



4.-7. lpp



5. lpp



5. lpp

Ņem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

JŪLIJS / AUGUSTS
NR. 6 / 2014 (200)

www.autonews.lv

A Degustācija

Auto ģimenei un slepenās izpriecās

«Opel Astra» un «Renault Megane» universāļu degustācija

Agnis Krauja

Mūsdienu autotirgū tagad dominē modeļi, kuros apvienoti vismaz divu spēkratu tradicionālie tipi. Pagājušajā gadā grupā nopietnu Rietumeiropas autožurnālistu centās noskaidrot, kādam īsti jābūt ideālam kompakam ģimenes auto. Minivenos dzīvētelpas ir visvairāk, bet brauciena laikā visbiežāk laimīgi jūtas visi, izņemot pašu šoferīti. Krossoveri sniedz vairāk prestiža un drošības sajūtas, taču salona un bagāžnieka ietilpības ziņā zaudē ne vien miniveniem, bet arī parastiem universāļiem. Tomēr galvenais arguments, kas nosver svaru kausus par labu tradicionālajām vērtībām — kompaktajiem universāļiem —, bija to dinamiskās iespējas un sniegtā braukšanas bauda uz normāla Eiropas līmeņa ceļa seguma. Taču krossoveru un minivenu laikmetā vidējās klases universāļi vairs nedrīkst būt maksimāli ietilpīgas „kūtiņas uz riteņiem” — tiem jāklūst par elegantiem un sportiskiem dzīvesstila vāgiem. Lai kompaktais universālis būtu ideāls ģimenes auto mūsdienīgam, sportiski noskaņotam ģimenes galvam,

«Opel Astra Sports Tourer 1.6 CDTi»

2010. gadā pirmizrādi piedzīvojušā „Opel Astra” universāļa virsbūves variants ar ietilpīgo bagāžnieku tika izstrādāts paralēli hečbekam, tomēr tam ir izteikti indivi-

aksesuāri paspilgtina „Astra Sports Tourer” atlētisko izskatu un komplektā ar efektīgiem riteņu diskem un atbilstoša platuma riepām šā auto neuzbāzīgi sportiskā aizmugure veiksmīgi slēpj savu praktisko dabu, liekot daudzu ģimenes tēvu acīm spoži iemirdzēties.



tam būtu jāspēj ne tikai izvest svētdienas piknikā visus ģimenes locekļus un suni, bet arī sniegt dažus grēcīgus priecīgus brīžos, kad šoferītim vienam pašam sagribas „atvilkt tā pa īstam”. Tātad meklējam ģimenes auto, kuros apslēpta sportiska kaisle...

duāla seja. No vidējā statņa līdz pat aizmugurei „Sports Tourer” virsbūve ir radīta pilnīgi no jauna. Sānu logu grafika sašaurinās aizmugurējā statņa virzienā, bet muskuļotā plecu līnija noslēdzas uzkrītošā, trīs dimensijās veidotā aizmugurējo lukturu komponentē. Degustētā auto „OPC line”

Smalkais mērinstrumentu un vadības ierīču panela dizains izskatās intriģējoši, turklāt, pateicoties virknei pieejamo funkciju, tas ir arī jauno tehnoloģiju placdarms. Vienlaikus jāpiebilst, ka uz panela ir daudz pogu un slēdžu, pie kuru izkārtojuma jāpieņem. Taču vadītāja sēdeklim un stūrei ir plašs regulējumu diapazons, kas nodrošina komfortablu sēdpoziciju ikvienam braucējam. Vēl nenobraucis ne metra, šo auto jau novērtēju ērti, apņemošo sēdekli plašo regulācijas iespēju dēļ.

Ikvienam universāli vērtē pēc bagāžas nodalījuma ietilpības. „Opel Astra Sports Tourer” bagāžniekam ir 500 litru tilpums. Ar noločītu aizmugurējo atzveltni bagāžnieka ietilpība pieaug līdz 1550 litriem, bet tā garums izaug līdz 1835 milimetriem. No klasesbiedriem šos parametrus pārspēj vien „Peugeot 308SW”, bet bagāžas pārvadāšanas ērtību un ergonomikas ziņā „Astra Sports Tourer” ir starp absolūtajiem līderiem. Bagāžas nodalījuma pārsega atvēršana uz augšu ar vieglu plaukstas vai pat elkoņa pieskārienu jūtami atvieglos mantu ielikšanu salonā, ja rokas

Turpinājums 2. lpp ➔

SIA Varāns
AUTO CENTRS

20 gadus
IZTURĒTA KVALITĀTE!

**AUTOSERVISS
AUTO NOMA
AUTO REZERVES DAĻAS
LIETOTU AUTOMAŠĪNU TIRDZNIECĪBA**

MŪKUSALAS IELA 72B/D
RĪGA LV-1004
OFFICE@VARANS.LV
WWW.VARANS.LV

AUTO NOMA: 67627345; 29482510
AUTOSERVISS: 67627339; 29405747
LIETOTAS REZ. DAĻAS: 67627095; 26437437
AUTO TIRDZNIECĪBA: 26322345

**F.P.C.H.
BOMSTAL**
www.bomstal.lv

PIEDĀVĀ

**METĀLA GARĀŽAS
SUŅU VOLJĒRUS
ANGĀRUS
VĀRTUS**

+371 2527 9242
birojs@bomstal.lv www.bomstal.lv

OPEL EĻĻAS UN FILTRA MAIŅA

45€
no

Piedāvājums spēkā vieglajiem automobiļiem, cena vieglajiem komercautomobiļiem - 55EUR, lielajiem komercautomobiļiem - 65EUR. Opel vieglie automobiļi šajā piedāvājumā neietver 2,8l un lielākus dzinējus. Piedāvājums neattiecas uz Opel Antara. Vieglie komercautomobiļi - Combo, Astra Van, lielie komercautomobiļi - Vivaro, Movano. Cenas ietver 21% pievienotās vērtības nodokli. Eļļas maiņas pakalpojums ietver: oriģinālo GM eļļas filtru, oriģinālo GM eļļu un atbilstošos darbus. Tuvāka informācija mājās lapā un pie servisa pārstāvjiem. Piedāvājums spēkā līdz 30.09.2014.

Autorizēts OPEL serviss var būt lētāks, nekā Jūs domājat! Atbrauciet un pārliecinieties! Būsiat laipni gaidīti mūsu servisā!

EURO-AUTO
Raudas iela 12, Rīga, LV1002, Tālrunis +371 67199799

www.opelserviss.lv



**AUTOMĀTISKO
PĀRNESUMU KĀRBŪ
REMONTA RŪPNĪCA**

RECRO
QUALITY THROUGH TECHNOLOGY

www.recro.eu
T.: 2920 7606

D52 auto
Autocentrs piedāvā:

- Piekares remontu
- Savirzes regulēšanu uz 3D stenda
- Bremžu remontu un testu uz stenda
- Starteru un ģeneratoru remontu
- Sajūgu un zobsiksnu nomaiņu
- Eļļu nomaiņu
- Auto mazgāšanu

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

**SAMARIEŠU
LATVIA**

Saņem izziņu
30 minūtēs!

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

- ▶ autovadītājiem
- ▶ ieroču nēsāšanai
- ▶ pirmsterniņa komisija

TĀLR. 67627653
KATRU DARBA DIENU 9:30-17:30
BAUSKAS IELĀ 86, 3. STĀVĀ (CSDD ĒKA)

Auto ģimenei un slepenās izpriecās

«Opel Astra» un «Renault Megane» universālu degustācija



➤ Turpinājums no 1. lpp.

aizņemtas. Ērtības vairo arī „FlexFold” sistēma — pavelkot speciālus, bagāžnieka sānu sienās iebūvētus rokturišus, pakalējo sēdekļu atzveltnes tagad nolaižamas no mašīnas aizmugures.

Galvenais šīs degustācijas iemesls bija nevis „Astra” dizaina neuzkrītoša atsvaidzināšana, bet gan „Opel” jaunās paaudzes 1,6 litru CDTi dizēlis ar alumīnija bloku. Šā agregāta jauda ir 100 kW/136 ZS, bet griezes moments — 320 Nm, vienlaikus ļaujot sasniegt izcilus degvielas ekonomijas un efektivitātes rādītājus — patēriņš samazinājies par 10% un tagad „Astra” vidēji tērē tikai 4,1 litrus uz 100 kilometriem. Kluss, ātrs, ekonomisks un lēts — tieši tādām jābūt mūsdienu dizēliem. Kā jau pārliecinājamies iepriekš, šis dizēli-

tis nav par vāju pat tik lielam septiņvietīgam auto kā „Zafira”. Braucot ar „Astra”, pārsteidz arī atsaucība un plūstošā vadāmība šķiet pat labāka nekā „Insignia”.

„Astra” brauc viegli, precīzi, patikami, ar nelielu uz draiskulībām provocējošu akcentiņu. Pat garā ceļā pie stūres atrasties ir patikami un nenogurdinoši. Papildaprīkojumā pieejamā „FlexRide” sistēma sniedz iespēju izvēlēties „Sport” režīmu, kas auto padara dzīvīgāku. Un otrādi — ja nav, kur skriet, var izvēlēties „Tour” režīmu un mierīgā gaitā kreisēt pa lielceļiem. Pat uz tipiski bedraina Latvijas ceļa „Astra” ir ļoti klusa, ceļa trokšņi ir ļoti apslāpēti. Mašīnas izmērs, pašcieta un plašos diapazonos brīvi pieejamā dinamika liek aizmirst visus vecos pagājušā gadsimta ironiskos jociņus par opeliem.

Degustācijas secinājums. Tāds, lūk, ir

„Astra Sports Tourer” — hečbeka dinamika un universāla praktiskums lieliski sadzīvo vienā auto. Šis „Astra” universālis ir ļoti pārdomāts un praktisks auto, ar labām braukšanas īpašībām un aprīkojumu, kas ļauj tam veidot vērā ņemamu konkurenci kompaktklasē. Tā ietilpīgais salons un bagāžas nodalījums, kā arī lieliskais 1,6 litru 136 ZS dizēlis ir nopietni faktori, kuru dēļ šis auto patiešām ir izskatīšanas vērts priekšlikums, ja meklējat ideālu auto

gās neredzētās lietas baltā universāla salonā ir „Renault Sport” logo, kevlar raksts panelī un efektīgi sarkana svitra. Panelis izskatās visai parasts, gribētos vairāk drāmas, taču ieguvums ir arī normāls analogais spidometrs parastā elektroniskā skaitītāja vietā. Braucot tūlīt atklājas nopietnākas atšķirības — citāds stūres pastiprinātājs, dziļi, cieti sēdekļi un kareivīga izpūtēja skaņa — interesantas pārmaiņas pēc maigajām standarta meganēm, ar ko gadī-

braukšanas režimos arī gūstu prieku no dzīvīga, atsaucīga un pastāvīgā gatavībā elpojoša spēka agregāta, kurš turklāt prot darboties arī diskrēti klusu. Automobilis izceļas ar vieglu un precīzu vadāmību. Tas stingri turas uz ceļa un nevarās no enerģiskiem manevriem, ļaujot izbaudīt visus likumus bez mazākā sasprindzinājuma. Patiešām — īsts „driver’s car”. „Megane GT 220” plānās 225/40 R18 riepas ir standartaaprīkojums, kas gan stipri ietekmē gaitas komfortu uz grumbulainā Latvijas ceļa asfalta. Ar šīm zemprofila riepām gaita ir pacieta, taču ar standarttriteniem „Megane” neapšaubāmi ir viens no komfortablākajiem auto savā klasē.

Degustētā auto opciju sarakstā ir plaša un grezna panorāmas stikla lūka, kuru ar vienu pagriežamu pogu ir ārkārtīgi viegli atvērt un nofiksēt vienā no 5 pozīcijām, bet nav ksenona lukturu. Toties parastiem „Megane GrandTour modeļiem” par 500 eiro var piepirkt GT STYLE paketi, kas parastu dizēlvagonu transporta plūsmā padarīs tikpat atšķirīgu un pamanāmu kā mūsu degustēto.

„Megane GT 220 Sportwagon” ir tautas sporta auto ar garo aizmuguri un pusotru kubikmetru lielu kravas telpu. Bagāžnieka standarta ietilpība ir 524 litru, bet 1600 litru ietilpīgs bagāžnieks (ar 1850 mm garumu) pieejams, kad aizmugures sēdekļi salikti. Šajā sporta automašīnā varat vest ne tikai slēpes, bet arī velosipēdus, suņus un pat nelielu skapi. Un sievasmāte nemaz nepamanīs, ka esat nopircis sev sporta auto, ja vien viņas klātbūtnē atturēsieties spiest pedāli grīdā...

Jāpiebilst, ka šo 220 zirgspēku benzīna



ģimenei.

«Renault Megane GT 220 Sportwagon»

2008. gadā, kad autotirgū parādījās „Renault Megane Grandtour”, mēs pēc degustācijas to nodēvējām par visu laiku elegantāko kompaktklases universāli! „Megane” siluetam netrūkst pievilcības un individualitātes. Kuram vēl kompaktklases auto ir šādas jutekliski izliektas sānu līnijas? Vizuāli „Megane Sportwagon” ir krietni prestižāks par hečbeku un spējīgs konkurēt pat ar lielo māsu lagūnu universāla versijā. Francu „Sportwagon” ir dinamiskas formas, zema, iztiepta jumta līnija un efektīgas, individuālas aizmugurējās blok lampas, kas neļauj aizmirst aizbraucošas mašīnas izskatu — tādas aizmugures optikas nav nevienam citam! Pat piecus gadus pēc pirmizrādes šī „Megane” paaudze vēl neprasās pēc nomainas, un to uzsver pagājušā gada neuzbāzīgais feislifts.

Modernizētās „Megane” reklamēšanai „Euro Auto” izvēlējies neordināru baltā metālikā noformētu „Megane

jies braukt iepriekš.

Arī šajā gadījumā uzmanība vispirms jāpievērš dzinējam. Tas ir 2,0 litru F4R turbo četru cilindru benzīnietis ar 162 kW jaudu un 340 Nm griezes momentu, kas auto ļauj gan sasniegt 240 km/h ātrumu, gan nodrošināt vidējo patēriņu 7,3 litrus



turbodzinēju var dabūt arī „Megane” hečbeka virsbūvēs. Bet, ja kādam ar to vēl nepietiek, jāpatur prātā, ka „Renault” bruņojumā ir vēl „niknāka” „Megane RS” — viens no lētākajiem vienkāršajiem cilvēkiem pieejamajiem superkāriem (par 29 000 eiro ar 265 ZS un 6 sekundēm līdz simtam). Vakareiropā „Megane RS” ir īsts kulta auto un cinās ar BMW par labāko laiku Nordšleife.

Degustācijas secinājums

„Megane GT 220” apvieno temperamentu un praktiskumu — sniedz lielisku kompromisu starp sportu un praktiskām ikdienas vajadzībām. Šī „Megane” brauc un izskatās kā krietni dārgāks automobilis. Tā lido, kad jūs liekat tai lidot, bet pārējā laikā ir pietiekami komfortabls, ietilpīgs un ātrs ģimenes automobilis ar 7,3 litru vidējo patēriņu. Atraktīvā „Megane GT 220” nemaz nav tik dārga — tā maksā tikpat, cik neuzkrītošā „Škoda Octavia RS Combi” ar benzīna motoru un manuālo atzveltni.

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?

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

Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaiņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
 - Elļu 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

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS



Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība
Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148
Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
29541238 29545086
skype: japanautoparts.lv
e-pasts: doks1@navigator.lv
www.japanautoparts.lv

AUTOVEIKALS MAZDA 6 un 626

Jaunas rezerves daļas uz vietas un pēc pasūtījuma



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

9-19
10-15

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 2925389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

CSDD informācija

CSDD novērsusi mēģinājumu Latvijā reģistrēt Beļģijā zagtu BMW X5

CSDD Limbažu nodaļas darbinieki novērsuši mēģinājumu Latvijā reģistrēt ārzemēs zagtu automašīnu BMW X5 ar viltotiem transportlīdzekļa šasijas numuriem (VIN). Pateicoties CSDD darbinieku profesionalitātei un pārbaudē izmantotajām tehnoloģijām, jau pašā sākumā, veicot auto VIN numuru salīdzināšanu, radās aizdomas par VIN numuru viltojumiem. Tālāk informācija par konkrēto automašīnu tika pārbaudīta starptautiskajās informācijas sistēmās un tā rezultātā tika konstatēts, ka automobilis ir zagts Beļģijā. Informācija par šo gadījumu nodota Valsts policijai.

Lai izvairītos no nelegālas izcelsmes auto iegādes, CSDD un Valsts policija jau iepriekš aicinājušas iedzīvotājus, pirms pirkt lietotu auto, pievērst uzmanību vairākām lietām. Proti, iegādāties auto no iepriekšējā īpašnieka vai no oficiāli reģistrēta auto tirgotāja; pārliecināties, vai spēkratam ir reģistrācijai nepieciešamie dokumenti un vai tajos nav saskatāmas viltojuma pazīmes; salīdzināt vai pārdošanas cena ir adekvāta Latvijas tirgum. Būtiski ir apskatīt arī transportlīdzekļa VIN numuru – vai tas ir skaidri salasāms, nav bojāts, nav manāmas pārsišanas vai viltojuma pazīmes, kā arī vai VIN numuri atrodas ierastajās vietās.

Savukārt Iekšlietu ministrijas Informācijas centrā (<http://ej.uz/aun6>) pēc VIN numura iespējams pārbaudīt, vai auto ir / nav izsludināts meklēšanā Latvijā, bet informācija par Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem var iegūt CSDD e-pakalpojumus (<https://e.csdd.lv>) vai mobilajā aplikācijā. Pērkot lietotu auto, svarīgi pievērst uzmanību arī tam, vai braucamajam ir divi atslēgu komplekti (čipi), vai tajos nav saskatāmas viltojuma pazīmes (piemēram, savstarpēji atšķirīgs izskats, bojātas daļas).

Pirms lietota auto iegādes iesakām kopā ar pārdevēju un auto doties uz CSDD nodaļu, lai veiktu agregātu numuru salīdzināšanu, un tikai pēc tam veikt samaksu un reģistrēt auto uz sava vārda. Statistika liecina, ka aptuveni 40% zagto auto ir jaunākas par desmit gadiem, populārākie zagtie auto ir Volkswagen, Audi, Honda, Toyota, BMW.

Konkursa „Gada jaunais autovadītājs – 2014” pusfinālos – autosporta pamati un īsta ugunsgrēka dzēšana

Ar īstu sacīkšu garšu šogad izcelsies visi CSDD un TV raidījuma „Zebra” organizētā konkursa 16-18 gadus veciem jauniešiem „Gada jaunais autovadītājs – 2014” pusfināli, kuriem vēl var pieteikties interneta vietnē www.gadaautovaditajs.lv.

Pietiekšanās termiņi 1.kārtas uzdevumu izpildei: Ventspils pusfinālam: līdz 3.augustam, Jēkabpils pusfinālam: līdz 10.augustam, Rīgas pusfinālam: līdz 21.septembrim. Savukārt Valmieras pusfināls jau notika 5.jūlijā.

Viens no pusfināla uzdevumiem – kartings un tas notiek sadarbībā ar ātrāko Latvijas formulu braucēju Haraldu Šlēgelmilhu un sporta kompleksu „333”. Labākajiem jaunajiem autovadītājiem ne tikai jāiznāc satiksmes noteikumi un jāizprot drošība, bet arī jāamā braukt ātri un precīzi. Labāko rezultātu īpašniekiem šajā uzdevumā Valmieras, Ventspils un Jēkabpils pusfināla sacensībās – īpašas balvas – dalībnieku biļetes uz „RedBullCartFight” Latvijas pusfināliem. Savukārt, pārliecinošākie fināla dalībniekiem sarūpēta iespēja iejusties Haralda Šlēgelmilha blakusēdētāja lomā, dodoties kopīgā izbraucienā pa

trasi ar sportisko Toyota GT86 automašīnu. Vēl īpaši iespaidīgu pārbaudījumu pusfināla dalībniekiem sarūpējuši „FN Serviss” ugunsdrošības speciālisti – kā jārikojas, ja aizdegas automašīna, kā pareizi lietot ugunsdzēsamos aparātus un dzēst īstas liesmas. Šie un citi uzdevumi veidoti tā, lai veicinātu jauniešos izpratni par braukšanas ātrumu, drošību un operatīvu rīcību avārijas situācijās.

Dalībai konkursā „Gada jaunais autovadītājs” ir tikai trīs nosacījumi: vecums 16-18 gadi; jābūt braukšanas mācību atļaujai jeb „baltajām tiesībām” (der arī mopēda vai A1 kategorijas vadītāja apliecība); jāiznāc ceļu satiksmes noteikumi un jābūt pamatiemaņām auto vadīšanā. Konkurss notiek trijās kārtās:

- 1.kārta jeb internets: mājas lapā www.gadaautovaditajs.lv, kur jāatbild uz 15 jautājumiem par satiksmes noteikumiem un braukšanas drošību. Atbildes bieži būs jāizdomā, nevis jāmeklē satiksmes noteikumu grāmatinā. Kad internetā atbildēts uz visiem konkursa jautājumiem, dalībniekiem jāieraksta savi kontakti un jāizvēlas pusfināls, kurā piedalīsies: Ventspils (10.augusts), Jēkabpils (17.augusts) vai Rīga (28.septembris). Jāpiebilst, ka Valmieras pusfināls jau notika 5.jūlijā;

- 2.kārta jeb pusfināls: katrai pusfināla kārtai kvalificējas 1.kārtas 30 labāko rezultātu īpašnieki, kuri turpina cīņu, pierādot savas braukšanas iemaņas Valmierā, Ventspilī, Jēkabpilī vai Rīgā;

- 3.kārta jeb fināls: katra pusfināla pirmo astoņu vietu ieguvēji 5.oktobrī startēs lielajā finālā Bīķernieku trasē Rīgā, kur līdzās titula „Gada jaunais autovadītājs – 2014” cienīgiem uzdevumiem sagaidāmi dažādi patīkami pārsteigumi un balvas – velosipēdi no veikala „X-Sports”, piemiņas veltes no „GEKA” un citas vērtīgas balvas. Kopējais balvu fonds šogad pārsniedz 1000 EURO.

Dalība konkursā ir bez maksas – projekts tiek finansēts no OCTA. Kopš 2010.gada konkursā „Gada jaunais autovadītājs” piedalījušies vairāk nekā 6000 jauniešu no visas Latvijas. Konkursa pusfināli līdz šim notikuši 12 dažādās Latvijas pilsētās.

Jau piekto gadu pēc kārtas Latvijas labākie jaunie velosipēdisti – Kusas pamatskolas komanda!

2014.gada 6.-7.jūnijā, jau 21.reizi notika CSDD sacensību „Jauno satiksmes dalībnieku forums” Lielais Latvijas fināls. Tajā par Latvijas labākās jauno velosipēdistu komandas titulu un par dalību Eiropas jauno satiksmes dalībnieku sacensībās spēkiem mērojās 32 Latvijas reģionu labākās komandas.

Jau piekto gadu Latvijas labākās jauno velobraucēju komandas titulu ieguva Kusas pamatskolas komanda „Kusa – 1”, kas pārstāvēs Latviju 29.Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensībās Norvēģijā, 5.-8.septembrī, ko rīko Starptautiskā Automobilu federācija (FIA). Kusas komandas dalībnieki: Santa Bērtaņa, Sabīne Blaua, Agita Lapsa, Ingars Kalniņš, Uģis Bekeris un Reinis Drozds; komandas skolotājs – Kusas pamatskolas direktors Agris Sārs.

Ja pagājušajā gadā Kusas komanda uzvarēja ar 100 punktu pārsvaru, tad šogad konkurence bija krietni spēcīgāka un cīņa bija sīvāka. Tā rezultātā 2.vietas ieguva komanda „Baložu vidusskola” no līderiem atpalika vien par diviem punktiem. Savukārt čempionu trijnieku noslēdza Aizputes novada Skolēnu jaunrades centra komanda „Ripo Aizpute!”. Aizputnieki ieguva vislielāko punktu skaitu individuālajā meiteņu un zēnu vērtējumā – Hanna Cinovska (133 punkti) un Mārcis Mārcis Jonass (134 punkti). Turklāt arī

pagājušajā gadā pirmais trijnieks bija tāds pats kā šogad – Kusas, Baložu un Aizputes komandas.

Šogad konkursu „Jauno satiksmes dalībnieku forums” CSDD rīkoja jau 21.gadu. Tajās piedalās 4.-6.klašu skolēni un sacensību mērķis ir uzlabot skolēnu zināšanas un prasmes ceļu satiksmes drošībā. Sacensību dalībnieki demonstrēja savas teorētiskās zināšanas par ceļu satiksmes noteikumiem un satiksmes drošību, sniedza pirmo medicīnisko palīdzību, demonstrēja zināšanas par velosipēda uzbūvi un tehnisko stāvokli, kā arī veica praktisko braukšanu. Tāpat skolēniem bija iespēja iepazīt pieaugušo velobraucēju demonstrētos trikus un brīvajā laikā piedalīties dažādās veiklības un atjautības sacensībās.

„Jauno satiksmes dalībnieku forumu” organizē CSDD. Sacensības tiek finansētas no OCTA, tās atbalsta apdrošināšanas sabiedrība ERGO un Latvijas Automoto biedrība (LAMB). Informatīvais atbalsts – portāls Focus.lv.

Latvijas komandas ar nozīmīgiem panākumiem iepriekšējos gados startējušas Eiropas jauno satiksmes dalībnieku sacensībās. Piemēram, 2009.gadā Somijā iegūta 1.vieta, 2010.gadā Maķedonijā – 3.vieta, 2011.gadā Francijā – 5.vieta, 2012.gadā Polijā ļoti sarežģītā trasē izcīnīta godpilnā 3.vieta, 2013.gadā Melnkalnē – 3.vieta. Latvijas komandas dalību Eiropas sacensībās atbalsta FIA partnerorganizācija Latvijā – LAMB.

Ar Eižena Āriņa balvu datorikā apbalvots CSDD e-pakalpojumu platformas izstrādātājs

2014.gada maijā, svinīgā ceremonijā nosaukti laureāti vienam no augstākajiem Latvijas informācijas tehnoloģiju(IT) nozares apbalvojumiem – „Eižena Āriņa balva datorikā – 2014”. Šī gada balvu par praktisku un sabiedrībai aktuālu IT risinājumu ieviešanu ieguva CSDD IT daļas priekšnieks Viesturs Ozoliņš par CSDD e-pakalpojumu (<https://e.csdd.lv>)platformas izstrādi. Savukārt balvu par mūža ieguldījumu IT nozares attīstībā saņēma Elektronikas un datorzinātņu institūta vadošais pētnieks Ivars Biļinskis.

Eižena Āriņa balvas datorikā laureāti svinīgā ceremonijā, kas norisinājās Latvijas Nacionālās bibliotēkas jaunajā „Gaismas pils” ēkā, saņēma īpašu zelta medaļu, diplomu, kā arī stipendiju 2500 EUR apmērā pirms ienākuma nodokļa nomaksas.

CSDD IT daļas priekšnieks Viesturs Ozoliņš, izstrādājot un ieviešot novatoriskus un sabiedrībai aktuālus IT risinājumus, ir vadījis CSDD e-pakalpojumu platformas un ar to saistītās mobilās aplikācijas izstrādi, lai nodrošinātu ērtu iespēju autovadītājiem saņemt tiem aktuālo informāciju, izmantot CSDD pakalpojumus un veikt maksājumus tiešsaistē. CSDD e-pakalpojumus pašlaik izmanto vairāk nekā 320 tūkstoši autovadītāju visā Latvijā.

„Šogad balvas komisija izvērtēja deviņus kandidātu pieteikumus, starp kuriem vienlīdz plaši bija pārstāvēti gan ikdienā plašākai sabiedrībai mazāk pamanāmi sasniegumi datorzinātnes jomā, gan arī praktiski IT risinājumi, kurus plaši pielietojam ikdienā, kā, piemēram, CSDD e-pakalpojumu platforma. Vienlaikus jāsaprot, ka arī profesora Ivara Biļinska darbs ar jaunu risinājumu piedāvājumu IT profesionāliem aktuāliem jautājumiem ir nozīmīgs ne tikai IT nozarei. Tieši datorzinātne un izcili tās pārstāvji ir tie, kas nodrošina iespējas pāsteigt sabiedrību ar novatoriskiem jaunievedumiem. Tāpēc balvas mērķis ir iedvesmot visus Latvijas IT profesionāļus arvien augstākiem sasniegumiem,” skaidro Ivars Puksts, Eižena Āriņa balvas žūrijas komisijas pārstāvis un „Exigen ServicesLatvia” valdes priekšsēdētājs.

CSDD ieteikumi PĒRKOT LIETOTU transportlīdzekli:



- 1.** Pievērsiet uzmanību **visvairāk zagto automašīnu statistikai** ne tikai Latvijā, bet arī citās valstīs. Var būt ļoti liela šķēršļa starp populārākajām zagtajām automašīnām un centieniem tās nelegāli pārdot. Šādiem auto jāpievērš īpaša uzmanību drošībai un pretaizdzīšanas iekārtām
- 2.** Pārliecinieties, vai automašīnai ir **divi atslēgu komplekti**
- 3.** Nepērciet pirmo auto, bet veiciet vairāku auto **cenu salīdzināšanu**
- 4.** Pievērsiet uzmanību, vai persona, kas pārdod automašīnu, nav **manāmi nervoza, uzvedas neierasti**, maina mobilā tālruņa kartes numurus, saziņai izmanto citas valsts e-pasta adresi
- 5.** **Aicinām neveikt norēķinus skaidrā naudā.** Veicot maksājumu ar bankas starpniecību, ir lielāka iespēja uzzināt vairāk informācijas par auto pārdevēju un nepieciešamības gadījumā izsekot naudas plūsmai
- 6.** Pievērsiet uzmanību, vai **automašīna nav tā saucamais „frankenšteins”**, proti, vai nav **sakomplektēta** no dažādām daļām un detaļām, piemēram, motora un / vai bagāžnieka pārsegs ir no citām automašīnām un ir atšķirīgās krāsās no pašas automašīnas krāsas; balstiekārtu stiepos **manāmas metinājuma pēdas**, kas varētu liecināt par to, ka mēģināts jaukt pēdas un neļaut atklāt automašīnas patieso identitāti.
- 7.** Par aptuveni piecus gadus veciem un jaunākiem auto: iesakām sazināties ar auto izgatavotāja oficiālo pārstāvi attiecīgajā valstī, lai **veiktu auto komplektācijas pārbaudi**

2013. gada zagtāko automašīnu TOP5 Rīgas reģionā:

Marķe	Skaitlis
VW	143
Audi	84
Honda	48
Toyota	44
BMW	33

ZOG

60% vecākas par 10 gadiem



40% jaunākas par 10 gadiem

Aptuveni 40% no zagtajām automašīnām ir **jaunākas par 10 gadiem**, bet pārējos 60% gadījumu zagļi „ņem” automašīnas, kas **ir vecākas par 10 gadiem**. Automašīnas, kas ir vecākas par 10 gadiem, ļaundari pārsvarā izjauc un pārdot to detaļās, bet jaunākas automašīnas mēģina pārdot neizjauktas. Tomēr jāņem vērā, ka tikai ļoti retos gadījumos zagļi automašīnas realizē tepat Latvijā, jo pārsvarā Latvijā zagtas automašīnas tiek vestas uz citām valstīm.

CSDD informatīvais tālrunis:

6702 5777

office@csdd.gov.lv

www.csdd.lv

CSDD aktualitātes:

Twitter.com: @csdd_lv;

Draugiem.lv: <http://www.draugiem.lv/csdd>;

Facebook: <http://www.facebook.com/csddlatvia>;

Youtube: <http://www.youtube.com/user/CSDDLatvia>.



A Autosporta vēsture

Septiņas sacīkstes «Mūsā»



Agnis Krauja

Maija nogalē Bauskā, Mūsas trasē, jau tradicionāli risinājās FIA Eiropas autokrosa čempionāta Latvijas posma sacensības. Šis Latvijas autosportam ilgus gadus bijis sezonas galvenais notikums, ko tikai nupat kā pārspējis rallijkross. Brīdī, kad tapa šis

lēgendāro norvēģi Peteru Solbergu!

Bet atgriežamies pie autokrosa. Skatītāji šogad Mūsas trasī apmeklēja sen neredzēti kuplā skaitā, jo pirmo reizi kopš 2011. gada atkal startēja lēgendārais Aldis Zēbergs, viens no Latvijas autokrosa „Lieliskā četrinieka”, kurš pagājušā gadsimta deviņdesmitajos gados iekaroja

gades Latvijas bagiju krosa līderis Jānis Boks, nācījas godu aizstāvēja Andris Kuļikovskis, kā vienīgais Latvijas pārstāvis startējot finālbraucienā, kur viņš izcīnīja septīto vietu „Buggy 1600” klasē, parādot savu līdz šim labāko sniegumu Eiropā.

„Touring Autocross” jeb salonmašīnu klasē šogad atšķirībā no iepriekšējā gada bija savācies tiešām spēcīgs dalībnieku sastāvs ar nopietnu tehniku, uz kuras fona Alda Zēberga 15 gadus vecā „Toyota Corolla” jau izskatījās pēc antikvāras vērtības. Tomēr, liekot lietā savu milzīgo pieredzi un braukšanas meistarību, Aldis gandrīz izcīnīja tiesības startēt lielajā finālā, „B” finālā Zēbergs no starta aizbrauca trešais, taču spēja nokert un spēka cīņā pārspēt igauni Andri Ounu, uz brīdi iegūstot tikšanai lielajā finālā tik nepieciešamo otro pozīciju. Taču pēc pusapļa igaunis viņu panāca un trases asākajā līkumā ar sitieni no aizmugures sagrieza šķērsām, tāpēc Aldis palika pēdējais. Lai gan pēc brauciena igauna rezultāts par šo incidentu tika anulēts, diskvalifikāciju saņēma arī latvietis — par savu emocionālo rīcību dalībnieku parkā uzreiz pēc „B” fināla, kad Aldis vienkārši un pilnīgi nepārprotami paskaidroja igaunim savu viedokli par nodevīgo sagriešanu. Visu šo notikumu dēļ Latvijā tik populārā salonmašīnu klasē trešo reizi pēc kārtas Latvijas posma finālā uz starta nebija neviena latvieša. Un šis bedīgais fakts rosināja mūs atcerēties autokrosa „vecos labos laikus” un tribīnēs veikt līdzjutēju aptauju par Mūsas trasē pieredzētajām visu laiku labākajām sacīkstēm.

Eiropas autokrosa trases. Tieši ventspilnieks Aldis Zēbergs no visiem latviešiem Mūsā visbiežāk ir sasniedzis Eiropas goda pjedestālu — 6 reizes (pa vienai uzvarai un vienai otrajai vietai, četras trešās vietas). Pieredzējušākie autokrosa līdzjutēji tribīnēs runāja, ka Zēbis atkal atgriez šīm sacīkstēm jēgu.

Lai gan šogad nestartēja pēdējās piec-



raksts, visu Latvijas sporta sabiedrību sajūsmināja ziņas no Norvēģijas, kur mūsu Reinis Nitišs, startējot ar „Olsbergs MSE” komandas sagatavotu „Ford Fiesta” mašīnu, izcīnīja Latvijas vēsturē pirmo uzvaru FIA pasaules rallijkrosa čempionāta posmā. Pēc šīs uzvaras Nitišs ir pasaules čempionāta kopvērtējuma līderis „Super Car” klasē, par trim punktiem apsteidzot

Mūsas spilgtāko momentu TOP 7



#1 Gints Bujāns, 1993. gads. Mūsu pirmā uzvara.

Gints Bujāns pirmais no latviešiem ieguva Eiropā konkurētspējīgu tehniku — A grupas „Lancia Delta Integrale”. 1992. gadā viņš izcīnīja 3. vietu Austrijā, 4. vietu Holandē un 7. vietu kopvērtējumā, taču Mūsā bija spiests izstāties. Bauskas posmā par uzvaru cīnījās ne tikai Rolfs Folders ar „Audi Quattro”, bet arī divi B grupas auto — Džankarlo Steka ar „Lancia Delta S4” un Fabriss Morīzs ar „Peugeot 205 Turbo16”. Andris Dambis esot sēdējis Mūsas tribīnēs un domājis — kā gan vispār šādā trasē ar vieglo mašīnu var pabrukt tik ātri! 1993. gadā B grupas mašīnas salonauto klasē startēt vairs nedrīkstēja. Mūsā risinājās Eiropas čempionāta 7. posms, bet līderis Folders jau bija guvis piecas uzvaras. Šoreiz galvenie konkurenti bija ar

„Renault 21 turbo” bruņotie krievi Makarovs un Jerofejevs. Finālbraucienam kvalificējās četri latvieši — Bujāns, Šahs („Aleko”), Andris Kārklīšs un Aivars Laipnieks (abi „Lada Samara”). Tomēr uz augstām vietām varēja pretendēt tikai Bujāns ar „Lancia”. Līdzjutēji cerēja, ka viņš var finišēt uz pjedestāla, taču tam, ka Gints pieveiks vareno Follandu, šķiet, neticēja pat paši lielākie optimisti. Taču Mūsas trasē Gints Bujāns ar „Lancia” bija neaptu-rams un pirmais no latviešiem vinnēja Eiropas čempionāta posmu! Aiz viņa palika iepriekšējā gada uzvarētājs Rolfs Folders. Skatītāju sajūsmai nebija robežu! Bujāns tobrīd bija nacionālais varonis ar milzu popularitāti, kāda šodien ir varbūt vienīgi hokejistam Sandim Ozoliņam. Likās — nu tikai maisam gals valā, taču turpmākos trīs gadus latvieši uz Eiropas goda pjedestāla netika.

#2 Pēteris Neikšāns, 1990. gads. Latvija var!

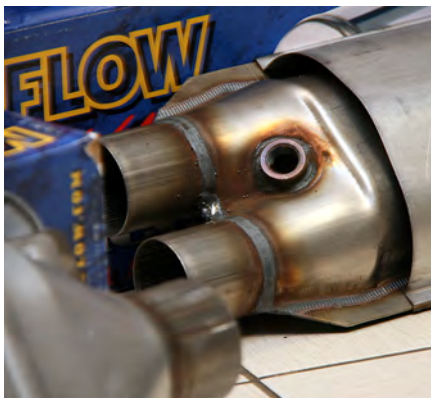
1990. gadā Mūsas trasē Bauskā pirmo reizi notika Eiropas autokrosa čempionāta posma sacensības. Tiesa, gadu iepriekš Mūsā risinājās Eiropas kausa posms „Buggy 1600” klasē, kur uzvarēja Austrumvācijas sportists Pēters Mike, savā cīņā pārspējot mūsu Nikolaju Tionu. Tomēr autokrosa „Lielā Eiropa” bija pavisam īpašs notikums, kas sporta līdzjutēju aprindās izraisīja nebijušu ažiotažu. Kā nekā tolaik autokrosā vēl startēja rallijā jau aizliegtās, neprātīgi jaudīgās „B grupas” mašīnas, bet lielo bagiju klasi neoficiāli godāja par autokrosa „Pirmo formulu”. Latvija tobrīd vēl atradās Padomju Savienības sastāvā, tāpēc daudzi no eirokrosa līderiem neriskēja veikt tālo ceļu un

Turpinājums 7. lpp ➤



 Tehniskais birojs

Izplūdes gāzu katalizators



Tās lietas, kuru mēs ikdienā saīsināti dēvējam par katalizatoru, pilnais nosaukums ir auto katalītiskais izplūdes gāzu neitralizators jeb katalītiskais konvertors, kas ir keramisku šūnu konstrukcija. Šīs šūnas ir nepieciešamas, lai palielinātu izplūdes gāzu kontakta platību ar virsmu, uz kuras pamatā ir uzklāts plāns platīna—irīdija sakausējums. Šī pārklājuma sakausējuma ietilpst reti metāli — platīns, pallādijs un rodijs. Nesadegušās degvielas pārpalīkumi (CO, CH, NO), pieskaroties katalītiskā slāņa virsmai, ar skābekļa palīdzību, kurš ir tajās pat izplūdes gāzēs, oksidējas.

Reakcijas rezultātā tiek izdalīts siltums, kurš sasilina katalizatoru un tā aktivizē oksidēšanos. No katalizatora (vesela) izejošās izplūdes gāzes satur zemāku CO2 koncentrāciju. Tieši augstais CO2 izplūdes gāzu koncentrācijas līmenis ir galvenais iemesls, kādēļ izplūdes sistēmā nepieciešams katalizators.

„AD Parts” Latvijas tirgū piedāvā universālos dažādu formu katalizatorus, ar kuriem iespējams aizvietot oriģinālos automašīnu atgāzu katalizatorus, kas paredz krietni zemākas izmaksas katalizatora maiņas gadījumā, pretēji tam, ja būtu nepieciešams izstrādāto katalizatoru mainīt pret oriģinālo izstrādājumu. „AD Parts” darbībā katalizatora nomaina, ja tas atrodas izplūdes kolektorā, izmaksā — kopā ar darbu — vidēji ap 200—250 EUR, ja katalizatoram ir viegli piekļūt, un ap 350 EUR, ja katalizators atrodas grūti pieejamā vietā un tā nomaina prasa papildu darbu. Ja sistēmas ir ļoti sarežģītas, cenas tiek apspriestas atsevišķi. Ir arī iespējams veikt šos darbus, ja klienti atved jau noņemtas izplūdes, kas padara katalizatora nomainas darbu krietni lētāku.

Katalizatoru piegādātājs ir viena no lielākajām ASV kompānijām „Magnaflow”, kas piedāvā augstas kvalitātes nerūsējošā tērauda produktus, saistītus ar automobiļu izplūdes sistēmām. „AD Parts” piedāvājumā ir vairāk nekā 100 dažādu izmēru un tipu katalizatoru. Papildus jau minētajiem produktiem tiek piedāvātas kvalitatīvas izplūdes sistēmas X un Y tipa pārejas. Tā kā vairumā gadījumu nekas nav jāpasūta vai jāgaida, katalizatoru nomainu ir iespējams veikt diezgan īsā laikā. Ir pieejami gan benzīna dzinējiem, gan dīzeļiem paredzētie universālie katalizatori, kā arī speciālas formas katalizatori automašīnām, kurās ir maz vietas to uzstādīšanai.

„AD Parts” savā darbībā veic arī kvalitatīvu katalizatoru diagnostiku un pārbaudi.

SIA «Auto Dunte Parts»

Veikals: Čiekurkalna 1. līnija 47.,
tālr. 26568942

Darbnīca: Dunties ielā 34,
tālr. 29908677



BRIDGESTONE

BATTLAX HYPERSPORT S20 EVO



Ronalds Cimoška

Nevienam nav noslēpums, ka motocikla uzvedību uz ceļa nosaka riepas. Ja riepas būs nederīgas — vecas — vai konkrētajam motociklam nepiemērotas, tad par drošību nevar būt ne runas, par motocikla iespēju izbaudīšanu vispār nerunājot. Riepas iespaido gan bremzēšanu, gan sākeri, gan pagriezienu izbraukšanu. Kā neklūdīties riepu izvēlē, vai dotās riepas ir gana labas vai nē, par to mūsu sadaļā „Produktu tests”.

Šoreiz par nesen izlaisto jaunumu „Bridgestone S20”, ko „Autoinfo” redakcijai testiem piešķīris „Bridgestone” izplatītājs „FIRSTSTOP-Rubbers” veikals Krustpils ielā 6, Rīgā.

„Bridgestone S20” ir izgatavotas, balstoties uz kompānijas tehnoloģijām, kas tiek izmantotas, izgatavojot riepas „Moto GP”. Riepas diezgan ātri sasniedz savu darba temperatūru, kas labvēlīgi ietekmē motocikla stabilitāti pagriezienu izbraukšanā. Priekšējās un aizmugurējās riepas divkomponentu sastāvam ir dažādas proporcijas — priekšējai rīpai sānu malas ir nedaudz mīkstākas, aizmugurējai — cietākas. Šāda izvēle ir izdarīta par labu vienmērīgākai riepu dilšanai, ņemot vērā to, cik lielai slodzei pakļauta aizmugurējā riepa, spēcīgā paātrinājuma dēļ izejot no pagrieziņa lielā sasveres leņķī.

Rīpai ir labi pārdomāta ūdens novadīšanas gropju shēma, kas efektīvi izspiež ūdeni no riepas sākeres laukuma lietus laikā.

Riepas tika uzmontētas redakcijas štata motociklam „Honda CBR954RR”: priekšā — 120/70-ZR17, aizmugurē — 190/50-ZR17. Testa laikā, „Bridgestone S20” vairākas reizes ilgstoši tika izmēģinātas lietus laikā, katru reizi uzrādot ievērojamu snie-

gumu. Pat braucot lielā ātrumā un spēcīga lietus laikā, riepa neizrādīja nekādas nestabilitātes pazīmes, arī šķērsojot parasti sliednos ceļa apzīmējumus vai peļķes, kas ļāva daudz brīvāk rīkoties ar gāzi. Īpaši vēlētos uzslavēt riepu uzvedību straujas bremzēšanas laikā uz slapja asfalta. Ņemot vērā riepu īpašo gumijas sastāvu, tās saglabā pieņemamu darba temperatūru un pilnīgi neatdziest, arī braucot lietus laikā. Strauji bremzējot, pirmajā mirklī riepas uz īsu brīdi it kā zaudēja sākeri, bet jau nākamajā mirklī iegrauzās asfaltā ar dubultu spēku, un šis „kampiens” neatslāba, līdz motocikls nebija pilnībā apstājies.

Strauji bremzējot uz sausa asfalta, riepas tik efektīvi lipa pie asfalta, ka vienubrīd jau sāku domāt, vai tikai nevajag pāriet uz mototriku jomu.

Riepas konstrukcija ir izmantots tāds „Bridgestone” izgudrojums kā „Mono Spiral Belt” (MSB) un kords „High Tensile Super Penetrated Cord” (NTSPC). Pateicoties tam, S20 ir spējīgas panākt optimālu sākeres laukumu dažādos sasveres leņķos, nodrošinot labāku riepu sākeri ar ceļa segumu.

Braukšana pa trasi gaisa temperatūrā, kas nepārsniedza +14 °C, jaunā „Bridgestone S20” aizmugurējās riepas uzvedība atgādināja veco „Hypersport BT016”: ņemot vērā, ka S20 aizmugurējās riepas sānu malas ir nedaudz cietākas, paātrinoties lielos sasveres leņķos, riepa mēdza nedaudz izslidēt. Lai gan šīs nelielās izslidēšanas nebija bīstamas un tās viegli varēja kontrolēt, šādos apstākļos jaudīgu motociklu īpašniekiem būtu nepieciešams nedaudz izjustāk rīkoties ar gāzes rokturi. Toties tad, kad gaisa temperatūra pārsniedza +20 grādus, riepa burtiski pielīpa trases segumam. Tas ļāva daudz intensīvāk izmantot dzinēja jaudu lielos sasveres leņ-

ķos un neuztraukties par nepatīkamiem pārsteigumiem. Šī pamanītā nianse gan attiecas tikai uz motocikla izmantošanu maksimālajos sasvēšanās leņķos trasē. Ielas apstākļos rīpai potenciāla pietiek pārpārēm.

„Bridgestone” uzsver, ka, izmantojot cieto un mīksto komponentu optimālu sadalījumu, ir izdevies panākt krietni ilgāku riepas mūžu, nezaudējot tās sākeres īpašības, kas, ņemot vērā mūsu testa rezultātus, izklausās vairāk nekā ticami.

Testa rezultāti: labas kvalitātes riepa, kas izmantojama gan braukšanai pa ielām, gan vidējas intensitātes trasēs.



Motoland



Schuberth
HEAD PROTECTION TECHNOLOGY

Schuberth ķiveres, maksimālai drošībai un komfortam



icon

Ādas un tekstila motoapģērbi, ķiveres, apavi un aksesuāri



daytona

Motoapavi
Ražoti Vācijā



Helly

Helly brilles
motobraucējiem

Veikals "Motoland" Rīgā, Dzirnau ielā 121
Tel.: 29255587, e-pasts: info@motoland.lv, www.motoland.lv

AUTO RITMS



AUTOEVAKUATORS

24H

T. 2255 5543

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

RC Unlimited motobraukšanas akadēmija

AUGSTĀKĀ IZGLĪTĪBA MOTOBRAUKŠANAS JOMĀ



KAS TAS IR? Šogad nu jau piekto sezonu ar AUTOINFO atbalstu savu darbu turpina „RC Unlimited” motobraukšanas skola, kas nodibināta un darbojas ar mērķi iemācīt braukt ar motociklu gan nesalīdzināmi augstākā, gan arī drošākā braukšanas līmenī, nekā tas ir bijis līdz šim.

Motobraukšanas skolu vada AUTOINFO moto sadaļas redaktors, motobraucējs ar 20 gadus ilgu motocikla vadīšanas pieredzi, kas papildus savām unikālajām izstrādātajām apmācības metodēm ir stažējies pasaules labākajās motobraukšanas skolās.

„RC Unlimited” motobraukšanas skola nenodarbojas ar braucēju sagatavošanu A kategorijas transportlīdzekļu vadīšanas tiesību iegūšanai.

„RC Unlimited” motobraukšanas skola palīdz braucējiem apgūt daudz augstāka līmeņa braukšanas prasmes, kas palīdzēs jums padarīt motociklu ne

tikai par patiešām drošu braukšanas līdzekli, bet arī kļūt par īstu motocikla vadīšanas profesionāli.

Mācību laikā mēs palīdzam ne tikai apgūt svarīgas braukšanas prasmes, bet arī iemācīt braucējiem pareizi domāt, kā arī saprast un analizēt savas kļūdas. Turklāt nav svarīgi, ar kāda tipa motociklu jūs pārvietojaties — čoperi, enduro vai sportbaiku —, katram no šiem motociklu tipiem tiek piemēlēta optimālā apmācības programma.

Aptaujas rezultāti liecina: praktiski visi braucēji, kas izgājuši apmācības kursus, atzina, ka pat nav nojautuši par 90% to zināšanu un iemaņu eksistenci, kādas tie apguvuši „RC Unlimited” motobraukšanas skolā.

Viss, kas pirms tam izraisīja nedrošību vai likās neiespējami, kļuvis uzjautriņoši vai vispār pārstājis būt ievērojams ciniņš, pateicoties apgūtajām

prasmēm.

Ekstremāla bremzēšana no lieliem ātrumiem uz dažādiem segumiem (asfalts sauss/slapjš, asfalts ar smiltīm, grants) bez iespējām nokrist, motocikla stabilitātes nodrošināšana uz nestabiliem un slideniem segumiem, pagriezīenu izbaukšanas tehnikas noslēpumi, sportbaiku pilotēšana — tās ir prasmes, ko apgūst mūsu kursanti. Ja vēlaties iemācīties pagriezīenu izbaukšanas tehniku lielos ātrumos, šī būs īstā vieta, kur to apgūt!

Mēs garantējam, ka mainīsīm jūsu priekšstatu par braukšanu ar motociklu uz visiem laikiem!

Pieteikšanās un informācija par kursiem:

rcunlimited@inbox.lv vai pa tālruni +371 29 222 431

«Opel» vēlas kļūt par Nr`2 Eiropā

sportiskais Adam S.

Savukārt izdevumam „Auto-Motor-Und-Sport” izdevies uzzināt, ka tiek plānots papildinājums riselšheimiešu bestselleram Mokka. Tas būs jauns kompakts krosovers ar



Vācu autobūves kompānija „Opel” nospraudusi godkārtīgu mērķi - vēlākais līdz 2022.gadam kļūt par otru lielāko spēlētāju Eiropas autotirgū.

„Opel” šefs Karls-Tomass Noimans analizējot kompānijas pēdējo mēnešu veikumu, atzīmējis, ka tirgus daļa Eiropā pieaugusi līdz 6,7%, kas ir labākais rezultāts kopš 2011.gada. „Eiropā mēs esam trešais lielākais vieglo automašīnu ražotājs – un mums ir stingra apņemšanās vēlākais līdz 2022.gadam kļūt par Nr`2,” tā Noimans. Šobrīd Eiropas tirgū dominē „Volkswagen”, savukārt „Opel” ieņem trešo vietu aiz „Ford”. Gada pirmajos piecos mēnešos „Opel” tirgus daļa Vācijā pieaugusi līdz 7,2%, bet līdz 2022.gadam jāpanāk vismaz 10% un, lai to panāktu, „Opel” gatavo īstu ofensīvu, solot 27 jaunus modeļus līdz 2018.gadam.

Viens no galvenajiem atbalsta punktiem šī mērķa sasniegšanā būs mazais Adam, ko „Opel” pārvērtīs par daudzpusīgu modeļu saimi. Pircējiem iepatīcies nīp-rais mazaauto, ko apliecina pasūtījumu skaits, kas pārsniedzis 80 000. Noimans neatklāj visas kārtis, tomēr par diviem Adam saimes pārstāvjiem viss ir skaidrs - jau jūnija beigās kļūs pieejams krosovers Adam Rocks, bet vēlāk saimi papildinās

Adam stilistikas dizainu un kupejai līdzīgu virsbūvi. Pastāv iespēja, ka jaunais dzīvesstila SUV varētu stāties minivena Meriva vietā. Lielas cerības saistās ar jauno Astra paaudzi, kas ieradīsies 2015.gadā. Jaunais modelis būs zemāks, īsāks un šaurāks, taču piedāvās vairāk telpas un būs par 100 kg vieglāks. Jaunajai Astra tiek gatavotas ekstras, kas citkārt pieejamas tikai Premium klases modeļiem, piemēram, ventilējamie priekšējie un apsildāmie aizmugures sēdekļi. Arī automašīnas sistēmu un iekārtu pārvaldība kļūst daudz vienkāršāka, jo viens no konstruktoriem izvirzītajiem mērķiem bija ievērojami samazināt pogu skaitu.

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
ejļu maiņa
garantija

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

A Tehniskais birojs

Armēt vai nearmēt? Lūk, tāds ir jautājums!?

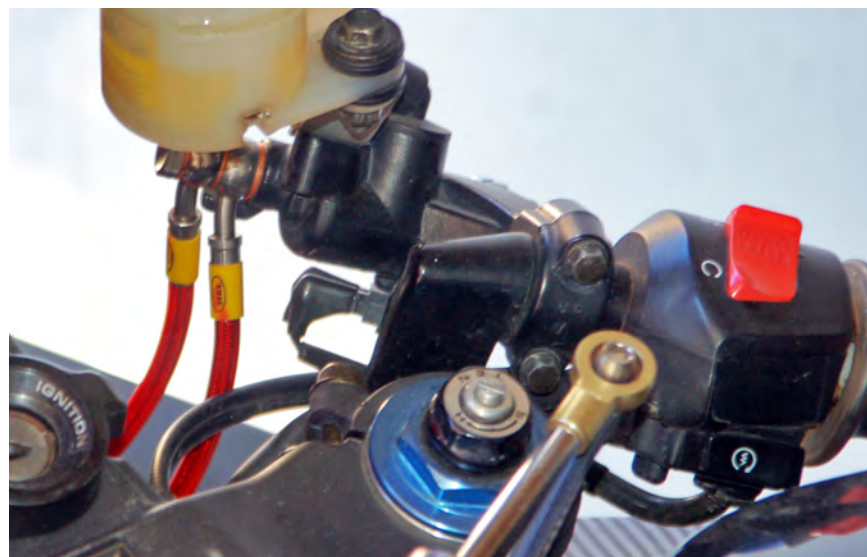
Ronalds Cimoška

Iepriekšējā numurā mēs publicējām rakstu par SIA „AD Parts” izplatītajām, pasaulē plaši pazīstamajām armētajām bremžu šļūtenēm HEL. Ņemot vērā, ka „Autoinfo” saviem lasītājiem cenšas sniegt maksimāli precīzu informāciju par lietām un produktiem, kas tiek publicēti mūsu lapās, arī šoreiz redakcija nolēma, tā teikt, uz „savas ādas” pārbaudīt, vai armētās bremžu šļūtenes patiešām ir labākas par tradicionālajām gumijas šļūtenēm un kādas priekšrocības no tā iegūst vadītājs.

Izmēģinājuma trusīša lomā — redakcijas kaujas zirgs „Honda CBR954RR”.

Pirms bremžu šļūtenju nomaiņas tika izmērīts bremzēšanas ceļa garums, strauji bremzējot no 70 km/h. Pēc nomaiņas eksperimentu atkārtotām. Interesanti bija atklāt, ka bremzēšanas ceļš bija aptuveni tāds pat. Kāda īsti ir armēto bremžu sistēmu priekšrocība, ja bremzēšanas ceļš nekļuva ievērojami īsāks?

Nelabais, kā mēs zinām, slēpjas detaļās. Kas īsti mainījās pēc sistēmu nomaiņas? Pirmkārt, bremzes sāka strādāt nedaudz ātrāk, tās kļuva ļoti prognozējamā un informatīvas. Turklāt bremzēšanas



brīdī bija ļoti ērti kontrolēt priekšējās dakšas spiešanos un riepas izslīdēšanas momentu. Kādēļ? Ņemot vērā, ka bremžu maģistrāle ir armēta, palielinoties spiedienam, tai nav iespēju izplesties, kas savukārt nozīmē to, ka spiediens, ko jūs radāt, spiežot bremžu sviru, pa taisno tiek novirzīts uz bremžu suportiem, tādā veidā krietni uzlabojas bremžu atgriezeniskā saite, un bremžu intensitāti ir iespējams precizāk

kontrolēt.

Gumijas šļūtenē daļa spiediena tiek tērēta, izplešot šļūteni, un bremzes kļūst mazāk informatīvas. Ja bremzēšanas process notiek bieži un intensīvi, kā tas ir, piemēram, braucot sacīkšu režīmos, šļūtenes sakarst un sāk izplesties vēl vairāk. Šajā gadījumā ar bremzēm ir jārikojas ļoti uzmanīgi un priekšējā riteņa bloķēšanās moments kļūst „izplūdis”. Armētās bremžu šļūtenes savukārt pilnībā novērš šo nepatīkamo efektu.

Ņemot vērā, ka liela daļa negadījumu ir saistīta tieši ar kritieniem, kas radušies pēc bremzēšanas, un zinot, cik precīzi un akurāti ir nepieciešams rīkoties ar bremzēm, braucot ar motociklu, šis tests uzskatāmi izklaidēja šaubas par to, vai jūsu „dzels rumakam” ir nepieciešams uzstādīt armētās bremžu maģistrāles.

Armētās bremžu šļūtenes testam piešķīra HEL produkcijas izplatītājs Latvijā SIA „AD Parts”.

Adrese: Čiekurkalna 1. līnija 47;
tāl. 26568942

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 **KONDIIONIERUS.**

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

STAG auto gāzes iekārtas

ekonomija un ekoloģija

TRANSBALTĪJAS TIRDZNIECĪBAS KORPORĀCIJA

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

Septiņas sacīkstes «Mūsā»



➤ Turpinājums no 4. lpp

apgrūtināto robežu šķērsošanu, jo — lai nokļūtu „dzelzs priekškarā” šaipusē, uz Polijas—Lietuvas robežas rindās vajadzēja nikt vairākas diennaktis. Jaunais ambiciozais vācietis Rolfs Folders ar savu „Audi 90 Quattro” togad atbrauca uz Latviju un uzvarēja Mūsā, sezonas beigās kļūstot par Eiropas čempionu. Ātrākais pilots trasē — 1988. gada Eiropas čempions Augusto Čezāre („Lancia Delta S4”) piedzīvoja neveiksmi, un mūsu Pēteris Neikšāns ar pilnpiedziņas „Moskvič-Aleko” pirmo reizi iekaroja Eiropas goda pjedestālu „Divizija-1”, piekāpjoties tikai Folandam. Sezonas pēdējā posmā Itālijā Neikšāns atkal finišēja otrais, ierindojoties 4. vietā čempionāta kopvērtējumā, kas bija Latvijas autosporta vēsturē vēl nepieredzēts panākums! Neikšāns pat ar krievu tehniku pierādīja, ka latvieši Eiropas autokrosā var būt konkurētspējīgi. Bez šiem diviem 1990. gada pjedestāliem, iespējams, nebūtu visa turpmākā...



#3 Jānis Kļaviņš, 1996. gads. Debitants rada sensāciju.

No dramaturģijas viedokļa 1996. gads ir visu laiku labākais. Latviešiem Mūsā vēl nekad nebija bijis tik daudz uzvaras pretendentu — Andris Dambis („Ford Escort”), kurš tikko bija nosvinējis savu pirmo Eiropas posma uzvaru Novapakā, Aldis Zēbergs („Toyota Celica”), kurš pagājušajā gadā Mūsā tikai motora defekta dēļ zaudēja drošu uzvaru finālā, pieredzējušais Gints Bujāns („Lancia Delta Integrale”), kurš uzrādīja labāko apla laiku treniņbraucienos, un ambiciozais Šahs, kura rīcībā tobrīd bija Latvijā jaudīgākā sacīkšu mašīna — 350 zirgspēku „Audi Quattro”. Pārsteigumus varēja sagādāt arī „tumšie

zirdziņi” — Aivars Laipnieks ar „Audi S2 Coupe” un divi ar „Lancia Delta Integrale” bruņoti rallisti — Gunvaldis Groskops un Gunārs Trečaks. Pēc pirmās braucienu sērijas līderu sešniekā bija četri (!) latvieši un tikai divi vācieši — vietu kārtība: Zēbergs, Dambis, čempionāta līderis Manfrēds Pommers, Šahs, Bujāns un iepriekšējā gada čempions Rolfs Šairers. Pēc trim braucienu sērijām lielajā finālā uz starta stājās četri latvieši — pirmajā rindā Zēbergs un Dambis, trešajā rindā Šahs, bet pēdējā rindā — tikai 18 gadus vecais Jānis Kļaviņš, kurš, braucot ar Pētera Neikšāna veco „Moskvič-Aleko”, labāko desmitniekā iekļuva pēdējā brīdī, izcīnot 2. vietu B finālā. Lielais fināls sākās ar masveida sadursmēm pirmajā un otrajā likumā, kurās cieta Dambja un Šaha mašīnas, bet pirmo apli skatītāju ovāciju pavadībā kā pārliecinošs līderis pabeidza Aldis Zēbergs! Diemžēl ventspilnieka lidojumu pretī uzvarai drīz pārtrauca ātrumkārbas defekts... Toties jaunais talants Kļaviņš savās pirmajās Eiropas čempionāta sacīkstēs nerespek-

tēja autoritātes un sīvā cīņā pieveica gan pašreizējo titula īpašnieku Rolfu Šaireru, gan pieredzējušo Livio Romanisio, sensacionāli izcīnot 3. vietu! Tik tiešām sensacionāli, jo zem Šairera „VW Golf” virsbūves paslēptā „bagija” 2,0 litru dzinēja jauda bija aptuveni 250 zirgspēki, bet Kļaviņa mašīnas forsētā „VAZ” 1,8 litru motora jaudas maksimums pat teorētiski nevarēja pārsniegt 180 ZS robežu. Ne velti Latvijas sporta presē bija lasāmas prognozes, ka tieši Jānis Kļaviņš pēc kādiem trim gadiem varētu kļūt par pirmo latvieti — Eiropas čempionu.

#4 Andris Dambis, 1998. gads. Mūsējais — līderis Eiropā!

Mūsā togad risinājās Eiropas 7. posms. Iepriekšējos posmos trīs uzvaras bija guvis



lietuvietis Aurēlijs Simaška, bet pa vienai — vācietis Helmut Vilds un Andris Dambis, kuram izdevās tieši cīņā pieveikt Vildu viņa mājās Vācijā. Visos sešos iepriekšējos posmos Dambis bija finišējis uz goda pjedestāla! Mūsā no desmit finālistiem tieši puse bija latvieši — Andris Dambis, Aldis Zēbergs, Vladislavs Šlēgelmilhs, Jānis Kļaviņš un Uģis Traubergs, kurš pirmo reizi brauca ar Šaha „Audi”. Dambis aizvadīja perfektu sacīksti un atkal tieši cīņā pārspēja Vildu. Finišā, milzīgu ovāciju pavadīt, pirmoreiz divi latvieši kāpa uz goda pjedestāla — pirmais Dambis un trešais Šlēgelmilhs! Latviešiem šī bija tikai otrā Eiropas uzvara Mūsā. Andrim Dambim šī bija viņa trešā uzvara Eiropas čempionāta posmos. Taču galvenais, ka Andris Dambis pēc Mūsas kļuva par pārliecinošu līderi! Sauklis „Latvietis — Eiropas čempions!”, kuru vēl pirms pieciem gadiem daudzi autosporta sabiedrībā atklāti apņērdza, tagad varēja kļūt par realitāti... Titula liktenis togad izšķīrās tikai pēdējā posmā Itālijā, Madžorā, kur Dambis piedzīvoja nežēlīgu presingu no konkurentiem un beigās bija spiests piekāpties Vildam, pirmo reizi Latvijas sporta vēsturē kļūstot par Eiropas vicečempionu.

#5 Uģis Traubergs, 2000. gads. Viss pjedestāls latviešiem.

2000. gadā Eiropas čempiona tituls tika dalīts latviešu savstarpējās cīņās: brāļi Traubergi pret Andri Dambi visas sezonas garumā, pārējiem eiropiešiem paliekot statistu lomās. Traubergi ar Latvijas Mobilā Telefona finansiālo atbalstu bija sagatavojuši divas identiskas oranžas „Ford Escort” mašīnas un strikti sadalījuši lomas — Uģis cīnās par uzvaru, bet Ivo piebremzē kon-

kurentus. Tā nu sanāca, ka galvenais konkurents, ko vajadzēja piebremzēt, bija Andris Dambis ar dzelteno „VW Golf”. Mūsā notika čempionāta 7. posms. Pirms tam 6 posmos bija uzvarējuši tikai latvieši. Diemžēl pusē no posmiem nebija nepieciešamā dalībnieku skaita. Dambim bija uzvaras ar „lielajiem punktiem” Portugālē un Krievijā, Uģim — tikai Čehijā. Togad dažādu (galvenokārt finansiālu) iemeslu dēļ Mūsā nestartēja Bujāns un Kļaviņš, bet Šahs jau bija kāris savu ķiveri vadzī. Tomēr salonmašīnās mūsējo tāpat bija vairāk nekā ārzemnieku. Finālbraucienā uz starta izgāja seši latvieši (brāļi Traubergi, Aldis Zēbergs, Andris Dambis, Vladislavs Šlēgelmilhs, Aigars Nitišs) un četri eiropieši, turklāt pirmajās divās starta rindās starp mūsējiem bija iespraucies viens pats čehs Brožeks. Bija jānotiek ļoti lielam un nepatīkamam pārsteigumam, lai nevinnetu kāds no latviešiem. Visi līdzjutēji ar nepacietību gaidīja atrisinājumu „milzu cīņai” — Andris Dambis pret Uģi Traubergu. Taču gaidītā cīņa izpalika. Ivo Traubergs pirmajā likumā atklāti bloķēja Dambja auto, ļaujot izrauties priekšā brālim Uģim, kā arī



WRC mašīnām bruņoti Maskavas un Tatarstānas braucēji. No latviešiem Eiropas krosā kā pēdējais mohikānis palika Aldis Zēbergs. Viņš vēl bija izsalcis pēc uzvarām un medaļām, tāpēc turpināja cīņu — ar konkurentiem, trasēm, tehnikas problēmām, finansējuma trūkumu. Eiropas čempionātos Aldis četras reizes bijis ceturtajā vietā, turklāt laikā no 2000. līdz 2002. gadam medaļa viņam izspruka no rokām trīs sezonas pēc kārtas. Taču 2004. gada vasarā Mūsas krastos uzplaiksnīja sen nedzirdētas līdzjutēju gaviļes, jo Aldis Zēbergs ar savu daudz pieredzējušo „Toyota Corolla” paveica brīnumu, uzvarot visus savus konkurentus, bruņotus ar divreiz jaudīgākām WRC klases mašīnām! Tā bija līdz asarām emocionāla uzvara, jo Aldis uz šo panākumu bija gājis ļoti ilgi. Mūsā pirms tam viņš vienreiz bija finišējis otrais, trīsreiz — trešais un divreiz izstājies finālbraucienos no drošas līderpozīcijas. Autokrosa veterānam Zēbergam šī bija veiksmīgākā sezona, kuras noslēgumā tika iegūts Eiropas vicečempiona tituls — kā pelnīta balva par neatlaidību.

#7 Jānis Bogdanovičs, 2005. gads. Cerība atkal dzīva.

2005. gadā Eiropas čempionāta Latvijas posmā debitēja brāļu Traubergu sensenais sāncensis Jānis Bogdanovičs. Pirms tam ar „Peugeot 206” priekšpiedziņas klasē viņš gan autokrosā gan rallijkrosā Latvijā, Baltijā un Ziemeļeiropā bija uzvarējis visu iespējamo. Mūsā savā pirmajā startā ar pilnpiedziņas „Ford Focus T16 4X4” Jānis jau pirmajā braucienā tieši cīņā pārspēja gan trīskārtējo Eiropas čempionu Helmutu Vildu, gan aktuālo čempionu Airatu Šaimijevu, bet otrajā braucienā apmetā divus kūleņus, kad visnepiemērotākajā brīdī salūza stūres pastiprinātājs. Tomēr Latvijai atkal bija iemesls turēt īkšķus un cerēt uz panākumiem, jo Jāņa „Focus” bija gandrīz WRC klases auto. Diemžēl skarbajiem krosa apstākļiem tas izrādījās negatavs un pārāk trausls, taču Bogdanoviča uzvara 2007. gadā Francijā ir līdz šim pēdējais lielākais Latvijas sportistu panākums Eiropā. Daudziem noteikti vēl atmiņā ir 2009. gads, kad Mūsas trasē pirmā apla otrajā likumā notika visu laiku efektīgākā avārija — pilnā ātrumā notika trīs mašīnu sadursme un divas no tām ilgi kūleņoja viena otrai pāri līdz pat trases apmalei. Šī avārija iznīcināja Bogdanoviča „Ford Focus” un viņa turpmāko karjeru Eiropas autokrosā.



A Moto tests

MV Agusta Brutale 800 Dragster

Ronalds Cimoška

Mjā... uzsākot šā motocikla aprakstu, pieķēru sevi pie domas, ka reti kura motocikla aprakstu ir nācies sākt ar neveiklu mulsuma pauzi. Kārtējo reizi nākas pārliecināties, ka itālieši mākslas mīlestību sevī uzņem reizē ar mātes pienu. Pirmo reizi „dzīvajā” šo motociklu ieraudzīju sporta kompleksā „333” pasākuma „Latvijas gada motocikls 2014” laikā un jau tajā pašā mirklī, kad mans acu skatiens pievērsās tā siluetai, „Dragster” burtiski piekapa pie manis manu uzmanību ar 200 mm naglām un nemaz negrasījās laist vaļā. Lai gan manā dabā ir cīnīties līdz pēdējam, šeit es parakstīju bezierunu kapitulāciju, vēl pirms cīņa tika uzsākta. Motocikls ir īsts mākslas un brutalitātes apvienojums. Ne velti bāzes modelim tika dots nosaukums „Brutale”. Kaut arī motocikla aizmugurējās daļas dizains nav nekas jauns un izskatās jau kaut kur redzēts (atsvaidziniet atmiņā „Ducati Diavel” izskatu), šeit tas ir noslīpēts līdz perfektumam. Gabarītu lukturi īpaši efektīvi varētu izskatīties naktī, savukārt pagriezienu rādītāji ir aizceļojuši uz iespaidīgās aizmugurējās riepas (200 mm!) vidusdaļu, kopā ar reģistrācijas numura izvietošanu. Atceros, ka „Ducati Diavel” īpašnieki sūdzējās, ka, braucot pa nelidzēniem ceļiem, lūstot numura stiprinājuma skrūves. Cerams, ka „MV Agusta” pielietojot šo risinājumu, būs ņēmusi vērā

dzinēji. Konkrētais modelis ir aprīkots ar 3 cilindru rindas dzinēju ar 798 cm³ darba tilpumu un maksimālo jaudu 125 ZS pie 11 600 apgr./min, kas, ņemot vērā motocikla zemo masu — 167 kg —, pārvērš mākslas darbu par diezgan agresīvu brau-

vārsta šim dzinējam griežas uz otru pusi, samazinot inerces iespaužu uz motocikla vadību. Turklāt šim motociklam ir uzstādīta kasešu tipa ātrumkārbā, kas ir liels retums ikdienas lietošanai paredzētos motociklos. Motocikls ir aprīkots ar



na un „Dragster” vadīšana nesagādā nekādas grūtības. „Dragster” pilotēšanas stils ir vairāk līdzīgs braukšanai ar supermoto, kad jūs faktiski sēžat uz „priekšējā riteņa”. Vienīgi ierobežotā sēdpozicija būs par apgrūtinājumu, braucot ārpus pilsētas, jo noslēpties no vēja jums neizdosies. Pa pilsetu savukārt braukt ar „Dragster” ir tīrais prieks, vienīgi tad, ja radīsies vēlēšanās kādu pavizināt, uzreiz brīdiniet pasažieri par „komforta līmeni” — lai gan motociklam ir pasažiera kāpšļi, to, uz kā pasažierei būs jāsež, par sēdvietu nosaukt var tikai, ja liek lietā visu fantāziju. Izskatās, ka pasažieris sež gaisā virs aizmugurējā riteņa! Lai kā tur arī būtu ar pasažieri, manuprāt, „MV Agusta” ir izdevies radīt kārtējo mākslas darbu uz diviem riteņiem!

«MV Agusta Brutale 800 Dragster» tehniskā specifikācija

Modela gads	2014.
Pašmasa	167 kg
Garums	2060 mm
Riteņu bāze	1380 mm
Sēdekļa augstums	811 mm
Degvielas tvertnes apjoms	16,6 l
Dzinējs	
Tips	3 cilindru, 4 taktu, rindas
Cilindra D x virzuļa gājiens	79.0X54,3
Darba tilpums	798 cm ³
Kompresijas pakāpe	13,3:1
Jauda	125 ZS/11600 apgr./min
Maksimālais griezes moments	81 Nm/8600 apgr./min
Gāzes sadales mehānisms	DOHC, 4 vārsti uz cilindra
Barošana	elektroniskā iešprice
Dzesēšanas sistēma	šķidrums
Starteris	elektriskais
Transmisija	
Sajūgs	daudzdisku, eļļā
Ātrumkārbā	6 pakāpju, kasešu tipa ķēde
Galvenais pārvads	
Šasija	
Rāmīš	tērauda cauruļu + alumīns



„Brembo” bremžu mehānismiem, kas paši par sevi jau apliecina, ka ar apstāšanos šim nezvēram problēmu nebūs nekādu. 3 cilindru dzinējs ir apvienojis sevī divas nesavienojamas lietas — tas ne tikai pārliecinoši „velk” motociklu jau no pašiem zemākajiem apgriezieniem, bet arī kārtīgi „šauj” arī uz augstiem. Motocikls ar pārsteidzošu vieglumu rauj gaisā priekšējo riteni, katru reizi, kad straujāk paverat drošeli. Braucot agresīvi, rodas sajūta, ka zem tevis ir nevis bezdvēseliska mašīna, bet dzīvs organisms, kura uzdevums ir sagādāt prieku tam, kurš viņu pieradinājis. Piedarbinot dzinēju, skaņu gamma, kas nāk no trijiem īsi apgriežtiem izplūdes sistēmas stobriem, liek dvēselei notrīsēt līdz pašiem dziļumiem. Skaņa vairāk atgādina „Subaru STI” rēkoņu, nevis tradicionālo motociklu „saundu”. Esiet droši, kad brauksiet pa ielu, tādu, kas neizradīs inte-

resi par šo zvērēnu, praktiski nebūs.

Motociklam stūre ir atsevišķas apbriņas vērta — tā ne tikai sastāv no diviem atsevišķiem elementiem (par kliponiem tos nosaukt mēle negriežas), bet arī uz augšējā dakšas tiltiņa izgrāvētās iedaļas vēsta, ka stūri ir iespējams regulēt 40 mm diapazonā, atbilstoši braucēja vēlmēm. Ļoti neparasta izrādījās vadītāja sēdpozicija. Faktiski tā ir tikai viena — kā iesēdies, tā arī sēdi. Diezgan ērti, bet ļoti nepierasti ir tas, ka sēdpoziciju praktiski nav iespējams mainīt. Kā iesēdāties starp bāku un pasažiera vietas pleķīti (par pasažiera vietu to grūti būtu nosaukt), tā arī sēdiet. Sākumā bija diezgan neierasti, jo esmu pieradis diezgan aktīvi strādāt, braucot ar motociklu, bet pēc kāda laika pieradu un pat sāku atzīmēt zināmas priekšrocības. Rokas un ķermeņa aukšējā daļa jūtas diezgan viegli un nepiespiesti, tāpēc braukša-

kolēģu no „Ducati” pieredzi. „MV Agusta” dzinēju gammā dominē 4 un 3 cilindru

camriku. Dzinējs, pateicoties izvēlētajai shēmai, ir izdevies ļoti šaurs, turklāt kļū-

Profesionāls
**STŪRES IEKĀRTU UN
AGREGĀTU**
remonts
ar garantiju

**AUTO
PIEKĀRES
UN VIRSBŪVJU**
remonts, krāsošana

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

Oriģinālās 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

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAĪNA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA

Maskavas ielā 433B
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.opozit.lv

turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

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

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem

Piedāvājam 5. paaudzes iesmidzināšanas sistēmas, kā arī 1-4 paaudzes risinājumus.

Samazināta degvielas izmaksas
Līdz 50%

Mūkusalas 45/47, Rīga
Tālrunis: 29-296-613
www.ecogas.lv

**STARTERI UN
GENERATORI**

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

**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

TWINAUTO
Kvalitatīvas auto daļas un piederumi

Rīga, Ropažu iela 59
(pretī Čiekurkalna tirgum)

Darba laiks: 9-18, S. 10-15, Sv. -

www.twinauto.lv

t. 67551284 Veikals
t. 22002662 Veikals
t. 29463403

twinauto_lv
veikals@twinauto.lv