošies vēlēšanām, vecie politiskie līķi no vēstures mēslainē sen aizslaucītām partijām viendienītēm atkal sāk mosties, dibināt

jaunos „politiskos spēkus” un reklāmās barot mūs ar kārtējiem rožainajiem solījumiem, kuri tiks aizmirsti jau nākamajā dienā pēc vēlēšanām. Nu kurš gan būs tik naivs, lai noticētu, ka reiz korupcijas skandālos iesaistīts politiķis pēkšņi kļuvis godīgs un vēlēšanu intereses tagad turēs augstāk par savām biznesa interesēm?

Turpinājums 4. lpp ➤

Mazda

zoom-zoom

Mazda piekares un bremžu sistēmas remonts

atlaide 20% (darbam un rezerves daļām)

Kuras izvēlēties?

Izvēlies Goodyear riepas!

GOODYEAR
MADE TO FEEL GOOD.

Maksā par 3 un saņem 4!

Iegādājoties jaunas Goodyear riepas un veicot to maiņu mūsu servisā, saņemsi riepu glabāšanu uz sezonu **BEZ MAKSAS.**

Riepu maiņa tikai 22,- EUR (15,46 Ls)*

* riepu maiņa jebkuras markas automobilim ar riteņu diskkiem līdz 17 collām.

Auduma paklājiņu komplekti ar 15% atlaidi!

Dubļu sargi ar 25% atlaidi!

Logu slotiņu komplekti ar 25% atlaidi!

Salona filtrs un tā maiņa

Cena sākot no **35,- EUR** (24,60 Ls)

Piesakies servisam tālr.67303020 • www.mazda.lv

Piedāvājums ir spēkā līdz 31.05.2014

LIGUMSS PIEKABES

Z/S «Ķiršlejas»

vairāk kā 30 veidu PIEKABES

Tirdzniecības laukumi
Rīgā, Smiltēnē, Valkā
Tālr: 2020 2333, 2020 5333
www.ligumss.lv

Bremžu sistēmu remonts un suportu atjaunošana, nodrošinot remonta garantiju un augstu darba kvalitāti.

Vadītāju izgatavošana, virzuļu virpošana no nerūsējoša tērauda, sniedzot detaļām 2 gadu garantiju.

Bukšu izgatavošana no poliuretāna.

Aizmugures tilta atjaunošana franču automašīnām, uzstādot oriģinālās detaļas. Remonta laikā tiek atjaunotas gultņu sēžvietas.

Laipni gaidīti
Bremzumeistars darbnīcās:
Ganību dambī 19, Rīgā,
Murjāņu- Saulkrastu ceļš 3. km
Sējas novads,
Rīgas raj. LV2141
info@bremzumeistars.lv

200 000 82

AUTODARBNĪCA
bremzumeistars.lv

SAMARIEŠU PĒNĒMĀ LATVIJAS

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)

www.euroauto.lv ; www.musamotors.lv

Līdz 30% ATLAIDE REZERVES DAĻĀM

LAIKS BREMŽU UN PIEKARES DAĻU PĀRBAUDEI!

RENAULT SERVISS

RENAULT QUALITY MADE

DRIVE THE CHANGE

RENAULT

ATLAIDE PIEMĒROTA DAŽĀDĀM REZERVES DAĻĀM UN PIEDERUMIEM. ATLAIDE DARBAM - 20%. LABĀS ROKĀS. PAR LABĀM CENĀM.

EURO AUTO SIA, RĪGA, SKANSTES IELA 2a, TĀLR. 67199889; RAUDAS IELA 12, TĀLR. 67199888
MŪSA MOTORS RĪGA SIA, RĪGA, KĀRĻA ULMAŅA GATVE 5, TĀLR. 67066111

A Autosporta vēsture

Glemroks sacīkšu trasēs jeb «5. grupas» pārmērības

Agnis Krauja

Pagājušā gadsimta septiņdesmito gadu otrajā pusē, kad Eiropas pilsonisko sabiedrību ar savām audiovizuālajām pārmērībām šokēja jaunais rokmūzikas novirziens glemroks, autosacīkšu trasēs valdīja uz ekstrēmī pārbūvētu ielas automobiļu bāzes radītas mežonīgas sacīkšu mašīnas, kas tālu pārsniedza visas iepriekš iedomājamās salonmašīnu tehniskās robežas un ar savām agresīvā dizaina, jaudas, skaņas un ātruma pārmērībām bija ne mazāk ekstravagantas kā tobrīd aktuālo glemroka grupu „TRex”, „Slade”, „Sweet” un „Glitter Band” mežonīgās performances.

Autosporta vēsturnieki apgalvos, ka sportskāru sacensībās visaizraujošākais periods esot bijis no 1964. līdz 1973. gadam, kad autoražotāju pasaules čempionāta trasēs tika izcīnītas episkas kaujas starp „Ferrari” un „Ford” (1964.—1967. g.), „Ferrari” un „Porsche” (1970.—1972. g.), „Ferrari” un „Matra” (1973. g.). Taču, kopš 1972. gadā sportskāriem tika ieviests motoru tilpuma ierobežojums līdz 3 litriem, čempionātā iestājās lejupslide. No sportskāru mačiem izstājās „Ferrari”. Lai visus spēkus koncentrētu F-1 čempionātam, neviens liels autoražotājs vairs neveltīja savus resursus šosejas sacīkšu prototipu attīstībai, un pasaules čempionāts nonāca dziļā krīzē. Starptautiskā Automobiļu federācija, ņemot vērā Eiropas salonautomobiļu čempionāta panākumus (par „BMW” un „Ford” rūpnīcu komandu cīņām „Autofin” jau rakstīja pirms gada), 1973. gada nogalē nāca klajā ar jauniem tehniskajiem noteikumiem, ieviešot „Special Production Cars” klasi — „Grupā 5”. Atšķirībā no agrākajiem sportskāru prototipiem, ko varēja izgatavot arī vienā eksemplārā, jauno klašu sacīkšu auto pamatā bija jābūt kādam pirmajā līdz ceturtajā grupā homologētam ielas auto modelim, taču pietiekamas grupas tehniskie noteikumi to atļāva pilnībā pārbūvēt, no bāzes modeļa atstājot tikai jumtu, durvis un motora pārsegu, riteņu garenbāzi un attiecīgo dzinēja novietojumu. Faktiski no bāzes modeļa pāri palika tikai siluets, tāpēc šo klasi tā arī iedēvēja par „Silhouette Racers”.

Jauno formulu ar entuziasmu uzņēma

kuras „mini-mustangs” „Ford Capri” tobrīd bija līderis Eiropas salonautomobiļu čempionātā. Diemžēl uznāca lielā naftas krīze, un „Ford” kompānija savu sporta departamentu slēdza — 5. grupas „Ford Capri” sacīkšu trasē debitēja tikai 1978.

gada jūlijā. Toties sarosījās itāliešu „Lancia”, sportskāru trasēs rodot jaunu pielietojumu savam ekstravagantajam „Stratos” modelim, kuram rallija pasaules čempionātā sāncensība ar „lielo brāli” „Fiat” vairs neļāva pilnībā realizēt savu potenciālu. Taču visu tik ļoti gaidītais 5. grupas sportskāru čempionāts 1975. gada sezonā tomēr nenotika, jo tās pašas nelaimīgās naftas krīzes iespaidā Starptautiskā automobiļu federācija jauno noteikumu ieviešanu atlika uz gadu.

1976. gada pavasarī jaunā čempionāta atklāšana notika Itālijā ar 6 stundu sacīkstēm Mudžello trasē. Vācu žurnāls „Sport Auto” to reklamēja kā gada lielāko motoru sporta kauju, taču realitāte izrādījās krietni prozaiskāka. „Ford” rūpnīcas



„Alpine-Faltz” un „TWR” ekipāžas un pēdējā istā 5. grupas mašīna „Lancia Stratos Turbo”. Pārējo starta laukumu aizpildīja 4. grupas jeb GT klases privātkomandu pieteiktās „Porsche” mašīnas, divi „Chevrolet Camaro”, pārtis ar milzīgiem antispāriem apgādātu „Ford Escort” un vesela rinda atbilstoši 2. grupas noteikumiem sagatavotu salonautomobiļu. Bargā tehniskā komisija piekasījās „BMW CSL” aerodinamiskajiem uzlabojumiem, bet „Porsche 935” priekšdaļas „plakanā deguna” dizains ar bamperā paslēptajām lampām tika akceptēts tikai pēc divu stundu garām karstām debatēm.

komandas starta izpalika, „Porsche” oficiāli pieteica tikai vienu mašīnu (toties kādi piloti — bijušais „Ferrari” pilots divkārtējais F-1 vicečempions beļģis Žakijs Ikss un vācu uzlecošā F-1 zvaigzne aktuālais „McLaren” pilots Johens Mass), otru „935.” pieteica „Kremer” privātkomanda, tad vēl bija trīs rūpnīcas atbalstītas „BMW 3.5 CSL” privātkomandu „Schnitzer”,



kvalifikācijā pārkarsa dzinējs un Karlo Fačeti/Vitorio Brambillas ekipāža līdz startam pašā braucienā nemaz netika. Kā jau gaidīts, no starta vadībā izrāvās abas „Porsche” mašīnas — Žakija Ikss/Johena Masa ekipāžai sekoja Bobs Volleks un Hanss Heijers no „Kremer” komandas, bet aiz viņu muguras trīs „BMW” ekipāžas kārtoja rēķinus savā starpā. „Schnitzer” komandas zaļo „BMW”, ko pilotēja Dīters Kvesters un Braiens Redmens, uz brīdi apsteidza britu „TWR” sagatavotais „BMW” ar pilotiem Džonu Ficpatriku un Tomu Vokinšovu, taču kādā virāžā tas izlidoja no trases un, atsitoties pret apmali, sabojāja degvielas tvertnes vāciņu. Mehāniķi atrada asprātīgu risinājumu — vāciņu pielīmēja ar košļājamās gumijas palīdzību, taču tā neturēja pārāk ilgi, tāpēc sacīkstes turpmāko daļu visi britu mehāniķi pavadīja intensīvi košļājot, lai sagatavotu materiālu nākamajam pīstopam. Vadošajai „Porsche” ekipāžai bieži nācās apstāties boksos, lai mainītu riteņus, jo milzīgās 19 collu aizmugurējās riepas ik pa laikam kļuva mīkstas. „Kremer Porsche” savukārt vajāja problēmas ar ātrumkārbu, ļaujot otrajā pozīcijā izvīrīties „Schnitzer BMW” ekipāžai, kas piedzīvoja negaidītu izstāšanos, kad līdz finišam bija palikušas vairs tikai piecas minūtes. Pēc sešu stundu sacīkstes finišu pirmā sasniedza „Martini Racing Porsche 935” ekipāža Žakijs Ikss/Johens Mass, par divām minūtēm apsteidzot „Porsche Kremer Racing” ekipāžu Bobs Volleks un Hanss Heijers, bet trešā finišēja vēl „Evertz” privātkomandas „Porsche”, ko pilotēja Leo Kinnunens un Egons Everts. No bāvāriešiem labāko rezultātu — tikai 8. vietu — sasniedza britu sagatavotais „3.5 CSL” ar Džonu Ficpatriku un Tomu Vokinšovu.

Otrā posma sacīkstes risinājās turpat Itālijā, tikai šoreiz mašīnām bija jāriņķo sešas stundas citā trasē — Vallelungā. „Martini Racing Porsche 935” atkal bija ātrākā kvalifikācijā. Neskatoties uz to, ka diskutablais „plakanais deguns” šoreiz bija nomainīts ar tradicionāla dizaina priekšda-

Turpinājums 7. lpp ➤



divi lielie vācu autoražotāji „Porsche” un „BMW”, kuriem jau iepriekš bija dažādās salonauto sacensībās panākumus guvuši modeļi „Porsche 930” (ekstrēmākā no „911.” turbo versijām) un „BMW CSL”, atlika tikai tos tālāk uzlabot, izmantojot jaunus, daudz brīvākos tehniskos noteikumus. Bija gaidāms, ka šo iespēju steigs izmantot arī „Ford” Eiropas nodaļa Ķelnē,

SIA izdevniecība «AUTOINFO»
sadarbībā ar CSDD.
Reģ. apl. Nr. 000702099
Rīga, Nometņu iela 47-13, LV-1002
Direktors — Kaspars Bergmanis.
Iznāk reizi mēnesī.

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM
AUTO
info

Tirāža — 10 000
Tālrunis reklāmai 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

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



Rīga,
Strēlnieku iela 6
Tāl. 67331505,
mob. 29516624

9-19
10-15

**JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS**



Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība
Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148
Tāl.: 67549084 Tāl.: 67602122
29541238 29545086

skype: japanautoparts.lv
e-pasts: doks1@navigator.lv
www.japanautoparts.lv

**PIEKABES
āķi**
AR E-20 SERTIFIKĀTU



izpūtēji,
auto aksesuāri
VAIRUMĀ, MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS
lietie diskus, riepas, autokosmētika
DBV, eļļas

Maskavas iela 446c
tāl. 66116670, 28618021
WWW.FARKOP.LV

Izvēlētas pirmās ātruma kontroles mērierīču atrašanās vietas

Lai Latvijā uzlabotu ceļu satiksmes drošību un atbilstoši valdības uzdevumiem, izvēlētas pirmās 20 ātruma kontroles mērierīču atrašanās vietas uz valsts ceļiem un Rīgas pilsētas ielām. Ar šīm vietām un to izvēles principiem 2014.gada 3.martā, iepazīstināja satiksmes ministrs Anrijs Matīss, CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš un Valsts policijas galvenās policijas pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes priekšnieks Artis Velšs.

Vietas izvēlētas un saskaņotas, sadarbojoties CSDD un satiksmes drošībā un satiksmes organizācijā iesaistītajām atbildīgajām institūcijām – Valsts policijai, VAS „Latvijas Valsts ceļi” un Rīgas domes Satiksmes departamentam, kā arī sadarbībā ar satiksmes drošības ekspertiem.

Stacionāro fotoradaru karte (Google Maps) atrodama internetā (<http://ej.uz/zzrc>). Tajā redzamas 20 mērierīču atrašanās vietas, savukārt, uzspiežot uz katras vietas, atrodams skaidrojums par katru konkrēto vietu – ceļu satiksmes negadījumu skaits, cietušo un bojā gājušo skaits, ceļa posma funkcionālā nozīme satiksmē.

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss norādīja, ka ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir vairāku pasākumu kopums, kurā vienlīdz nozīmīga loma ir gan sabiedrības informēšanai un prevencijai, likumdošanas un sodu politikas pilnveidei, gan satiksmes infrastruktūrai, kā arī stacionārajiem un pārvietojamajiem radariem. Būtiski, lai radaru ieviešana ir caurskatāma, lai to darbības un atrašanās vietas ir rūpīgi izvērtas. Šīm mērierīcēm jābūt sabiedrībai saprotamam instrumentam, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību un nodrošinātu atļautā braukšanas ātruma ievērošanu; radari nedrīkst būt naudas pelnīšanas avots.

CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš uzsvēra, ka stacionāro fotoradaru iespējamās atrašanās vietas izvēlētas, izvērtējot simtiem ceļu satiksmes negadījumu statistiku, „melnos punktus” un informāciju par ceļu posmiem. Triju gadu laikā šajās 20 vietās, kur paredzēts uzstādīt mērierīces, notikuši 495 ceļu satiksmes negadījumi, cietuši 135 cilvēki, bet bojā gājuši astoņi. Turklāt bojā gājušie ir ne tikai sāpīgs zaudējums tuviniekiem, bet arī val-



stij, tautsaimniecībai un sabiedrībai kopumā, šajā gadījumā naudas izteiksmē tie ir vairāk nekā četri miljoni eiro.

Valsts policijas galvenās policijas pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes priekšnieks Artis Velšs atzina stacionāro fotoradaru nozīmi satiksmes drošības kopējā uzlabošanā. Proti, to klātbūtne ceļu satiksmē ļaus efektīvāk izmantot policijas resursus, piemēram, prevencijas nolūkos „ķerot un audzinot” ātruma pārkāpējus ar pārvietojamajiem radariem, operatīvāk izbraucot uz negadījumu vietām vai lielāku uzmanību veltot satiksmes dalībniekiem, īpaši – mazaizsargātajiem.

Šī gada nepilnu trīs mēnešu statistika nav iepriecinoša – bojā gājuši 44 cilvēki, kas ir par 20 vairāk nekā pērn attiecīgajā laika posmā.

Izstrādājot un izvēloties radaru atrašanās vietas, analizēta un ņemta vērā gan citu valstu pieredze, gan līdzšinējie ceļu satiksmes dati un faktori Latvijā:

- ceļu satiksmes negadījumu analīze (negadījumu, cietušo un bojāgājušo skaits konkrētajā vietā)
- ceļa posma funkcionālā nozīme satiksmē
- potenciālā braukšanas ātruma pārsniegšanas rezultātā radītais apdraudējums citiem satiksmes dalībniekiem
- satiksmes intensitāte un raksturīgās

braukšanas tendences.

Jāpiebilst, ka vairākos aktuālajos ceļa posmos stacionāro fotoradaru uzstādīšana atlikta līdz nākamajam periodam, jo šajās vietās tuvākajā laikā plānoti ceļa remonta vai rekonstrukcijas darbi.

Kopš Latvijā tika pārtraukta stacionāro fotoradaru darbība, ceļu satiksmes drošība neuzlabojas, tā pat pasliktinājusies. Proti, 2012.gadā, kad darbojās radari, no aprīļa līdz septembrim negadījumu skaits ar cietušajiem samazinājās par 3,6% (salīdzinot ar 2011.gada tādu pašu laika posmu, kad stacionārie radari faktiski nedarbojās). Taču jau 2013.gadā negadījumu skaits ar cietušajiem palielinājās par 5,3%. Līdzīgas tendences vērojamas arī bojā gājušo skaita ziņā. Proti, stacionāro radaru darbības laikā vasaras mēnešos bojā gājušo skaits samazinājās par 3,5%, bet pēc radaru darbības pārtraukšanas – 2013.gadā, palielinājās par 14,6%.

Pirms stacionāro fotoradaru atrašanās vietām domāts izvērtēt braukšanas ātrumu ierobežojošas ceļa zīmes ar brīdinošu papildzīmi par fotoradaru darbību. Plānots, ka stacionāros fotoradarus varētu sākt uzstādīt 2014.gada beigās. Plašāka informācija par ātruma kontroles mērierīcēm – stacionārajiem fotoradariem, atrodama CSDD mājas lapā: www.csdd.lv.

CSDD konkursa «Gribu būt mobils!» lielajā finālā pārliecinoši uzvar Nīcas vsk. «Veterāni»

2014.gada 4.martā notika CSDD konkursa „Gribu būt mobils!” Lielais fināls, kurā pārliecinoši uzvarēja Nīcas vidusskolas komanda „Veterāni”. Komandas kapteinis Rodijs Ronis, dalībnieki Mareks Kurpnieks, Natālija Pūce, Anete Latakaite, Mārtiņš Otāņķis un skolotājs Aivars Pinnis. Nīcas skolai ir ilggadēja un veterānu cienīga pieredze CSDD izglītības projektos un konkursos, dalībai tajos jauniešus daudzus gadus sagatavo skolotājs A.Pinnis. Lielā fināla rezultāti:

- 1.vieta: Nīcas vidusskolas komanda „Veterāni”, 73,50 punkti
- 2.vieta: Strautiņu pamatskolas komanda „Strauti-1”, 66,83 punkti
- 3.vieta: Cēsu pilsētas pamatskolas komanda „Velo ripo”, 63,16 punkti
- 4.vieta: Baložu vidusskolas komanda „Baložu vidusskola”, 61,04 punkti
- 5.vieta: Ilūkstes 1.vidusskolas komanda „Gāzi grīdā”, 56,29 punkti
- 6.vieta: Ogres sākumskolas komanda „Mēs no Ogres”, 55,41 punkti
- 7.vieta: Talsu pamatskolas komanda „Švācnāgā”, 45,13 punkti.

Līdz ar uzvaru visa Nīcas komanda izcīnīja arī iespēju doties izglītojošā ekskursijā uz zinātnes parku „Phaeno” Vācijā, bet

Strautiņu un Cēsu komandas, kas attiecīgi ieguva 2.vietu un 3.vietu, saņēma dāvanu kartes ekskursijai. Balvas ieguva arī visi pārējie Lielā fināla dalībnieki.

Lielā fināla dalībnieki bija apņēmības pilni turpināt papildināt savas zināšanas par satiksmes drošību un satiksmes noteikumiem arī pēc konkursa noslēguma. Turklāt atbildīga dalība ceļu satiksmē un interese par šiem jautājumiem jau kļuvusi par jauniešu ikdienu – viņi savā starpā, kopā ar vecākiem vai skolotājiem vēro un analizē ceļu satiksmi. Lielā fināla dalībnieki atzina, ka ir gatavi apmācīt jaunāko klašu skolēnus un tam noder vērtīgās zināšanas un prasmes, kas iegūtas, sagatavojoties konkursam „Gribu būt mobils!”.

Lielā fināla sacensībās dalībnieki mēroja spēkiem un zināšanām par ceļu satiksmes noteikumiem un satiksmes drošību gan pie datora, gan satiksmes kartēs. Interesanti un profesionāli sagatavoti bija komandu mājas darbi, kur jaunieši iejutās ekspertu lomās un demonstrēja prasmes, apmācot savas skolas 4.klašu skolēnus velosipēda vadītāja eksāmena kārtosānā un apliecības iegūšanai.

CSDD sacensības „Gribu būt mobils!” ir īpaši veidotas 6.-8.klašu skolēniem. To

mērķis ir paaugstināt viņu zināšanas par satiksmes drošību un pilnveidot personīgās drošības garantēšanas iespējas. Konkurss orientēts arī uz mācīšanās procesa pilnveidi un zināšanu praktisku pielietojšanu, jo 12-14 gadu vecumā skolēni ir gan gājēji, gan arī velosipēdisti un topošie / esošie mopēdisti, kam jāmāk pieņemt atbildīgi lēmumi arī sarežģītās satiksmes situācijās.

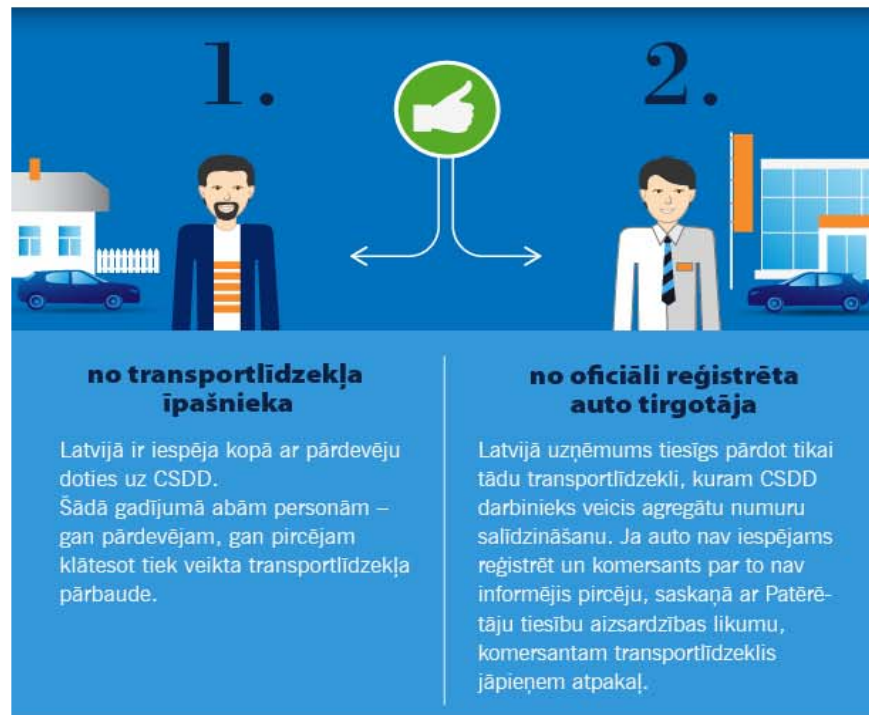
Konkurss „Gribu būt mobils!” ir viens no CSDD jau aptuveni 20 gadu garumā īstenotajiem izglītības projektiem bērniem un jauniešiem ceļu satiksmes drošības jomā.

Konkursu „Gribu būt mobils!” organizē CSDD sadarbībā ar SIA „Aģentūra VB Plus”. Projektu finansē no OCTA, to atbalsta Rīgas Motormuzejs, SIA „Skaisto skatu aģentūra”, SIA „Ādažu kukulītis” un šokolāde „Kinder Delice”.

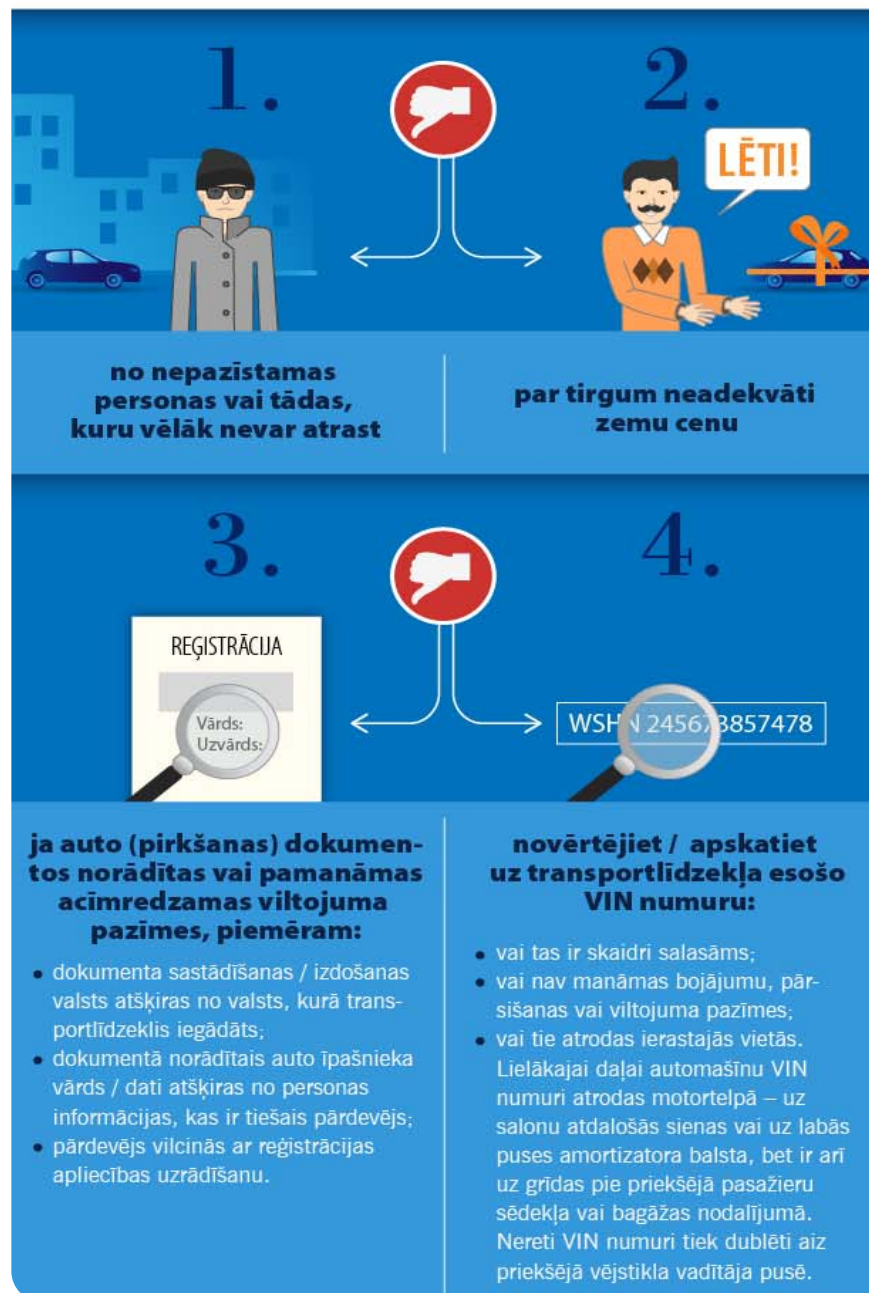
CSDD saka lielu paldies skolēniem, viņu pedagogiem un visiem, kas veltījuši laiku, lai atbalstītu skolēnus un sagatavotu viņus dalībai konkursā „Gribu būt mobils!” gan neklātienē kārtā un reģionu pusfinālos, gan Lielajā finālā!



Iesakām iegādāties transportlīdzekļus pie zināmas vai vēlāk atrodamas personas. Gan Latvijā, gan arī ārvalstī auto **droši iegādāties** divos veidos:



Neiesakām iegādāties transportlīdzekli:



Latvija - «Duster» zeme

► Turpinājums no 1. lpp

Tāpēc mums ar savu balsojumu šie politiskie zombiji būs vien atkal jānorok...

2009. gada pavasarī Ženēvas autošovā tika prezentēts „Dacia Duster” koncepts, bet sērijveida modeļa ražošana sākās tā paša gada decembrī. Modelim „Duster” atšķirībā no „Dacia” priekštečiem jau pašā sākumā piemita dizains un individualitāte, un tas nemaz neizskatījās pēc nabaga radiņieka. Hromētais radiatora režģis, dubultie priekšējie lukturi un platās, izcēlās, muskuļotās riteņu arkas liecina par spēku, ceļ pašapziņu un pieprasu izrādīt cieņu. No skata robustāks par jebkuru citu krossoveru, taču kantains dizains ir mūžīga vērtība, īpaši jau apvidus auto jeb džipu nometnē. „Duster” ir gana prāvs auto. Pēc ārējiem izmēriem (garums 4315 mm, platums 1822 mm, augstums 1625 mm, riteņu bāze 2673 mm, klīrenss 210 mm) dasters, salīdzinot ar „Nissan Qashqai”, ir atlētiskāks — par 16 mm garāks un 39 mm platāks, kā arī par 10 mm augstāks un ar 43 mm garāku riteņu bāzi. Tāpat kā kašajis, arī dasters ir pieejams ar priekšpiedziņu vai pilnpiedziņu, bet jebkurā versijā tas ir lētāks. Taču nebūs pareizi apgalvot, ka „Duster” ir pieskaitāms pie kompaktā krossoveru klubu. Jo pēc definīcijas krossoveri ir automašīna ar transformējamu virsbūvi, vieglā auto vadāmību un apvidus auto izskatu, taču tam tikpat kā nepiemīt būtiskākā apvidus auto īpašība — caurgājība šķēršļotā apvidū. „Duster” bezceļos jūtas kā mājās un vizuāli arī izskatās krietni virsīgāks ne tikai par „Audi Q3” un „VW Tiguan”, bet arī par „Kia Sportage” un „Toyota RAV-4”, bet ideoloģiski tuvākais konkurents tam varētu būt „Nissan X-trail”. Tagad, pēc modernizācijas, „Duster” askētiskais tēls papildināts ar viegliem elegances akcentiem un pat snobi ir spiesti atzīt, ka priekšdaļa ar smalki veidoto ventilācijas režģi un trīssekciju lukturiem ar dienasgaismām piešķir „Duster” moderna auto stāju. Robustais stils ir papildināts ar atbilstoša dizaina 16 collu vieglmetāla riteņu diskām. Uz jumta piestiprināti masīvi matēta metāla reliņi ar hromētu uzkrastu „Duster”, kas nav tikai dekoratīvs elements, jo spēj izturēt vairāk nekā 100 kg bagāžas svaru.

Pēc pirmās iepazīšanās ar „Duster” 2010. gadā, „Autoinfo” rakstīja: „Ko gan sava „Duster” salonā es vēl varētu vēlēties — dziļāk pieregulējumu sēdekli, kruīzkontroli, labskanīgāku audiosistēmu... tas arī viss iztrūkstošais. Ak, jā, logi! Ikrei, kad jāatver loga stikls, nevaru atrast elektropiezīšanas pogu, jo tā novietota priekšējā paneļa vidusdaļā, apakšā.” Arī citi autoap-

skatnieki steidza atzīmēt, ka „Duster” salonā ir pārāk maz ērtību, pārāk daudz lētu materiālu un risinājumu. Taču, ja neinteresē bagātīgs komforta aprīkojums, bet gan 408 litru ietilpīgs kravas nodalījums un piecas ērtas sēdvietas, „Duster” noteikti ir vērts iekļaut izvēles sarakstā. Un, ja vajag, aizmugures sēdekļus var nolocīt proporcijā 60/40 un iegūt 1570 litru tilpuma kravas telpu.

Modernizācijā lielākās pārmaiņas ir skārušas tieši auto salonu. Jaunais paneļa dizains man pat šķiet stilīgs un ļoti atbilstošs mašīnas raksturam. „Privilege” aprīkojumā (maksā 19 000 EUR) tagad ir kruīzkontrolle un multimediju sistēma ar skārienjutīgu ekrānu un rūpnīcas navigāciju (citos aprīkojuma līmeņos tā ir opcija par 500 EUR piemaksu). Navigācijas ekrāns varbūt ir novietots pārāk zemu, taču šo moderno audio-navigācijas sistēmu lietot ir ļoti ērti un vienkārši. Jebkurā brīdī vari klausīties savu iemīļotāko mūzi-

ku un palielinātu izolējošo materiālu virsmu zem grīdas, riteņu arkās un citviet.

Vienīgā pārpalikusi īpatnība, kas auto salonā norāda uz piederību pie budžeta klases, — nolaižamajiem saulesargiem abiem ir spoguļi, kas nav aizverami, — ietaupīts uz vāciņiem. Tad jau vadītāja pusē labāk nebūtu to spoguļi vispār likuši — diez vai ar virsīgajiem dasteriem braukās sievietes. Toties saulesarga otrā pusē spilgta uzlīme ar kriptogrammu vēsta, ka ar „Duster” neesot ieteicams driftēt — varot apgāzties. Interesanti, citiem krossoveriem (pat dažiem, ar izteikti lodzīgu balstiekārtu apveltītiem) līdzīgus brīdinājumus neatceros redzējis.

„Duster” dzinēju gamma nav plaša — atmosfēriskais 1,6 litru 105 ZS benzīna agregāts (pieejams arī versijā LPG ar gāzi) un 1,5 l dCi dīzēlis ar 90 vai 110 ZS. Jaunais, ekonomiskais 1,2 litru 125 ZS TCe benzīna turbomotors būs pieejams mazliet vēlāk. Degustācijai nodots melnais



ku no zibatmiņas. Arī logu pacelāju taustiņi pārceļojuši uz ierasto vietu — durvju paneli. Turklāt tagad, lai atvērtu vai aizvērtu logus, vairs nav visu laiku jātur nospiests attiecīgais taustiņš. Sēdekļi tikuši pie jauniem, stilīgiem un pat nedaudz profilētiem muguras balstiem, kuru atzveltni izšūts pat modeļa nosaukums, taču kopējo sēdpoziciju tas nav diez ko uzlabojis. Dasteram ir samērā augsta grīda, tādēļ sēžamvieta novietota salīdzinoši zemu no grīdas, tomēr sēdpozicija ir veidota visai stāva un sēdekļa padībeņa stāvokli nevar daudz mainīt (tikai — augstāk/tuvāk vai zemāk/tālāk) attiecībā pret tikai augstumā regulējamo stūri. Taču reizē ar kruīzkontroles ieviešanu šīm sēdpozicijas īpatnībām vairs nevajadzētu radīt vadītājam diskomfortu arī garos braucienos. Akustiskā komforta uzlabojumi salonā nūdien ir jūtami. Labāka skaņas izolācija panākta ar rūpīgāk nopakotu starpsienu starp motoru un salo-

„Duster” aprīkots ar 1,5 l dCi dīzeli, kas 110 ZS jaudīgā versijā joprojām ir nepārspēts veikspējas un ekonomijas kompromiss. Faktiski jau šim vieglajam krossoveram nekas lielāks un jaudīgāks nav nepieciešams. Motors darbojas viegli un klusi. leminot grīdā, salonā labi dzirdams dīzeļa dūsmīgais urkšķis. Dīzel/dzinējs ir nīpris un apskaujami elastīgs, bez problēmām var no vietas uzsākt ar otro pānesumu, bet pilsētas ātrums mierīgi braukt ar piekto robu. Sešpakāpju manuālās pānesumkārbas svira ir gara, taču vajadzīgajos robos vienmēr izdodas trāpīt precīzi. Sajūgs izceļas ar neparasti īsu gājienu, bet tas ir tikai pierašanas jautājums. Stūres reakcijas ir vieglas un saprotamas, bremzes savukārt — asas, taču prognozējamas. Arī šosejas režīmos grēks būtu sūdzēties par motora enerģijas trūkumu. Par vidējo degvielas patēriņa rādītāju varu teikt, ka tehniskajos datos uzrādīto 5,1 litru uz simtu gan

degustācijā apstiprināt neizdevās, taču realitātē sasniegtais cipars nedaudz tuvāk sešiem litriem uz 100 km vienāla ir iespaidīgs.



„Duster” galvenais trumpis ir gaitas komforts — tas pārliecinoši stabili turas uz jebkāda, pat nežēlīgi lāpīta un „buldozerēta” Latvijas ceļa seguma, gandrīz nejutot ne asfalta bedres, ne sliktu bruģi, ne granteniekā „trepī”. Viens no komfortablākajiem auto, ar kādu man degustētāja gaitās jebkad nācies braukt! Piekare mīksta un energoietilpīga. Ātrumā manevrējot, jūtas virsbūves sānsveres. „Duster” piekarei ir garāki gājieni, nekā jebkuram krossoveram, tādēļ auto mazliet vairāk sasveras pagriezienos, atgādinot par brīdinošo uzlīmi uz saulesarga, taču, izvēloties pagriezieniem adekvātus ātrumus, braukšana ir absolūti droša un komfortabla. Jāņem vērā, ka „Duster” nevajadzētu izvīrīt augstas prasības pret tā dinamiku un uzvedību uz asfalta, jo gaitas īpašības ir atbilstošas mašīnas praktiskajai orientācijai — augsts klīrenss un energoietilpīga piekare nodrošina komfortablu pārvietošanos pa sliktas kvalitātes ceļiem. „Duster” imunitāte pret Latvijas ceļu atspēlējas ar ne pārāk precīzu vadāmību un sānsverēm likumos. Stūre nav pārāk informatīva, turklāt mazākā ātrumā tā šķiet nedaudz smagnēja, bet lie-

ielā, bet droši braukt pa paralēlajām Tapešu un Dreilīņu ielām, nebaudoties tur nolauzt auto riteņus...

Vecā ideja — samazināt auto masu, mēs palielinām tā caurgājību — spoži iemiesota „Duster” konceptā. Pazemināto pānesumu dasterītim nemaz nav, jo šāda ekstra lieki sadārdzinātu masu un cenu. Taču sešpakāpju kārbas pirmais pānesums ir neiedomājami īss, jo paredzēts bezceļa apstākļiem. Uz normāla seguma izkustēšanos no vietas mierīgi var sākt ar otro pānesumu. „Duster” 21 cm augstais klīrenss, lielās riteņu arkas, mazās virsbūves pārkares priekšā un aizmugurē, kā arī pilnpiezīšanas sistēma no „Nissan X-trail” padara to par vienu no bezceļos varošākajiem auto, kas gatavs cīņai ar visām dabas stihijām. Turklāt ar transmisijas ripuli starp sēdekļiem var brīvi izvēlēties — lietot tikai velkošo priekšu, atstāt pakāļējo riteņu pieslēgšanu elektronikas ziņā vai pieslēgt tos pastāvīgi „Lock” režīmā un doties īstā bezceļā. Un tas nozīmē ne tikai nogriezties no šosejas pa granteniekā līdz lauku īpašumam, bet arī pārliecinoši mērot ceļu pa baļķvedēju izdangātām meža stīgām.

Degustācijas secinājumi

Braucot ar „Duster”, es atcerējos par pirmo Eiropas džipu — britu „Land Rover”, ko pasaule pirmoreiz ieraudzīja tālajā 1948. gada 30. aprīlī Amsterdamas autosalonā. Lendrovers bija liels, masīvs un jau toreiz tehniski diezgan primitīvs, taču kopš tā laika tas lieliski kalpo visā pasaulē gan kā armijas transportieris, gan kā ekspedīciju auto, gan kā sporta mašīna un lauksaimniecības tehnika. Šis nemirstīgais auto tiek ražots vēl joprojām, nonākot pretrunā ar vispietiecīgākajām automobiļu tehnikas progresa prasībām! Sešdesmit gados oriģinālais „Land Rover” neskaitāmas reizes mainījis modeļu indeksus, 1990. gadā pārdēvēts par „Defender”, vismaz četras reizes nomaiņījis savu 4x4 transmisiju pret jaunāku, bet, neskatoties uz visu to, būtībā mūsu priekšā vēl arvien ir dzīvs reliks — auto, kura dzimšanas gads ir 1948. Degustācijas braucienā radās doma: ja reiz kādam no šobrīd nopērkamajiem auto modeļiem izdosies atkārtot ko līdzīgu „Land Rover” stāstam, tad visdrīzāk šis auto būs tkai un vienīgi „Dacia Duster”!

Pēc savas pirmās modernizācijas „Duster” nav zaudējis ne grama pievilcības — joprojām robusti visurgājēja apveidi, vienkāršs un efektīvs. Jaunā restē un alumīnija reliņi, manuprāt, nemaz nav obligāti, bet pastāvīgās dienas gaismas lukturu stūros gan ir ikdienā noderīgas. Tagad dasters izskatās gandrīz kā labs parketa džips, taču maksā ievērojami lētāk, bet palaidiet to dubļos, tad sapratīsiet, kāpēc tas nemaz nav īsti pieskaitāms pie krossoveru kategorijas! Piekares energoie-

tilpība ir vienkārši apskauzama. Nemot vērā vispārzināmās Latvijas ceļa nacionālās īpatnības, var droši apgalvot, ka vidusmēra braukšanas apstākļos „Duster” spēj nodrošināt izcilu vidējā komforta līmeni. Un šajā ziņā tam būs grūti atrast līdzvērtīgu konkurentu. Vairums sugasbrāļu taču lepnī saucas par pilsētas krossoveriem. Arī „Duster” pilsētā jūtas labi, priecējot ar lielisku manevrētspēju. Taču dasterīša īstā stihija ir slikti ceļi, vēl vairāk — tas lieliski iztiek arī vispār bez tiem. Starp „Duster” daudzajiem talantiem galvenais ir absolūta vienaldzība pret segumu un spēja pārvarēt bezceļu šķēršļus ar īsta visurgājēja vērienu. Arī pēc modernizācijas tas joprojām iekšpusē neizskatās pēc sapņu auto salona, taču — kad pierod, no „Duster” stūres raušus nevar atraut. Atzišos, degustācijas noslēgumā, kad jau vedu dasterīti atdot uz „Mūsa Motors” salonu, vēl izlaidu nelielu likumu līdz Baldonei, paplosīties pavasara šķidroni Mežakalna slēpošanas trašu apkārtnē. Un, kad pamatīgi notašķītais auto beidzot bija atdots, man radās grūti pārvarama vēlēšanās pašam kļūt par „Duster” īpašnieku... Nē, es negrāso pārdot savu eleganto kupeju, taču, lai laime būtu pilnīga, dasterītis būtu ideāls otrais auto, ar ko ikdienā braukt ziemā un doties brīvdienā izbraucienos, nokļūstot pēc iespējas tuvāk dabai.

Maksimāli aprīkots „Dacia Duster” gan vairs nemaz tik lēts nešķiet — maksā tuvu 20 tūkstošiem eiro. Taču jebkurš konkurents tik un tā ir dārgāks, turklāt pēc modernizācijas cena nav pieaugusi. „Duster 1.6 4X2” sākumcena ir 11 155 EUR, bet „Duster 1.5 dCi 4X4” maksā, sākot no 17 144 EUR.

SIMONIZ SENSACIONĀLI PAMANĀMS



SIMONIZ BACTO TO BLACK
Melnas krāsas plastmasas detaļu kopšanas līdzeklis. Paredzēts bamperu kopšanai.

SIMONIZ RINSE OFF WAX
Vasks, kuru nevajag iepulēt! Apstrādātās auto virsmas noskalojiet ar ūdeni un nosusiniet. Efekts ir ātrs un pamanāms.

SIMONIZ UPHOLSTERY CLEANER
Efektīvs tīrīšanas līdzeklis. Efektīvs tīrīšanas līdzeklis.

SIMONIZ ALLOY CLEANER
Lieto disku tīrītājs. Bez pūšiem notīra bremžu putekļus un ceļa netīrumus.

SIMONIZ DASHBOARD SATIN-NEW CAR
Paneļu kopšanas līdzeklis ar jauna automašīna aromātu. Apstrādātās virsmas iegūst satīna efektu.



OFICIĀLAIS SIMONIZ IZPLATĪTĀJS LATVIJĀ



Zemitāna iela 6, Rīgā, tel. 67317064. www.dansg.lv

A Moto ziņas

Pirmie pavasara vēstneši

Artis Eglītis

Foto: Artis Eglītis

Par pirmajiem pavasara vēstnešiem pieņemts uzskatīt motociklistus, jo tie parādās vēl pirms kūlas dedzinājiem vai meitenēm īsos svārkos. Kūlas dedzināšanas epicentrs pēdējos gados no Latvijas pārcelts uz Īriju un Lielbritāniju, meitenēm aprīļa sākumā notiek pašām savas modes izstādes, bet vēl pirms viņām Ķīpsalā motociklistus pulcēja izstāde „Motocikls 2014”.

Solis uz vietas

Pagājušajā gadā jau optimistiski šķita, ka šī izstāde sāk iegūt ne tikai savu seju, bet arī diezgan rietumnieciskus vaibstus un spēj progresēt gan pašu dalībnieku, gan viņu komunikācijas ar apmeklētājiem ziņā. Diemžēl 2014. gads neatnesa nekādas jaunas pozitīvas pārmaiņas.

Jā, dalībnieku sastāvs bija diezgan spēcīgs (no tirgus līderiem nebija tikai „Suzuki”, „BMW” un „Harley Davidson”), jā, katrā stendā bija vismaz divas apskatīšanas vērtas novitātes, taču to pasniegšanas veids atkal piekļūboja kā Āgenskalna tantiņa nūjošanas nodarbības. „Honda” atkal dominēja pār visiem ar savu gaišo, plašo un rotējošo stendu, ar savām fototapetēm kaut ko vēlējas pateikt „Ducati”, un... tas arī viss. Motociklu sarindošana ar sāniem kopā — cits pie cita — labi noder, ja cenšamies imitēt šprotu novietojumu konservu bundžā, taču jaunumu apskati tas nepavisam neveicina.

Vietas trūkums bija izjūtams itin spēcīgi, jo motocikli dalīja Ķīpsalas halli kopā ar laivām attiecībā viena trešdaļa pret divām trešdaļām. Visam pa vidu vēl maisījās daži vieglie automobiļi, jocīga izskata puslaiva pusamfibija „Vētras putns”, kā arī nelielam helikopteram līdzīgs autožīrs. Toties otrā hallē, kur valdīja sports un atpūta, brīvas vietas bija daudz vairāk un pat varēja dzirdēt savu atbalsi.



vēsturi un neleposimies ar to, velti gaidīt, kad to veiks kāds cits.

Vecās „Ridziņas” bija ļoti dažādā stāvoklī — gan perfekti restaurētas, gan kā tikko no opja šķūnīša izvilktas, gan krietni uzlabotā izskatā, kādu lielsērīju ražošana nekad nespētu nodrošināt (par šādu atjaunošanu pūristi gan smīknā). Taču kopējo ideju „Retromoto” stends pauda veiksmīgi — līdzīgi kā Remarks visu mūžu rakstīja vienu romānu, tā „Sarkanā zvaigzne” vairāk nekā 20 gadus ražoja vienu mopēdu. Nu, labi, divus, jo vienātruma 45 cm3 motovelosipēdiem bija savs evolūcijas zars, ko aizsāka „Gauja”, tad turpināja savā starpā ļoti līdzīgie „Rīga-5” un „Rīga-7”, pa vidu iespraucās revolucionārais, bet neveiksmīgais „Rīga-11”, līdz „Rīga-13” atkal atgriezās vecajās slīdēs. Kā ūnikums vērtējama izstādītā 80. gadu sākuma „Rīga-11-2” (nosaukums nosacīts, biežāk zināms vienkārši kā pārejas modelis) ar 11. modeļa rāmi un 13. modeļa benzīnbāku.

Divātrumu 50 cm3 mopēdu evolūcija bija trakoti lēna: „Rīga-3” uzskatāma tikai par „Rīga-1” kļūdu labojumu, bet „Rīga-4” konstrukcija palika praktiski nemainīga vēlākajos 70. gadu „Rīga-12” un „Rīga-

80. gadu atmodu stendā demonstrēja trīs „Mini” (no kuriem „Rīga-26 Mini” bez pakalpojumiem amortizatoriem ir visvērtīgākā, jo retākā), „Rīga-24 Delta”, kas jau izskatījās pēc kārtīga motocikla, un trīs „Rīga-36 Stella” (katra ar savu motora variantu — lietuviešu „Vairas”, poļu „Dezamet”, čehoslovāku „Jawa Babetta”). Tad, kad izstādē prāts bija pārslogots ar jauno modeļu novērtēšanu, sirds atkal vilka pie vecajiem mopēdiem un centās atcerēties, kādās proporcijās benzīnam bija jāpielej eļļa, lai sagatavotu degvielu kūpošajiem divtaktņiem...

Franču ekskluzīvs

Patīkams pārsteigums bija izstādes nemotociklu pusē ieraudzīt ļoti interesantu braucamo — franču firmas „Moustache” elektrisko velosipēdu jeb e-baiku. Tajā izmantotā elektromotora ideja ir palīdzēt braucējam (vai braucējai, jo pieejami arī modeļi sievietēm) mīt pedāļus un sasniegt lielāku ātrumu — līdz pat 45 km/h. Ar parasto velosipēdu grūti ko tādu dabūt gatavu. Paši franči lepojas, ka ar viņu e-baiku kalnā var uzbraukt tikpat ātri, kā nobraukt no tā lejā.

Izstādītāis „Moustache Samedi FS 27/9 Titanium” ir gandrīz vai perfekti nostrādāts apvidus divritenis (protams, perfekti, jo „Moustache” darbinieki katru e-baiku samontē ar rokām, pievienojot tam plāksnīti ar kārtas numuru) ar augstvērtīgiem komponentiem („Bosch” elektromotors un akumulatoru bloks, „Shimano” transmisija, „Fox” piekares), oriģināla dizaina rāmi, kā arī dažāda diametra riteņiem (29 collu priekšā un 27,5 collu aizmugurē). Ar vienu akumulatora uzlādi var nobraukt līdz 100 km, pēc tam tas kādu pusotru stundu jālādē. Vienīgā nelaime ir šīs brīnummašīnas cena — aptuveni 4500 eiro. Pieejami gan arī lētāki un vienkāršāki pilsētas un ceļa modeļi.

«Honda» konfekšu tūta

Ar vislielāko jaunumu birumu kā no konfekšu tūtas apmeklētājus sagaidīja „Honda”. Šķiet, viņiem izdevās parādīt gluži vai visas novitātes no pērnā rudens Milānas motosalona. Piemēram, ar jauno divcilindru „NC 750” motoru (darba tilpums palielināts līdz 745 cm3, jauda pie-

kā radīta. Dizaina ziņā mazliet žēl, ka leģendārais sporta tūrisma motocikls „Honda VFR 800F” (V4 cilindri, 782 cm³, 106 ZS) savā jaunajā paaudzē šķiries no iepriekšējā gluži vai itāliskā šarma un tagad izskatās tāpat kā citi, taču tehniski tas joprojām ir lielisks.

Par superbaiku cenšas izlikties „Honda CBR 650F”, kas patiesībā ir praktisks ikdienas motocikls ar pilnizmēra plūsmvirzi, tērauda rāmi un četrcilindru 649 cm³ 85 ZS motoru. Tās dvīņumāsa „Honda CB650F” pēc konstrukcijas ir tāda pati, tikai tai ir mazāk plastmasas kankariņu (ietaupām trīs kilogramus), kas ļauj labāk aplūkot piedauzīgi izlocītās izpūtēju caurules.

Turpinājums 6. lpp ➤



Ford piekares un bremžu sistēmas remonts – atlaide 20% (darbam un rezerves daļām)

Kuras izvēlēties?



Izvēlies Goodyear riepas!

**Maksā par 3
un saņem 4!**

RIEPU MAIŅA

TIKAI **€22,00***
Ls15,46*

Iegādājoties jaunas Goodyear riepas un veicot to maiņu mūsu servisā, saņemsiet riepu glabāšanu uz sezonu **BEZ MAKSAS**.

Auduma paklājiņu komplekti ar 15% atlaidi!

Logu slotiņu komplekti Dubļu sargi ar 25% atlaidi!

Salona filtrs un tā maiņa

CENA SĀKOT NO **€35,00**
Ls24,60

Piesakies servisa apmeklējumam pie Ford pārstāvjiem www.ford.lv
Piedāvājums ir spēkā līdz 31.05.2014.

* riepu maiņa jebkuras markas automobilim ar riteņu diskiem līdz 17 collām.



FORD SERVICE



Rīga, mana Rīga...

Sāksim ar stendu, kura parādīšanos šāda tipa izstādē tiku gaidījis jau vairākus gadus. Proti, biedrība „Retromoto” eksponeja lielāko daļu no Rīgas motorūpniecības „Sarkanā zvaigzne” ražotajiem mopēdiem. Malači, jo, ja mēs paši neuzmanīsim savu

16”, kā arī 80. gadu „Rīga-22”. Protams, ne jau konstruktori slinkojoja (patiesībā bija gluži otrādi!), bet gan inertā ražošanas plānveida ekonomikas apstākļos bija tendēta uz to, lai milzīgā apjomā saražotu vienkārši KAUT KO, nedomājot nedz par kvalitāti, nedz iespējām mainīt modeļus, ejot līdzī laika garam.

Originālās rezerves daļas japāņu auto

NO NOLIKTAVAS UN PĒC PASŪTĪJUMA 4-10 DIENU LAIKĀ

67610 986, 67622 585, fakss 67622 575
SIA «DTS», Vienības gatve 18, Rīga
dts@dts.lv www.DTS.lv

Pirmie pavasara vēstneši

➤ Turpinājums no 5. lpp

Pagājušā gada izstādes apskatā salīdzināju „Honda Gold Wing F6B” ar kubiešu lodes grūdēju — tādu pašu lielu, melnu, apaļu un jaudīgu —, bet šogad „Honda” dizaineri likuši lodes grūdējai vēl vairāk izģērbties un ieguvuši „Gold Wing F6C”, kas pazistama arī kā „Valkyrie”. Sešcilindru 1832 cm³ boksermotors ar 117 ZS jaudu palicis tas pats, riteņu bāze pagarināta līdz 1707 mm, bet striptīza laikā pazuduši daudzi desmiti kilogramu — valkīra tagad sver „tikai” 341 kilogramu. Vizuāli līdzīga, it īpaši melnā krāsā, ir „Honda CTX 1300”, tikai tai sānos rēgojas mazāks V4 cilindru 1261 cm³ 83 ZS dzinējs no „Pan European”, bet riteņu bāze ir 1645 milimetri. Stila saglabāšanas nolūkos tai nav nedz augsta priekšējā stikla, nedz pasažiera atzveltnes.

«Ducati» sarkanais šarms

Par izstādes skaistāko motociklu varētu kronēt trešās paaudzes „Ducati Monster”, it īpaši tā dārgākajā modifikācijā „Monster 1200S” ar smalkākām „Ohlins” piekarēm un par desmit zirgspēkiem lielāku jaudu (145 ZS no V2 cilindru 1198 cm³ „Testastretta 11” motora). Monstrs vairs nav huligānisks, tas kļuvis lielāks (bāze pagarināta par sešiem centimetriem — līdz 1511 mm), apjomīgāks un pieradinātāks ar elektronisku sistēmu palīdzību, taču Itālijas gars dizainā saglabāts. No diža cauruļu būra palicis tikai kautrs trīsstūritis priekšpusē pie stūres, jo tagad motors kalpo kā nesošais elements un aizstāj rāmja viduci.

Tiesa, turpat „Ducati” stenda malīnā atradās arī superbaiks „1199 Panigale”, kas saņēma 2013. gada „Red Dot” dizaina balvu, taču tas jau ir pagājušā gada debi-



tants, tāpēc mēs to savā improvizētajā „Miss Moto” konkursā neņemām vērā.

Trakie apelsīni

Pilnīgi citā dizaina stilā veidots muskuļmotocikls „KTM Super Duke 1190R”, ko par mežoni un dzīvnieku dēvē paši kompānijas reklāmas brošūru autori. Tā V2 cilindru 1301 cm³ dzinējs iegūts, izborējot „RC8” motoru, kas nu sasniedz 180 ZS — nopietns lēcieni attīstībā no vecā „Super Duke 990”, kam bija 120 ZS! Djūkam ir pilnībā regulējamas WP piekares, hrommolib-dēna cauruļu fērmas tipa rāmis, konsoles piekare aizmugurē — plāni klāsies ne vien „Ducati”, bet arī „BMW”, „Aprilia” un „MV Agusta”, par japāņiem pat nerunājot.

No mierīgākiem „oranžās kompānijas” jaunumiem jāizceļ kompaktā ielas sporta rakete „KTM RC 390” (viencilindra 373 cm³, 43 ZS), kas sver tikai 147 kilogramus. Tās dizains patapināts no „Grand Prix” sacīkšu bolīdiem, tikai zīmēts asākām līnijām ar akcentētu garu raketes degunu priekšā. Ar cauruļu fērmas rāmi „KTM” tagad lepojas ne mazāk kā „Ducati” kād-

reiz un krāso to oranžu. Bāze, salīdzinot ar tāda paša formāta viencilindra „Duke”, saīsināta par 20 mm, tātad vadāmība būs asāka.

Zināms pārsteigums bija enduro mocis „KTM Freeride 250R”, ko ražotājs pozicionē kā motociklu aktīvai atpūtai. Pārsteigums tāpēc, ka jaunus modeļus ar divtaktu motoru mūsdienās gadās sastapt ļoti reti. Šeit jau zināmā „Freeride” šasijā iemontēts spēka agregāts no sporta enduro „KTM 250 EXC” (iespējams, deforsēts). Rezultātā iegūta kalnu kaza, kas sver tikai 92,5 kg un labi jūtas gan mežā, gan dubļos, gan starp akmens blūkiem.

„Husqvarna” atgriežas Zviedrijā Ar šādu reklāmas vēstījumu notika firmas „Husqvarna” īpašnieka maiņa, pārejot no „BMW” pie „KTM”. Tiesa, ja zinām, ka tagad „Husqvarna” tiek uzmanīgi apvienota ar „Husaberg” marku un „Husaberg” motociklus jau kādu laiku ražoja nevis Zviedrijā, bet gan Austrijā, kopā ar „KTM”, tad šī atgriešanās pie zviedru saknēm šķiet mazliet sadomāta. Toties visām 2014. modeļu gada huskvarnām dizains izstrādāts vecajā 80. gadu sākuma stilā ar nacionālajiem zili dzeltenajiem akcentiem.

Tehniski jaunā „Husqvarna” modeļu saime bāzējas uz „KTM „motoriem un „Husaberg” ritošo daļu ar „WP” piekarēm. Saimē ietilpst septiņi sacīkšu enduro modeļi un seši krosinieki ar dažādas kubatūras divtaktu un četrtaktu dzinējiem. Lielākā daļa no tiem arī bija apskatāma „Husqvarna” stendā, ieskaitot Augusta Justa kaujas mocis dalībai pasaules čempionātā motokrosā, kas būtu varējis kalpot par labu publikas pievilinātāju, ja vien būtu nolikts redzamākā un apgaismotākā vietā.

«Yamaha» jaunumi

„Yamaha” stendā novitāšu netrūka, trūka tikai noformējuma un kādu īpašu norāžu, kā jaunumus pamanīt starp citiem „nejaunumiem”. Izskatās, ka kompānija grasās iet cilindru skaita samazināšanas virzienā. Ar ielas modeli „MT-09”, kas ir krossovera un neikeda stilu sajaukums, firma atgriežas pie trīscilindru koncepcijas kā 70. gadu sākumā: tā spēka agregāts tapis uz „R1” bāzes, nogriežot vienu cilindru. No 847 cm³ „Yamaha” iegūst 115 ZS.

„Yamaha MT-07” ir stilīgs rodsters, kas var atņemt pircējus ne tikai citiem japāņiem, bet arī „BMW” vai „Ducati” lētākajiem modeļiem. Rindas divcilindru 689 cm³ 75 ZS motors darbojas pēc „Big Bang” principa un imitē V2 darbību ar 270 grādu aizdedzi. „Yamaha MT-07” ir vieglāka par konkurentiem, lai gan no alumīnija izgatavota tikai pakalējā dakša, bet rāmis — no tērauda caurulēm. Priekšējā dakša gan izskatās tāda lēta, taču kopumā agresīvais dizains tapis vienotā stilā ar lielāko „MT-09”.

Turpat blakus varēja apskatīt jaunās paaudzes krosa „Yamaha YZ 250F” ar otrādi apgrieztu cilindru, degvielas iesmidzināšanu, kompaktāku alumīnija rāmi un īpaši zemu degvielas tvertni, kas neiziet ārpus rāmja un sēdekļa gabarītiem un netraucē sportista kustībām. Ar šo nogludināto dizainu kā pagājušā gada rūpnīcas komandas sacīkšu krosiniekiem „YZ 250F” šķiet modernāks savas klases aparāts. Skūteru segmentā lielākais jaunums izstādē bija „Yamaha X-Max 400” ar pārmainītu dizainu, 395 cm³ 31,5 ZS viencilindra motoru un ABS jau standartaprīkojumā.



Grand Picaso”, kas šķita jau laikus ieradies uz aprīļa vidū gaidāmo autoizstādi, bet ārpusē pie halles durvīm dižojās īpatnējs transporta līdzeklis „John Deere Gator XUV 855”, kas arī izskatījās vairāk gaidām autosalonu vai meža un dārza izstādī. Pats amerikāņu traktoru ražotājs to dēvē par utilitāro krossoveru, bet mums tas vairāk šķita kā maza traktora ģēnu piejaukums tikpat miniatūrai kravas mašīnītei, kas ietērpta četrriteņu motocikla drēbītēs. „Gator „gan nav nekāda rotaļlieta, bet kārtīgs darba instruments, kas var pārvadāt gandrīz pustonnu kravas un apriņķots ar trīscilindru 854 cm³ 25 ZS dīzelmotoru, variatora transmisiju un pilnpiedziņu. Taču tas uz motocikliem, protams, vairs nekādi neattiecas.

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 nomaīņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.



Motors A5
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

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

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

STAG auto gāzes
iekārtas

ekonomija
un ekoloģija

TRANSBALTIJAS TIRDZNIECĪBAS
KORPORĀCIJA

Rīga, Maskavas iela 449
Tel.: 67266327, 29240101
www.transbaltija.lv

autGāze
GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.
Uzstādot iekārtas pie mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.
AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem,
elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas,
magnetolas, parkošanās sensorus.
Uzpildām un remontējam **KONDIČIONIERUS.**

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

Glemroks sacīkšu trasēs...

➤ Turpinājums no 2. lpp.

Ļu, Johens Mass ieguva „Pole Position”, veicot apli ar vidējo ātrumu 155 km/h. „Porsche Kremer” atkal bija otrā, bet trešo starta vietu visiem par pārsteigumu ieguva „Lancia Stratos Turbo”, apsteidzot visus „BMW”. Sesto ātrāko kvalifikācijas apli uzrādīja vēl eksotiskāka itāliešu mašīna „De Tomaso Pantera”. No starta atkal pārliecinoši priekšā izrāvās abas „Porsche 935” mašīnas. Karlo Fačeti/Vitorio Brambilla ar „Lancia” brauca trešie un, kad „Kremer Porsche” neizturēja ātrumkārbu, uz laiku pat nokļuva otrajā pozīcijā, tomēr arī šoreiz garās sešu stundu sacīkstes kaprizējai „Stratos” izrādījās par grūtu. Gluži tāpat kā 1. posmā, pēc sešām stundām finišu pirmā sasniedza „Martini Racing Porsche 935” ekipāža Žakijs Ikss/Johens Mass. Otrie mērķi sasniedza Haralds Grohs un Sems Poušs ar „Alpina-Faltz BMW 3.5 CSL”, bet trešā finišēja zviedru ekipāža Kenets Leims un Kurts Simonsens ar „Porsche Carrera RSR”. Milžu cīņa „Porsche” pret „BMW” pagaidām norisinājās „vienos vārtos” ar redzamu Štutgartes pārkumu.

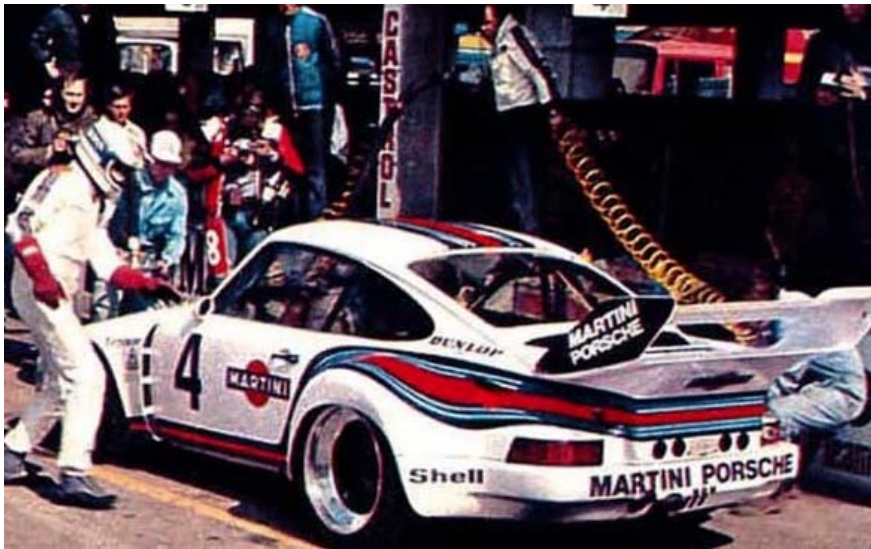
Trešā posma sacīkstes — sešas stundas Silverstonā — kļuva par aizraujošāko no čempionāta posmiem. Lai gan „Lancia Turbo” šoreiz nepiedalījās, „Porsche” ieguva jaunu nopietnu sāncensi — „BMW” rūpnīca pieteica „CSL” modeļa 750 ZS jaudīgu 3,2 litru turbosvērījumu, ko uzticēja vadīt abiem zviedru F-1 pilotiem — Ronijam Petersonam un Gunnaram Nilsonam. „Pole Position” atkal ieguva Johens Mass ar „Martini Porsche 935”, bet zviedru „BMW Turbo” atpalika tikai par nepilnu sekundi, apsteidzot „Kremer Porsche”. Tehniskajā komisijā „BMW” pārstāvji norādīja, ka „Porsche” mašīnām ir neatbilstoši motora pārsegi, un pēc garām diskusijām tika panākta vienošanās, ka standarta motora pārsegiem jābūt uzstādītiem, sākot ar nākamā posma. Tas nozīmēja, ka turpmāk „Porsche” varētu rasties nopietnas problēmas ar aizmugurē novietotā dzinēja dzesēšanu. No starta vadībā izrāvās Ronijs Petersons ar „BMW Turbo”. Žakijs Ikss nokāva „Porsche” sajūgu, un Johens Mass, neievērojot drošības prasības, izlēca trasē, lai savam pāriniekam palīdzētu aizstūmt mašīnu līdz boksiem,

sekundes. Pēc nelaimīgā pītstopa Heijers brauca kā traks, taču — lai finišā nokertu „BMW”, viņam pietrūka 20 metru. „BMW” pirmo uzvaru čempionātā guva britu komandas „Tom Walkinshaw Racing” sagatavotais „3.5 CSL” ar pilotiem Džonu Ficpatriku un Tomu Vokinšovu.

Ceturtais posms norisinājās legendārā — Nirburgringas „zaļajā ellē” — Nordšleifē, kurā dalībniekiem bija jāveic 1000 km distance. „Lancia” atkal nepiedalījās, šoreiz nebija arī „BMW Turbo”, jo rūpnīcas komanda jau iepriekš paredzēja, ka šeit ātrumkārbai nav ne mazāko izredžu izturēt zvērigo turbodzinēja jaudu. „Martini Racing Porsche 935” šoreiz pilotēja Manfrēds Šurti un Rolfs Stommelens, jo F-1 piloti Ikss un Mass šajā nedēļas nogalē startēja F-1 Monako GP izcīņā. Lai gan „Porsche” dzinējam bija uzstādīta jauna dzesēšanas sistēma un pirms kvalifikācijas nebija pieticis laika to pienācīgi izmēģināt, Manfrēds Šurti brauca ļoti ātri, riskējot nokaut dzinēju, taču risks attaisnojās — viņš ieguva „Pole Position” ar vidējo ātrumu 180 km/h. Kuriozs gadījums notika ar „Georg Loos Racing” privātkomandas „Porsche 934”, kas bija sagatavota atbilstoši 4. grupas noteikumiem un uzrādīja ceturto ātrāko laiku, — naktī pirms pašas sacīkstes komanda mašīnu aprikoja ar plātākām riepiem un lielāku antisipānu, lai pieteiktu startam 5. grupā un cīnītos par uzvaru kopvērtējumā. Sacīkšu pirmajā stundā pārliecinošu vadību ieguva Rolfs Stommelens ar „Martini Racing Porsche

izdevās — viņi svinēja uzvaru, par gandrīz četrām minūtēm apsteidzot „Georg Loos Racing” privātkomandas „Porsche 934/5”, ko pilotēja Toine Hezemans un Tims Šenkens. Autogigantu cīņā „Porsche” pret „BMW” rezultāts kļuva neizšķirts — 2:2.

Piektais posms bija 1000 kilometru sacīkstes Celtvegas trasē Austrijā. „Lancia” bija atgriezies ar savu „Stratos Turbo”, taču piektdienas kvalifikācijā Vitorio Brambilla pilotētā mašīna aizdegās. Lai gan pilotam izdevās „Texaco” likumā piestāt trases malā un izlēkt no degošā auto, liesmas pieņēmas spēkā tik strauji, ka „Stratos” vairs nebija glābjams un nodega gandrīz pilnībā. „Stratos” nekad vairs neatgriezās sportskāru sacīkstēs, bet pēc četriem gadiem „Lancia” spoži revanšējās



kas par abiem izdevās tikai pēc 16 minūšu ilgām pūlēm — zaudēts bija jau pārāk daudz. Pēc 14 apliem Petersons ieobra boksos ar caurām riepiem, vadībā izrāvās Bobs Volleks ar „Kremer Porsche”, bet pēc 43 apliem zviedru „BMW Turbo” apstājās ar nokautu ātrumkārbu. „Kremer Porsche” bija spiesta mainīt turbīnu, līderpozīcijā nokļuva „Schnitzer” komandas „BMW”, ko pilotēja Dīters Kvesters, taču drīz arī viņš bija spiests izstāties. Cīņa par uzvaru turpinājās starp Džona Ficpatrika pilotēto britu „BMW” un Hansa Heijera „Kremer Porsche”. Visu izšķīra pēdējais boksu apmeklējums — būdams līderis ar trīs sekundžu pārsvaru, Heijers neprecīzi apstājās boksos, degvielas šļūtene izrādījās pārāk īsa — tika zaudētas vērtīgas 24

935”, viņam sekoja „Kremer Porsche” un visa „BMW” armāda. Taču drīz pēc pirmajiem pītstopiem „Porsche” nometnē sākās panika — abas mašīnas viena pēc otras ar dažādiem bojājumiem pietāja trases malā, pat netiekot līdz boksiem. Mehāniķi aizskrēja ar līdzpaņemtajām detaļām un veica remontdarbus turpat trases malā, taču par neatļautu palīdzību abas „Porsche” tika diskvalificētas. Vadību pārņēma Vokinšovs ar britu „BMW”, taču trīs aplus pirms finiša neizturēja dzinējs. Līderpozīcijā negaidīti nokļuva Dīters Kvesters un Albrehts Kress ar „Schnitzer” komandas „BMW”, kas jau trīs reizes bija pretendējuši uz vietu labāko trijniekā, bet nekad nebija sasnēguši finišu, taču šoreiz

ar modeli „Beta Montecarlo”. Zaļais „Schnitzer BMW” piedzīvoja avāriju, spēcīgi taranējot Celtvegas trases apmali, taču mehāniķiem izdevās bojājumus līdz startam novērst. Pirmo starta rindu izcīnīja abas „Porsche” mašīnas — kvalifikācijā uzvarēja Žakijs Ikss, ar „Martini Porsche 935” uzrādot vidējo ātrumu 205 km/h, aiz viņa palika „Evertz Porsche” komandas ekipāža, bet ātrākais „BMW” tai zaudēja jau divas sekundes aplī. Jau pirms pusdistances „Martini Porsche” mašīna bija spiesta izstāties bojātas gāzes trosītes dēļ. Ar sacīkšu direktora mutisku atļauju rūpnīcas pilots Manfrēds Šurti pievienojās Leo Kinnunenam „Evertz Porsche” ekipāžā. To ievēroja „BMW” menedžeris Johens Nērpašs, kurš iesniedza tiesnešiem protestu, pēc kura „Evertz Porsche” tika diskvalificēta. Vienīgā palikusī 5. grupas „Porsche” bija „Kremer” komandas mašīna, kura vēl nebija pilnībā atjaunota pēc iepriekšējās sacīkstēs Lemānā (toga — ārpus čempionāta ieskaite) piedzīvotā ugunsgrēka un nespēja konkurēt ar ātrākajiem „BMW”.

Pēc 1000 kilometriem „BMW” svinēja dubultuzvaru — pirmā finišu sasniedza „Schnitzer BMW” ekipāža Dīters Kvesters/Gunnars Nilsons, aiz viņiem — britu ekipāža Toms Vokinšovs/Džons Ficpatriks. Komandu cīņā rezultāts jau bija kļuvis 3:2 par labu Bavārijai.

Sestais — priekšpēdējais — posms bija sešu stundu sacīkstes ASV, Votkinsglēnā, kopā ar vietējā „TransAm” čempionāta dalībniekiem. Pēc iepriekš piedzīvotajiem



komandai atkal bija divas „Martini Porsche 935” mašīnas, pēc pārtraukuma uz starta atgriezās „Kremer Porsche”, pirmo reizi aprīkota ar „plakanā deguna” priekšgalu, bet „Evertz” ekipāža, kā vienmēr, bija gatava aizstāt līderus, ja tiem gadīties neveiksme. Savukārt „BMW” nometnē līdzās trim ar atmosfēriskajiem dzinējiem aprīkotajām privātkomandu „3.5 CSL” mašīnām atkal bija „slepenais ierocis” — rūpnīcas „BMW 3.5 Turbo” ar uzlabotu ātrumkārbu, turklāt šoreiz izrotāts ar amerikāņu mākslinieka Frenka Stellas veidotu virsbūves grafisko krāsojumu. Tieši ar šo auto Ronijs Petersons izcīnīja „Pole Position”. Dižonas apli veicot ar vidējo ātrumu 182 km/h. Pirmo reizi sezonā „BMW” bija izdevies kvalifikācijā pieveikt „Porsche”! Arī no starta vadībā izrāvās zviedru „BMW” ekipāža Ronijs Petersons/Gunnars Nilsons, bet viņiem cieši sekoja Žakijs Ikss un Johens Mass ar „Martini Porsche”. Taču arī šoreiz ātrajam „BMW Turbo” finišu sasniegt nebija lemts — lidojumu preti uzvarai pārtrauca izjukošais diferenciālis. Pēc sešām stundām pirmajās četrās vietās finišu sasniedza „Porsche” ekipāžas, nodrošinot Štutgartes rūpnīcai pasaules čempiona titulu autoražotāju konkurencē! Savu trešo uzvaru sezonā svinēja Žakijs Ikss un Johens Mass ar „Martini Porsche”, kļūstot par sezonas uzvarētājiem arī neoficiālajā pilotu ieskaitē, otrie finišēja Bobs Volleks un Hanss Heijers ar „Kremer Porsche”, bet trešie — otra „Martini Porsche” ekipāža Rolfs Stommelens/Manfrēds Šurti.

Lai gan 1976. gada sezona pilnībā neattaisnoja 1973. gada lielās cerības, vēlāk izrādījās, ka tā tomēr bijusi aizraujošākā sezona 5. grupas pasaules čempionāta sacīkšu vēsturē, jo turpmākajos gados vienas automarkas — „Porsche” — pārsvars bija pārāk liels, lai saglabātos intriga. Jā, tajos gados Štutgartē vēl būvēja īstus ielas sporta auto — ātrākos par naudu nopērkamos —, kuru savaldīšanai vajadzēja arī zināmu pilotēšanas prasmi, nevis — kā šodien — mulķu drošus pseidoapvidniekus Austrumeiropas jaunbagātniekiem... Tas bija laiks, kad roks vēl bija īsts roks un „Porsche” vēl bija īsts „Porsche”!



A Moto tests

Suzuki SFV 650 Gladius

Ronalds Cimoška

Lai pievilinātu pircējus, transportlīdzekļu ražotāji saviem produktiem bieži vien izvēlas ļoti skanīgus nosaukumus, ar kuriem uzsver konkrētā produkta priekšrocības. „Suzuki” šajā ziņā nav izņēmums. Atcerēsimies kaut vai tādus modeļus kā „Bandit”, „Intruder”, „Hayabusa”. Arī „Suzuki SFV Gladius” nav izņēmums. Zobenu tēma „Suzuki” nav sveša — no tautas atmiņas vēl nav pagaisusi „Katana”. Nu ko, bija „Katana”, tagad būs „Gladius”. Par gladiusu dēvēja īso romiešu zobenu, ko pārsvarā savās cīņās izmantoja gladiatorī. Neliels, bīstams, ātrs. Cik ļoti tas attiecas uz „SFV 650”, mēģināsim noskaidrot.

Dzinējs — tā paša gadiem pārbaudītā „650.” V veida divcilindru motora, ko pazīstam no SV sērijas, uzlabotā versija. Pārmaiņas skārušas aizdedzes sistēmu, dzinējam tagad ir divas aizdedzes sveces uz cilindra, lai optimizētu sadegšanas procesu, nedaudz pārstrādātas cilindra galvas, nedaudz pārstrādāta kļokvārpsta. Lai gan dzinējs nepārsteidz ar elpu aizraujošu jaudu — tam ir tikai 67 ZS —, tomēr par to uztraukties īpaši nevajadzētu. Ņemot vērā, ka šie nepārdzīvu kārtas zīdītāji ir sastūķēti divcilindru V veida motorā, tie ir spējīgi izpausties pilnā apmērā. Motocikla maksimālais ātrums pēc spidometra ir



aptuveni 230 km/h. Ņemot vērā, ka šā motocikla izmantošanas placdarms ir urbānā vide, šāda dzinēja shēma ir ārkārtīgi pateicīga, ņemot vērā šāda tipa dzinēju griezes momentu un vilkmi zemos un vidējos apgriezienos. Luksoforu sacīkstēs šis motocikls būs spējīgs parādīt zobus ne vienam vien sugas brālim. Ļoti viegls sajūgs, apvienots ar vieglu ātrumu pārslēgšanu, padara braukšanu ar „Gladius” par tīro bērnu spēli. Pateicoties vienkāršai, bet tajā pašā laikā pārdomātai konstrukcijai, tas ir ļoti viegli vadāms un nesagādās

dicionālā tipa teleskopiskā dakša, aizmugurē — monoamortizators. Patikamu izbrīnu raisīja tas, ka amortizatoriem ir regulēšanas iespējas — tā ir ļoti reti sastopama parādība šīs cenu kategorijas motocikliem.

Interesanti, ka tieši pārdomātās ergonomikas dēļ uz „Gladius” ērti jūtīsies arī tie, kuri savu dzīvi nesaista ar dalību valsts basketbola izlases vienībā. Arī neliela auguma cilvēkiem nebūs problēmu ar kāju novietošanu uz zemes motocikla apstāša-

nās brīdī. Vienīgās pretenzijas (vai arī es kļūstu jau pārāk piekasīgs) bija pret sēdekli. Lai gan tā dizains diezgan veiksmīgi iekļaujas kopējā motocikla koncepcijā, par ļoti mikstu to nevarētu nosaukt. Tā kā „Gladius” ar standarta piekares regulējumiem ir diezgan paciets (maksā par labo vadāmību), motobraucēja galvenā „darbavieta” pēc stundu ilgas braukāšanas sāka „prasīt” pēc kafijas pauzes. Sporta motociklam sēdekļa mikstums nav pati svarīgākā lieta, bet ikdienas lietošanas transportlīdzeklī noteikti prasītos pēc kaut kā ērtāka.

Lai gan motocikla konstrukcijā nav nekādu īpašu tehnisku „odziņu”, tas ir izdevies diezgan glīts un neizskatās pēc lēta produkta. Mērinstrumentu panelī tam ir iekļauta pat tāda noderīga opcija kā ieslēgtā pāmesuma indikators. „Gladius” dizainā varētu vilkt paralēles ar slaveno „Ducati Monster”: rāmis putnubūris, pasažiera un vadītāja kāpši uz vienas platformas, lukturis — tas viss stipri atgādina sla-

veno itāliešu produktu. Detaļās līdzīgs, bet tajā pašā laikā atšķirīgs. Kā jau pilsētas motociklam pieder (arī pateicoties V veida dzinējam), tas ir šaurs un pilsētas korķos jūtas kā zivs ūdenī. Motocikls ir aprīkots ar kombinēto ABS sistēmu, kuras uzdevums ir nepieļaut riteņu bloķēšanos



«Suzuki SFV 650 Gladius» tehniskā specifikācija

Modeļa gads	2010.
Pašmasa	202 kg
Sēdekļa augstums	785 mm
Riteņu bāze	1445 mm
Degvielas tvertnes tilpums	14,5 l
Dzinējs	
Tips	2 cilindru V veida, 4 taktu
Cilindra diametrs x virzuļa gājiens	81,0 X 62,6
Darba tilpums	645 kub. cm
Kompresijas pakāpe	11,5:1
Jauda	67 ZS
Maks. griezes moments	53 Nm/8400
apgr. min	
Gāzes sadales mehānisms	DOHC, 4 vārsti uz cilindra
Barošana	Elektroniskā ievērpce
Dzesēšanas sistēma	Šķidrums
Starteris	Elektriskais
Transmisija	
Sajūgs	Daudzdisku, eļļā
Ātrumkārbā	6 pakāpju
Galvenais pārvads	Ķēde
Šasija	
Rāmis	Cauruļu
Priekšējā dakša	Teleskopiskā, 41 mm
Aizmugurējā piekare	Tradicionālā, ar monoamortizatoru
Bremžu sistēma	Dalītā
Priekšējās bremzes	2X 298 mm diski, 2 virzuļi
Aizmugurējās bremzes	Viens 240 mm diski, 2 virzuļi
Priekšējā riepa	120/70 R17
Aizmugurējā	160/60 R17
Maksimālais ātrums	Virš 200 km/h

bremzēšanas brīdī, tādā veidā pasargājot braucēju no kritiena. Tomēr ņemot vērā, ka šis nav augšējo plauktu produkts, ABS darbība nav tik efektīva, kā varētu vēlēties, — uz slidenākām virsmām bremzēšanas ceļš, manuprāt, ir pārāk garš; iesācējiem tas būtu ļoti noderīgi, pieredzējušākus braucējus tās darbība varētu kaitināt.

Kopumā „SFV 650 Gladius” varētu raksturot kā labu, ikdienas lietošanai paredzētu, pārbaudītu motociklu cilvēkiem, kas ciena klasiskas vērtības.

turbomotors TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS



Rīga,
Granīta iela 3
Tālr.: 28606746
25511121
info@turbomotors.lv

www.turbomotors.lv

RADIATORI

TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA



RADIATORU SERVIS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA

Maskavas ielā 433B
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.oppozit.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 17a, tālr./fakss: 67346119, 26340782
Rīga, Matīsa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

D52 auto

Autocentrs piedāvā:

- Piekares remontu
- Bremžu remontu
- Elektrosistēmu remontu
- Riepu remontu
- Eļļu nomaiņu
- Auto mazgāšanu, ķīmisko tīrīšanu

Dammes iela 52a (Imantā) tālr. 26153333
d52autoservis@inbox.lv

AUTO RITMS



AUTOEVAKUATORS

24H
T. 2255 5543

TWINAUTO

Kvalitatīvas auto daļas un piederumi

Rīga, Ropažu iela 59
(pretī Čiekurkalna tirgum)
Darba laiks: 9-18, 5. 10-15, Sv. -
www.twinauto.lv



Profesionāls STŪRES IEKĀRTU UN AGREGĀTU

remonts
ar garantiju



AUTO
PIEKARES
UN VIRSBŪVJU
remonts, krāsošana

SIA AUTO RITMS
Rīga, Jelgavas iela 66
Tālr. 67612501 Mob.t. 29473759

STARTERI UN GENERATORI



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

AUTOMĀTISKO PĀRNESUMU KĀRBŪ REMONTA RŪPNĪCA



RECRO
QUALITY THROUGH TECHNOLOGY
www.recro.eu
T.: 2920 7606

Gāzes iekārtas

No vadošajiem ražotājiem
Piedāvājam 5. paaudzes iesmidzināšanas sistēmas, kā arī 1-4 paaudzes risinājumus.

