



2.-5. lpp



6-7. lpp



8. lpp

**Ņem
BEZMAKSAS
droši!**

AUTO info

SEPTEMBRIS
NR. 7 / 2014 (201)

www.autonews.lv

A Degustācija

Pilsētas apvidnieka meklējumos

«Nissan Qashqai» un «Honda CR-V» degustācija

Agnis Krauja

Mūsdienās apvidus automobīlis galvenokārt kalpo tā īpašnieka labklājības demonstrēšanai. Tikai retais nobrauc no asfalta seguma. Un, ja tomēr nobrauc, tad ar diviem riteņiem puķu dobē lielveikala stāvvietā. Arī pašu terminu „apvidus auto” šodien aizstāj ar vārdu „krossovers”, kas nozīmē kaut ko starp apvidnieku, minivenu un vieglo ģimenes auto. „Toyota” pirms 20 gadiem izgudroja pirmo kompakto SUV („sportutilityvehicle”), „parketa džipu” jeb krossoveru — modeli „RAV4”. 1995. gadā Japānā debitēja „Honda” atbilde — modelis CR-V, kuram sekoja mazākais brālis HRV — kompakts mazās klases krossover, vēl ilgi pirms pasauli ieraudzīja „Nissan Juke”.

Pēdējos piecos gados veiksmīgāks par saviem japāņu konkurentiem ir bijis „Nissan” modelis ar grūti izrunājamo nosaukumu „Qashqai”, kas nesen piedzima jaunas paaudzes ienākšanu Latvijas tirgū. Britu autoeksporti šo jauno auto sajūsmināti dēvē par labāko no visiem mazajiem krossoveriem, kādi šobrīd ir nopērkami, turpretī citi uzskata, ka „Qashqai” ir vairs tikai apvidnieka imitācija. Latvijas presē viens no kolēģiem autožurnālistiem pat atļāvis apgalvot, ka jaunajam „Qashqai” pietrūkstot „substances”, esot tikai skaista čaula bez atmiņā paliekoša satura, kas liktu braukt mājup pa garā-

ko ceļu. Degustācijā mēs lūkosim noskaidrot, kāds īsti ir jaunais kaškajs un kā tas izskatās salīdzinājumā ar mūžīgo konkurentu CR-V. Varbūt mums šajā degustācijā pat izdosies atrast auto, kas vislabāk piemērots Latvijas autoceļu ikdienai?

segmentā, kas vēl nekad agrāk nav bijis tik piesātināts.

Jaunais, 2013. gada „Qashqai” ir būvēts uz „Renault-Nissan” alianses jaunās „kopējā ģimenes auto moduļa” jeb CMF platformas, ko paredzēts izmantot 11 jaunajos auto modeļos, no kuriem kaškajs ir pats pirmais.



«Nissan Qashqai»

Oriģinālais, 2007. gada pirmās paaudzes „Nissan Qashqai” Eiropas autotirgū bija sava veida celmlauzis — pirmais automobīlis, kas apvienoja kompakta apvidnieka izskatu ar „Golf” klases hečbeka lietošanas ērtumu un izmaksām. Tiesa, Latvijā nedaudz agrāk ar līdzīgu koncepciju ieradās „DodgeCaliber”, taču amerikāņu robustums daudzus piekritējus neguva. „Qashqai” gadījumā šāda formula izrādījās ārkārtīgi veiksmīga — pircēju interese bija neviltota, ļaujot „Qashqai” kļūt par vienu no vislabāk pārdotajiem auto visā Eiropā. „Qashqai” veiksmē nepalika nepamanīta konkurentiem, tāpēc jaunajam, otrās paaudzes „Qashqai” ir jāienāk tirgus

Tāpēc tas izdevies par 47 mm garāks, zemāks un nedaudz platāks par priekštecī. Jaunā kaškaja izmēri (mm) — virsbūves garums 4377, platums 1806, augstums 1590 mm, bagāžnieka ietilpība (līdz logiem) 430 litri. No vecā, mazliet patuklam mopša sugas kucēnam līdzīgā kaškaja vairs nav ne miņas. Palikusi tikai „Nissan” „V-motion” grila zīme, ko japāņu autoražotājs pats lepni dēvē par ikonisku. Asās, dinamiskās līnijas un pievilcīgas detaļas jaunajam kaškajam nodrošina sportisku stāju un ieejas karti pievilcīgāko mūsdienu krossoveru klubīnā. Taču kritiķi atzīmē, ka tam pazudusi iepriekšējā modeļa individualitāte, un tagad no tālienes to iespējams sajaukt ar citiem klasesbiedriem, nu kaut vai ar „Toyota RAV4”.

Interjera kvalitāte ir labākais pierādījums kaškaja evolūcijai kopš 2007. gada. Tam ir ietilpīgs salons un bagāžas nodalī-

Turpinājums 4. lpp ➤

KROWN

AUTO PRETRŪSAS APSTRĀDE

Meklē mūs jaunajās telpās!
Rīgā, Hanzas ielā 7.

Ilgāks mūžs Tavam auto!

Krown aptur esošo un neļauj veidoties jaunai rūsai

Krown aizsargā arī gumijas detaļas un sensorus

Apstrādāta tiek auto apakša, ritošā daļā un virsbūve

Pilnas auto apstrādes cena no 110 – 140 eur
(cenas ieskaitot PVN)

Krown produkts ir videi draudzīgs un caurspīdīgs, tas nebojās Jūsu auto izskatu un samazinās tālākās servisa izmaksas.

Piesakies pa bezmaksas tālruni: 80 201 001
Vairāk informācijas www.krown.lv

LABAS ZIEMAS UN M+S
RIEPAS
FREDA RIEPAS - PILNS RIEPU SERVIS
- RIEPU REMONTS
- AUTO DISKI
DD 9-19
S, SV 9-15
T: 28683690
26107060
Dreiliņi «LIELEJAS»

SAMARIEŠU
LATVIJAS
PILNVARŅOTĀ
S
Saņem izziņu
30 minūtēs!
MEDICĪNISKĀ KOMISIJA
► autovadītājiem
► ieroču nēsāšanai
► pirmstermiņa komisija
TĀLR. 67627653
KATRU DARBA DIENU 9:30-17:30
BAUSKAS IELĀ 86, 3. STĀVĀ (CSDD ĒKA)

RITEŅU ĢEOMETRIJAS REGULĒŠANA

33€

VISMODERNĀKAIS 3D APRĪKOJUMS
APKALPOJAM VISU MARKU VIEGLOS UN KOMERCAUTO

RITEŅU ĢEOMETRIJAS REGULĒŠANA VIEGLAJIEM AUTOMOBĪLIEM 33EUR,
KOMERCAUTOMOBĪLIEM UN APVIDUS AUTOMOBĪLIEM 43EUR, VISAS CENAS IETVERT
PVN. AKCIJA SPĒKĀ LĪDZ 30.09.2014.

RAUDAS IELA 12, RĪGA
TĀLR. 67199889
www.euroauto.lv

EURO-AUTO

A Sports

Rīga Summer Race



Agnis Krauja

„Rīga Summer Race” autošosejas sacīkstes Bīķernieku trasē norisinās kopš 2012. gada, katru gadu pulcējot sportistus vismaz no sešām valstīm. „Rīga Summer Race” ietvaros tiek aizvadīti Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Baltijas autošosejas čempionāti, kā arī vēsturisko automašīnu sacīkstes „Dzintara aplis”. 2014. gadā „Rīga Summer Race” pirmo reizi norisinājās arī „555 km” izturības sacensības. Šogad divās dienās „Rīga Summer Race” sacīkstēs piedalījās vairāk nekā 140 sportisti. Varam droši apgalvot, ka šīs ir lielākās autošosejas sacīkstes Baltijā, kuraskā spoguļi parāda šā sporta veida stāvokli katrā no Baltijas valstīm.

23. augustā, Bīķernieku trasē tika aizvadīta pirmā sacīkšu diena, kurā noskaidroti uzvarētāji „Kumho Challenge” un Nacionālās klases čempionāta otrajā posmā, kā arī aizvadītas „555 km” izturības sacīkstes. „Kumho Challenge” pirmajā braucienā uzvaru izcīnīja Jānis Ciekals, apsteidzot Kristapu Mieluli (abi „Honda Civic”), savukārt otrajā braucienā tikai par 0,16 sekundēm pārkāps bija Mielulis. Rezultātā abiem braucējiem bija vienāds punktu skaits un par otrā posma uzvarētāju kļuva kvalifikācijas brauciena labākā rezultāta uzrādītājs Jānis Ciekals. Nacionālajā klasē, uzvarot abos braucienos, triumfēja Viktors Vasiljevs. Četru pēcpusdienā tika dots starts „555 km” izturības sacīkstēm, kurās uz starta stājās 20 ekipāžas, tajā skaitā četras no Latvijas. Jau ar pirmo apli vadībā izvirzījās lietuviešu komanda „GRS Telsiu Statyba” ar X1 klases automašīnu „Radical SR5”, taču aptuveni pēc stundas mašīnai radās tehniskas problēmas un vadību pārņēma „A3000+” klases „Brum Brum Sport” komanda ar „BMW M3”, kurai cieši sekoja vēl viena lietuviešu ekipāža „RIMO” ar „BMW 335d”. Pēcāk sacīkšu gaitā par līderiem izvirzījās „RIMO” ekipāža, taču „GRS Telsiu Statyba” komanda, atrisinājusi tehniskās problēmas, uzsāka pakāpdzišanos līderiem. 135. aplī avārijupiedzīvoja sacīkšu līderi „RIMO” ekipāža. Pēc avārijas astoņus apļus sportisti pavadīja aiz drošības mašīnas un pēcāk atlikušajos apļos par



uzvarētājiem ar rezultātu 4 stundām 22 minūtēm un 45 sekundēm kļuva „GRS Telsiu Statyba” komanda, ar „Radical SR5” automašīnu BKS B trasē norīņojot 156 apļus. Uzvarētājspēja uzrādīt arī ātrāko trases apla laiku 1:21.987. Visu pirmo desmitnieku finišā aizņēma lietuviešu ekipāžas, bet labākā no latviešu komandām bija „Vito Racing” ar „BMW M3”, kuri finišēja 11. vietā, 21 apli atpaliekot no uzvarētājiem.

24. augustā Bīķernieku trasē tika aizvadīta otrā „Rīga Summer Race 2014” diena, kurā uz starta izgāja vairāk nekā 93 sportisti. Tika noskaidroti uzvarētāji Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Baltijas čempionātos, kā arī „Dzintara Aplis” 6. posmā, kopumā 10 dažādās ieskaites klasēs, tostarp arī „Legends” klases sporta mašīnu braucienos.

Prestīžākajā un ātrākajā no Baltijas čempionāta braucieniem — „Baltic Open” — startam bija pieteikti 11 lietuvieši, pa četriem latviešiem un igauņiem un viens somis. Pārliecinošu uzvaru kopvērtējumā izcīnīja igauņu lielmeistars Tonu Somers („BMW M3 GTR”), kuram šosezon šīs bija pirmais starts. Otro vietu kopvērtējumā un uzvaru Lietuvas čempionātā „A2000+” klasē ieguva Eidmants Nekrošus („BMW M3 E90”), savukārt trešajā vietā somu braucējs Mika Virtanens ar ekstrēmi pārbūvētu „Renault Megane” sacīkšu automašīnu. Piekto un sesto vietu dalīja vienīgā daiļā dzimuma



pārstāve Ernesta Globīte, kura brauca ar eksotisko „Ginetta G50”, un Martins Griska ar ne mazāk atraktīvo „Lotus Type 116”. Labākais no latviešiem bija veterāns Rolands Dūda ar savu „BMW 320”, kurš ierindojās 12. vietā kopvērtējumā, bet ieguva 3. vietu „A2000” klasē. Kārlis Nikiforovs ar „Nissan 350Z” šoreiz palika 13. vietā, Atis Veismanis izstājās, kad viņa „Honda Civic TypeR” pazaudēja priekšējo riteni, bet startam pieteiktais Vitālis Kalmi tehnisku problēmu dēļ nestartēja.

Sešu eksotisko „Legends” automašīnu braucienos starp Somijas un Krievijas sportistiem starta izgāja arī vienīgais Latvijas pārstāvis Uldis Timaks, kurš pirmo reizi brauca ar „Legends” automašīnu. Divu braucienu summā uzvaru izcīnīja Somijas čempions Johans Ahokas, bet Uldis Timaks braucienos guva sesto un trešo vietu, kas kopvērtējumā viņam deva piekto pozīciju. Intervijā pēc brauciena Uldis neslēpa savu sajūsmu par šīm mazajām, ātrajām un — galvenais — arī salīdzinoši lētajām sacīkšu

mašīnītēm, kurās viņš saskata Latvijas autošosejas nākotni.

„Kumho Challenge”, tāpat kā dienu iepriekš, uzvarēja Jānis Ciekals, otro vietu abos braucienos un līdz ar to kopvērtējumā izcīnīja Ģirts Daugaviņš, savukārt trešā vieta šoreiz Kristapam Mielulim, kurš pirmajā braucienā gandrīz pazaudēja izpētēju. Igaunijas čempionāta posmā „BMW 325” klasē 12 dalībnieku konkurencē uzvaru izcīnīja Raimo Kulli.

Turpinājums 5. lpp ➤

CSDD informācija



Tehniskās apskates nakts

Tradicionālā tehniskās apskates nakts „uzņēmumi apgriezieni” – šogad tā trešo reizi notika Rīgā, kā arī Cēsīs un Liepājā. Tehniskās apskates nakts devīze – „Mēs par drošu auto!”. Tehniskās apskates nakts mērķis ir rosināt autobraucējus piedalīties ceļu satiksmē ar drošiem un tehniskā kārtībā esošiem transportlīdzekļiem, lai neapdraudētu ne savu, ne arī citu satiksmes dalībnieku veselību un dzīvības.

Kopumā Cēsīs, Liepājā un Rīgā kopumā bezmaksas diagnostika tika veikta apmēram 1200 automašīnām. Diemžēl apmēram 75% automašīnu tika atklāti būtiski trūkumi vai bojājumi, kas potenciāli atstāj negatīvu iespaidu kā uz satiksmes drošību, tā uz apkārtējo vidi. Pēc CSDD apkopotās informācijas tehniskās apskates naktīs pārbaudīto automašīnu vidējais vecums bija ap 15-16 gadiem. Latvijas autoparka, kas veic tehnisko apskati, vidējais vecums ir nedaudz vairāk kā 12 gadi. Tas nozīmē, ka pasākumu „Tehniskās apskates nakts” ir vairāk iecienījuši vecāku transportlīdzekļu lietotāji. Sīkāka informācija par Tehniskās apskates nakts rezultātiem:

- Cēsīs, 25.jūlijā, pārbaudīti 136 auto, tehniskā kārtībā apmēram 20% auto
- Liepājā, 15.augustā, pārbaudīti 163 auto, tehniskā kārtībā: apmēram 10% auto
- Rīgā, 28.augustā, pārbaudīti 900 auto, tehniskā kārtībā: apmēram 30% auto

Pasākumu laikā apmeklētājiem bija iespējas piedalīties dažādās aktivitātēs un izkļaidēs, kas saistītas ar satiksmes drošību. „Tehniskās apskates nakts” notikušas savstarpējas sapratnes gaisotnē, guvušas lielu atsaucību un veicinājušas cilvēku izpratni par drošu auto nozīmi satiksmē. Esam gandarīti, ka šogad bija iespējas rīkot pasākumu arī ārpus Rīgas un ceram šo tradīciju turpināt arī nākamgad,” stāsta CSDD Transportlīdzekļu kontroles un sertifikācijas inspekcijas priekšnieks Jānis Liepiņš. „Mums ir svarīgi, ka transportlīdzekļu īpašnieki vēlas zināt savu auto reālo tehnisko stāvokli un ka tas viņiem nav vienaldzīgs. Tomēr satraucošs ir līdz šim Tehniskās apskates nakts fiksētais – ikdienā ceļu satiksmē piedalās salīdzinoši daudz sliktā tehniskā stāvoklī esoši auto, kas patiesībā apdraud mūsu visu drošību.”

Tehniskās apskates nakts organizēja SIA „Auteko & TUV Latvija”, SIA „Scantest” un SIA „Autests” sadarbībā ar CSDD.

Nemot vērā cilvēku lielo interesi, pieprasījumu un atsaucību Tehniskās apskates nakts Vidzemē un Kurzemē, 18.septembrī, pulksten 20:00 Tehniskās apskates nakts plānota Rēzeknē. Tā notiks vienlaikus ar CSDD Rēzeknes atjaunotās nodaļas atklāšanu.

Aprit gads vienam no modernākajiem CSDD pakalpojumiem – mobilajai aplikācijai

2014.gada vasarā aprit gads kopš pieejama CSDD mobilā aplikācija. Šajā laikā tā lejupielādēta teju 60 000 reizes. Pēdējā nedaudz vairāk kā gada laikā aplikācijas

lietotāji tai pieslēgušies apmēram 120 tūkstošus reizu jeb vairāk nekā 300 reizu dienā.

Aplikācija ar moderno tehnoloģiju palīdzību klientiem nodrošina kvalitatīvus, ērtus, ātrus un drošus pakalpojumus un informāciju. Tādējādi tiek samazināta birokrātija, pakalpojums ir „zaļi domājošs”, ekonomisks un ilgtspējīgs. Aplikācija pielāgota kā fiziskām, tā juridiskām personām.

Visbiežāk izmantotie pakalpojumi: tehniskās apskates dati, transportlīdzekļu dati, vadītāja apliecības dati un informācija par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem. Aplikācija lielākoties tiek izmantota Latvijā – 95% gadījumu, taču tā tiek lietota arī no citām valstīm, piemēram, no Zviedrijas – 1,7%, no Lielbritānijas – 1,1%, no Norvēģijas – 0,5%, no Vācijas – 0,3%, no Krievijas – 0,2% gadījumu.

Šo CSDD pakalpojumu atzinīgi novērtējuši arī mūsu klienti. Piemēram, atsauksmes no Twitter:

- CSDD tiešām atvieglot dzīvi, jo īpaši ar aplikāciju viedtālrunim un atgādinājumu sistēmu. Uzslava arī Jūsu IT!
- Braucu uz TA Antenas ielā. Rinda ap 100 cilvēku. Woow. Iegāju CSDD aplikācijā, apmaksāju un pēc 3 minūtēm jau devos uz līniju. Apsveicami.
- Yea! Apmaksāt tehnisko apskati CSDD aplikācijā un tādā veidā rindā "apdzīt" ~60 gaidītājus ir nenormāli forši! :)
- Cik jauki, ka tiek atsūtīts personīgs mails no CSDD par aplikācijas jaunumiem. Sajūta, ka CSDD tiešām rūp cilvēkiem!)
- novelc CSDD aplikāciju telefonam, tur ir pilnīgi viss :) traki laba lieta.

Gada laikā aplikācija ir būtiski „izaugusi”. Sākotnēji tajā pamatā bija informācija par personu kā par autovadītāju, par saviem transportlīdzekļiem un par tehniskās apskates datiem. Šobrīd CSDD aplikācijā pieejamā informācija un pakalpojumi: vadītāja apliecības dati; transportlīdzekļu dati; tehniskās apskates dati; velosipēdu reģistrācija un informācija par reģistrētajiem velosipēdiem; pieteikšanās eksāmeni; vienas dienas atļaujas saņemšana; atgādinājumi par termiņiem un sinhronizācija ar tālruna / planšetdatora kalendāru; ārvalstu transportlīdzekļu vadīšanas atļaujas; ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi un sodi; maksājumi; maksas izziņas; nodokļu kalkulators; CSDD kontakti.

Nesen CSDD aplikācijai veikta dizaina un funkcionalitātes pilnveide, piemēram, ieviests t.s. „push paziņojums”, kas ļauj aplikācijas lietotājiem viedtālrunī vai planšetdatorā saņemt jaunāko informāciju no datu bāzēm, ja arī tajā brīdī aplikācija netiek izmantota (bet ierīcē būs ieslēgts internets). Tas nodrošina, ka aktuālākā informācija, piemēram, atgādinājumi, klientiem faktiski ir pieejami visu laiku.

Aplikācija lejupielādējama un lietojama bez maksas. Lejupielādes iespējas:



- Apple veidtālruniem un planšetdatoriem: <http://ej.uz/CSDDiOS>;
- Android veidtālruniem un planšetdatoriem: <http://ej.uz/CSDDAndroid>.

2014.gada septiņos mēnešos septiņām autoskolām atņemtas mācību kartes; vienā gadījumā iesaistīta policija

Rūpējoties par atbilstošu topošo autovadītāju sagatavošanu un apmācības procesa nodrošināšanu, kā arī par kopējo satiksmes drošību, CSDD seko līdzi autoskolu darbam un īsteno virkni pasākumu, lai novērstu un nepieļautu nekvalitatīvu un nelikumīgu topošo autovadītāju sagatavošanu.

2014.gada pirmajos septiņos mēnešos notikušas piecas Transportlīdzekļu vadītāju apmācības komisijas sēdes. Tajās izskatīti jautājumi par konstatētiem pārkāpumiem saistībā ar mācību procesa organizēšanu un nodarbību norisi autoskolās gan Rīgā, gan reģionos. Tipiskākie autoskolu pārkāpumi saistīti ar neatbilstību starp reālo apmācības procesu un dokumentos uzrādīto, kā arī ar mācību nodarbību apmeklējuma uzskaiti, bet vienā gadījumā – iesaistīta policija.

Paši skandalozākie pārkāpumi saistīti ar kādu autoskolu Kurzemē, par ko CSDD jau informēja. Proti, šī gada pavasarī Valsts policijas Ekonomisko noziegumu apkarošanas pārvalde (ENAP) sadarbībā ar CSDD atklājusi un novērsusi gadījumus, kad par samaksu, bez apmācības programmas apguves autoskolā, tiek izsniegti komerciālo pārvaldījumu autovadītāju profesionālās kvalifikācijas sertifikāti. Šis gadījums tika skatīts arī Komisijas sēdē, kā rezultātā šai autoskolai atņemtas piecas mācību kartes, skolas vadītājam atņemta pasniedzējas kvalifikācija, vienam pasniedzējam izteikts brīdinājums.

Tāpat komisija izteikusi septiņus brīdinājumus autoskolām ar piebildi, ka atkārtotu pārkāpumu gadījumā tiks izskatīti jautājumi par mācību karšu darbības apturēšanu vai anulēšanu. Trijām autoskolām apturēta mācību kartes darbība uz pusgadu, bet četrām – uz trijiem mēnešiem.

Vairākkārt konstatēts, ka autoskolās nav notikušas paredzētās nodarbības. Bet, ja nodarbības arī notikušas, tad tās nav apmeklējuši visi kursanti, kuriem attiecīgajās nodarbībās bija jāpiedalās, lai gan mācību žurnālā šie kursanti atzīmēti kā nodarbībā klātesoši. Dažkārt pat konstatēts, ka mācību žurnāls nav atradies tur, kur tam obligāti jābūt – mācību telpā. Tāpat fiksēti gadījumi, ka autoskolas nav sniegušas atskaites par nodarbību norisi, kas neļauj pārliecināties par atbilstošu apmācību procesa organizēšanu un norisi. Ir bijuši gadījumi, kad kursanti „risinājuši” tematiskos uzdevumus, lai gan tas jādara ārpus obligāti reģistrētajām mācību stundām. Vairākās autoskolās samazinājušies sekmības rādītāji – kursantu kārtoto teorētisko un vadīšanas eksāmenu sekmības līmenis CSDD ir zemāks par Ministru kabineta 2010.gada 13.aprīļa noteikumos Nr.358 „Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu



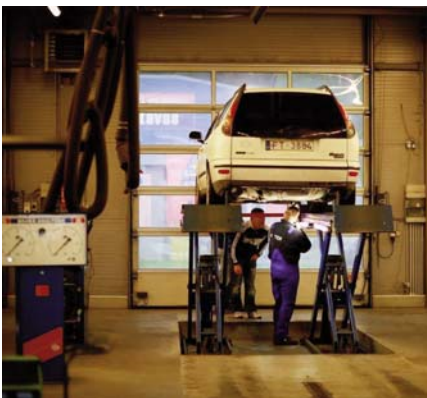
vadītāju apmācības programmām” (<http://likumi.lv/doc.php?id=208534>) noteikto, t.i. – teorētiskajiem eksāmeniem – 75%, bet vadīšanas eksāmeniem – 50%. Vairākkārt konstatēti gadījumi, kad viena pasniedzēja vietā apmācības veicis cits pasniedzējs, taču bez atbilstošu izmaiņu veikšanas CSDD reģistrā. Kādam autoskolas pasniedzējam, kurš īslaicīgi aizvietojis kolēģi, pat bija beidzies pasniedzēja apliecības derīguma termiņš 2012.gada vasarā.

CSDD sniegusi virkni ieteikumu un priekšlikumu vairāku autoskolu darbības un apmācības procesa kvalitātes uzlabošanai, lai tās nodrošinātu atbilstošu kursantu sagatavošanu. Piemēram, CSDD ieteikusi autoskolām uzlabot iekšējās kontroles kārtību, lai neatkārtotos gadījumi, kad viena pasniedzēja vietā nodarbības vada cita persona: pilnveidot informācijas apmaiņas procesus ar kursantiem un arī ar darbiniekiem, lai uzlabotu savstarpējo saziņu un izskaustu nesaprašanās vai pat, iespējams – apzinātus apmācības procesa pārkāpumus. Tāpat CSDD norādījusi, ka nodarbību apmeklējumu atzīmēšana mācību žurnālā tiek veikta ar nolūku atspoguļot, kā tiek veikta apmācāmo teorētiskā apmācīšana, vai mācību priekšmeti atbilst Apmācības noteikumos paredzētajai programmai, kā arī, vai apmācāmie piedalās nodarbībās. Tādējādi mācību žurnālam jāsniedz pilns priekšstats par iepriekš minēto, nolūkā dod iespēju izsekot apmācības procesa veikšanai un apmācāmo dalībai apmācībās.

Pirms autoskolas izvēles un apmācības uzsākšanas, CSDD aicina topošos autovadītājus rūpīgi izpētīt CSDD mājas lapā (www.csdd.lv) sadaļas „Kvalifikācija” apakšsadaļā „Statistika par autovadītāju apmācību” atrodamos skolu sekmības rādītājus, kā arī izzināt draugu vai citu cilvēku pieredzi.

Stingrākas prasības transportlīdzekļu vadītāju pirmstermiņa veselības pārbaudēm

Otrdien, 2014.gada 19.augustā, valdības apstiprinātie grozījumi noteikumos par veselības pārbaudēm transportlīdzekļu vadītājiem un personām, kuras vēlas iegūt transportlīdzekļu vadītāju kvalifikāciju, kā arī par pirmstermiņa veselības pārbaudes izdevumu segšanas kārtību paredz stingrāku pirmstermiņa veselības pārbaudē kārtību, nosakot, ka psiholoģiskos un psiho-diagnostiskos testus personai, kas ieradusies uz veselības pirmstermiņa pārbaudi, ir



jāveic obligāti.

Turpmāk obligāti būs arī bioķīmiskie izmeklējumi un ķīmiski toksikoloģiskie izmeklējumi. Tāpat transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem veselības pirmstermiņa pārbaude būs jāveic atkārtoti, to varēs veikt tikai specializētā ārstniecības iestādē, nevis specializētā medicīniskajā komisijā.

Līdzīgi noteikts, ka transportlīdzekļa vadītājam, kurš sodīts par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, narkotisko vai citu apreibinošu vielu iespaidā, ir pienākums ierasties pie narkologa mēneša laikā pēc soda piemērošanas, lai izvērtētu nepieciešamību nodrošināt narkoloģisko ārstēšanu. Transportlīdzekļa vadīšanas tiesības varēs atgūt tikai pēc objektīvi pierādītas vismaz vienu gadu stabilas remisijas, par ko ārstējošajam narkologam būs jāsniedz atzinums. Savukārt, transportlīdzekļa vadītājs, ja ir konstatēta transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā vai narkotisko vielu iespaidā, uz veselības pārbaudi netiek nosūtīts, bet pēc minēto pārkāpumu konstatēšanas veselības pārbaude ir obligāta vienmēr, un šim vadītājam pirms tiesību atjaunošanas tā jāveic patstāvīgi.

Gājējiem un velosipēdistiem ārpus apdzīvotām vietām būs jāvalkā atstarojošas vestes

Turpmāk gājējiem un velosipēdu vadītājiem diennakts tumšajā laikā ārpus apdzīvotām vietām būs jālieto apģērbs (veste) ar labi redzamiem gaismu atstarojošā materiāla elementiem.

Šāds apģērbs diennakts tumšajā laikā būs jāvalkā arī apdzīvotās vietās posmos, kuri nav pietiekami un vienmērīgi apgaismoti.

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss uzsver: „Uz Latvijas ceļiem joprojām cieš un iet bojā cilvēki, puse no kuriem ir tieši mazaizsargātie satiksmes dalībnieki. Mēs nedrīkstam pieļaut, ka pagājušā gada rudens statistika uz ceļiem atkārtotos. Domāju, ka ikviens autovadītājs no savas pieredzes ļoti labi zina, ka lietainos rudens vakaros ir grūti pamanīt gājēju un velosipēdistus, kuri pārvietojas gar brauktuves malām ārpus apdzīvotām vietām, un viņi man piekritīs, ka atstarojošās vestes ir veids, kā mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem sevi pasargāt un kļūt pamanāmiem autovadītājiem.”

Savukārt, bērniem līdz 12 gadu vecumam, braucot ar velosipēdu, sākot ar šī gada 1.oktobri, būs jāvalkā aizsargķivere.

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>.



Pilsētas apvidnieka meklējumos

«Nissan Qashqai» un «Honda CR-V» degustācija

► Turpinājums no 1. lpp.

jums. Pieejama tikai elektriskā stāvbremze jau standartā, jo bez klasiskās rokasbremzes sviras atbrīvojas vairāk telpas viduskonsolē, kur atrodas liela, ērta vērtīgo mantu glabātava. Pie „Qashqai” stūres viss ir kā pieklājas — sēdeklim un stūrei ir plašs regulējumu diapazons, kas ļauj ērti iekārtoties, arī visas infosistēmas ir parocīgas. Aizmugurē ir daudz vietas kājām, bet dinamiskā jumta līnija atņem komfortu gara auguma pasažieriem. Viegli pieejams un ērti transformējams bagāžnieks. Aizmugures sēdekļus var viegli nolocīt, kravas telpu padarot vēl lielāku.



Visiem „Qashqai”aprikojumā ir gaisa kondicionieris, „Bluetooth” savienojums un kruīzkontrolle, 17 collu diski ir paši mazākie, LED dienasgaitas gaismas pieejamas jau standartā, tāpat arī aizmugures spoilerītis kā jumta līnijas turpinājums. Dārgākajās aprikojuma versijās ir arī panorāmas stikla jumts, LED elementi lukštos, automātiskā stāvvietā novietošanas sistēma, kā arī kameras, kas ļauj redzēt līdzās mašīnai notiekošo 360 grādu lēnķī. Papildaprikojumā pieejama „SmartVision” pakotne, kurā ietilpst tādas mūsdienīgas ekstrās kā joslu maiņas un iespējamās sadursmes brīdinājuma sistēmas.

Reti kurš cits mazais apvidus auto var mēroties ar „Qashqai”trokšņu izolācijas jomā — degustētā auto 1,5 litru dīzeļmotors ir vienmērīgs un salīdzinoši kluss pat augstā apgriezienu līmenī. Ceļu trokšņi un pretvēja šalkoņa ir labi apslāpēta.

„Qashqai”pircēja lētākā izvēle ir 1,2 litru benzīna turbodzinējs, kas ir lieliski piemērots mierīgai pilsētas satiksmei, turklāt šis motors ir pārsteidzoši kluss. „Qashqai”motoru klāstā ir arī 1,5 un 1,6 litru (130 ZS) tilpuma dīzeļmotori. Izskatās, ka tieši degustētais 1,5 litru 110 ZS motors nodrošina labāko līdzsvaru starp dinamiku un cenu. Jaudas padeve ir vienmērīga, jau sākot no zemiem motora apgriezieniem, tāpēc ikdienas satiksmei

tas šķiet pilnībā atbilstošs, auto ir arī klusāks nekā citu konkurentu piedāvātie dīzeļmotori. Degvielas patēriņa oficiālie dati uzrāda, ka vidējais patēriņš ir 3,8 litri uz 100 kilometriem. Pircēji var izvēlēties manuālo pānesumkārbu un CVT automātisko transmisiju.

„Vai esat gatavs jauniem piedzīvojumiem pilsētā? Iepazīstiet nepārspēto pilsētas krossoveru!” — visās jaunā auto reklāmās tiek uzsvērts tikai un vienīgi tā pielietojums pilsētas vidē. Tāpēc „Qashqai”vairs nevajadzētu saukt par džipu. Būtībā tas ir vienkārši paaugstināts vieglais pasažieru auto, tāds Anglijā ražots golfs, tikai uz lielākiem riteņiem un ar 20 cm klirensu drošībai. Gan visu riteņu piedziņa, gan „automāts”, „Qashqai”tiek piedāvāts tikai pašās dārgākajās komplektācijās. Turklāt ražotājs uzskata, ka neesot vajadzības tos abus apvienot.

Jaunais krossover brauc gandrīz kā parasts „Golf” klases hečbeks, pat ar nelielu sportiskuma piedevu. Tas stūrējams tikpat precīzi un vadītāja komandām atsaucās tikpat zibenīgi, pie ceļa turas tikpat ciešā sportiskā golfiņš. Normālos ātrumos savu paaugstināto smaguma centru un prāvāko svaru tam izdodas noslēpt ar burvju mākslinieka veiklību. Secinām, ka šis tiešām ir īsts vieglais pasažieru auto — sākot no vieglās stūres un beidzot ar glu-

dus ceļus mīlošo piekari. Atsacīšanās no „Off-road” pasaules „Nissan” ļāvusi ietaupīt veselu lērumu naudas, tāpēc lētāko „Qashqai”var nopirkt par nepilniem 17 000 eiro. Tāda mašīna nebūt nav trešajai pasaulei paredzēts produkts, bet gan glīts, pat elegants auto ar minimālajām „ekstrām” un tērauda diskām. Cena sākas no 16 990 (4x2 — DIG-T 115) un modifikāciju klāsta virsotnē sasniedz 28 490 EUR (4x4 — dCi 130). Bet, kad „Nissan” ieliks savā mašīnā pilnpiedziņu un „automātu”, konkurentiem var iestāties panika. Ceru, ka manās rokās reiz nonāks arī pilnpiedziņas „Qashqai”un ka tas spēš apgāzt dažus iepriekšminētos secinājumus...

«Honda CR-V»

Daudzās pasaules valstīs „CR-V” ir vispopulārākais un visvairāk pirktais auto no visa „Honda” modeļu plašā klāsta. Eiropas kontekstā par pirmo „CR-V” paaudžu trūkumu varēja uzskatīt dīzeļmotora nepiee-



jamību, jo dīzelis tika ieviests vien 2005. gadā. Toties „CR-V” vairākus gadus pēc kārtas kļuva par vislabāk pārdoto benzīna SUV Eiropā.

Arī Latvijā „Honda CR-V” ir viens no visvairāk pirktajiem modeļiem tā sauktajā apvidus auto klasē. Trešā, kopš 2007. gada ražotā „CR-V” paaudze nereti pat tika tirgus līdera godā. Tieši 2007. gadā „CR-V” piedzīvoja radikālas stila izmaiņas, kuras nepārprotami rādīja „Honda” vēlmi pietuvināt savu krossoveru ielas mašīnas veidolam. Šim trešās paaudzes „CR-V” zināmā mērā piemīt sieviešu auto statuss, jo dāmas ar to brauc ļoti labprāt. Iespējams, tādēļ, ka dizains no kantaini robustām formām radikāli mainījās uz plūstošām un liegām līnijām.

Jaunais, 2011. gada jeb ceturtais paaudzes „CR-V” tagad izskatās džipiskāks par iepriekšējo, jo jumta līnija kļuvusi par 30 mm zemāka, vējstikls izvērsts par 60 mm

uz priekšu un hromētā logu augšējā līnija piešķir eleganci. Ir ne mazums svaigu akcentu gan automobiļa eksterjerā, gan interjerā. Tomēr kopumā pēdējais „CR-V” drīzāk atgādina iepriekšējā evolūciju, nevis revolūciju. Automobiļa izmēri (mm) — garums 4570, platums 1820, augstums 1685, riteņu bāze 2630, bagāžas tilpums (līdz logiem) 589 litri. Parametri liecina, ka „CR-V” tagad ir viens no prāvākajiem auto savā klasē. Tas pārspēj „Qashqai” visos izmēros: garumā par 193 mm, platumā par 14 mm, augstumā par 95 mm un arī bagāžnieka ietilpībā — par 159 litriem. „CR-V” klirens jaunajam modelim ir samazināts no 175 uz 165 mm. Tas vēlreiz liecina, ka „Honda” vairs nopietni nepretendē uz „CR-V” apvidus auto lomu bezceļu apstākļos.

Redzami un jūtami uzlabojumi visvairāk piemīt jaunā „CR-V” salonam. Vadības ierīces un slēdži ir parocīgi un vienkārši. Ērti iekārtoties pie stūres ļauj plašs sēdekļa un stūres regulējuma diapazons. Ceļa pārdzamība ir lieliska, taču masīvie aizmugures jumta balsti ierobežo redzamību atpakaļgaitā. Salons šķiet klusāks nekā priekšgājējam un kvalitatīvāk nostrādāts. Ergonomiski arī viss ir savās vietās, jaunais instrumentu panelis ir veidots mūsdienīgās formās, bet varēja būt elegantāks, toties gan priekšā, gan aizmugurē ir daudz plašuma, grīdā nav transmisijas tuneļa, bagāžnieks ir lielāks, taču ērtāks nekā iepriekš. „CR-V” līdzinā grīda un augstie griesti padara to par lielisku ģimenes transportu. Par spīti neizmainītai riteņu

benzīndzinēja jauda ir tāda pati, taču tas nespēj piedāvāt tādu pašu „cēlienu” vidējā apgriezienu diapazonā. Abiem dzinējiem bāzes versijā ir sešpakāpju manuālā pānesumkārbā, bet papildaprikojumā pieejams arī piecpakāpju „automāts”. 2013. gada sākumā — reizē ar nepacietību gaidītā 1,6 litru „i-DTEC” dzinēja ienākšanu sākās jauna „Honda CR-V” vēstures nodaļa. Jaunais 1,6 litru „i-DTEC” dzinējs ir izstrādāts īpaši Eiropas tirgum un tiek ražots tikai „Honda” Eiropas ražotnē Svindonā. Tas ir pirmais dzinējs, kas tika izlaists „Honda EarthDreamsTechnology” vides programmas ietvaros un pircējiem piedāvā izcilu degvielas ekonomijas, zema izmešu līmeņa un snieguma līdzsvaru. „Honda” jaunajam dzinējam ir alumīnija cilindra galva, kas, savienota ar atvērta seguma alumīnija bloku, kopumā sver par 47 kg mazāk nekā „Honda” 2,2 litru „i-DTEC” dzinējs. „CR-V 1.6 i-DTEC” ir pieejams priekšpiedziņas auto ar manuālo transmisiju un piedāvā gan veiklību (griezes moments 300 Nm un 120 PS), gan zemu CO2 izmešus (119 g/km). „CR-V” ar „1.6 i-DTEC” piedāvā krossovera praktiskumu un stiluapvienojumā ar rentabilitāti un degvielas ekonomiju līdz 4,5 l/100 km.

Tieši ar šādu priekšpiedziņas „Honda CR-V” ar jauno 1,6 litru 120 ZS dīzeļdzinēju un sešpakāpju manuālo pānesumkārbu atrievāmies degustācijas braucienā. Pirmais pārsteigums — par spīti auto izmēriem, braucot nav liela ģimenes auto sajūtas. Hondas azartiskais 1,6 litru dīzeļdzinējs, vieglā stūre un mazais, paneli aug-



stu izvietotais ātrumpārslēgs, kas slēdzas ātri un precīzi, pat nedaudz provocē uz dauzīšanos, kad paātrinoties var arī nevilus izspolēt. Piekare hundai ir tik cieta un savākta, it kā būtu paņemta no sportiskā „Civic”. Lielāki ceļa negludumi gan var „CR-V” gaitu padarīt mazliet nemierīgu, taču kopumā tas ir komfortabls auto, ar ko patīkami mērot arī garākas distances. Stūres reakcija varēja būt drusku asāka, taču vadāmība ir gana precīza, arī virsbūves sasveres likumos ir labi apvaldītas. „Honda CR-V” ir viena no vispraktiskākajām un ērtākajām ģimenes automašīnām, un, par spīti tās izmēriem, braucot jūs nekad nejutīsieties kā pie kravas auto stūres! Degustētā auto („1.6 Comfort MT 2WD”) cena sākas no 24 820 EUR, par dažiem tūkstošiem lētāk var nopirkt CR-V ar divlitrubenzīnietu (2.0 S MT 2WD) — 21 500 EUR, bet modifikāciju klāsta virsotnē cena sasniedz 39 900 EUR („2.2 ExecutiveNaviAdvance AT 4WD”).

Degustācijas secinājumi

„Nissan Qashqai” ir viens no klusākajiem un vizuāli elegantākajiem auto savā klasē, turklāt ļoti praktisks un ar to ir viegli braukt. „Honda CR-V” plusi ir mūsdienīgs dizains, ļoti plašs, komfortabls salons un ietilpīgs bagāžnieks, kā arī dzīvelīgs 1,6 litru dīzelis. Abi auto pievilcīgi izskatās, ir labi aprīkoti un dārgākajās komplektācijās lepojas ar dažādiem „Premium” klases automašīnu sīkumiem. Tikai... neprasiet šiem abiem priekšpiedziņas krossoveriem par apvidnieka spējām!

AUTOMĀTISKO PĀRNESUMU KĀRBŪ REMONTA RŪPNĪCA

RECRO

QUALITY THROUGH TECHNOLOGY

www.recro.eu T: 2920 7606

CĒSIS

Rīga Summer Race



Turpinājums no 2. lpp

„Dzintara aplis” 6. posmā šoreiz tikai divpadsmit dalībnieku startēja „Volgu” klasē, bet veseli deviņpadsmit — „Žigūļu” ieskaitē (13 dalībnieki „VAZ 1600” un seši „VAZ 1300” klasē). „Volgu” klasē uzvaru izcīnīja Ainārs Šēnfelds, kurš uzvarēja abos braucienos, otrais — Mārgers Pinkulis, savukārt trešā vieta Ivaram Janekam. Kopvērtējuma līderis Andrejs Paupers šoreiz sestais, bet viņa allaž sīvākais konkurents Andrejs Dolopolovs nemaz nestartēja. Lielmeistars Valdis Belmers pirmajā braucienā no pašas aizmugures aizcīnījās līdz 6. vietai, bet otrajā finišēja astotais, jo tika sodīts par pāragru startu. „VAZ 1600” klasē uzvarēja Pēteris Laipnieks, otrais — Kristaps Ābols, bet trešajā vietā — lietuvietis Adoms Petrovs. Otrajā braucienā vērojamās aizraujošās cīņas trasē starp latviešiem un lietuviešiem brīžiem pat ļoti atgādināja šīs klases ziedu laikus pagājušā gadsimta astoņdesmitajos. „VAZ 1300” klasē abos braucienos par uzvarētāju kļuva Aivars Laipnieks, otrais Matīss Mežaks, bet trešais Mārtiņš Lagzdīns. Kopumā „Dzintara aplis” sacensības apstiprināja

jau iepriekš izskanējušos pieņēmumus, ka „Volgās” šobrīd iestājusies krīze, kuru, tāpat kā savulaik populārā „Golfā”, radījis tehnisko noteikumu pārāk brīvais raksturs un līdz ar to izmaksu neadekvātums. Savukārt patīkams pārsteigums ir „Žigūļu” klases straujā attīstība, kur mašīnu kļūst arvien vairāk un uz starta stājas daudzi iepriekš līdz galam nerealizēti talanti no krosa un citām autosporta disciplīnām.

Lielākās autošosejas sacīkstes Baltijā „Rīga Summer Race” skaidri parādīja šā sporta veida šābrīža atšķirības katrā

no Baltijas valstīm. Lietuvā spēcīgs uzsvārs tiek likts uz garo distančuizturības sacīkstēm un ātrajām, eksotiskajām „Open” klases mašīnām, kuras tik ļoti piesaista publikas interesi. Igaunijā ir spēcīga „BMW 325” nacionālā klase, kurā ar tehniski identiskām mašīnām sīvi spēkojas līdz pat 70 dalībnieku, un tiek kalti plāni par kopīga čempionāta rīkošanu ar somiem, atļicis vien pieslīpēt nianšes tehniskajos noteikumos. Vēl igauņiem ir joprojām nepārspējams Tonu Somers, kurš bez sponsoru atbalsta, tikai sava prieka pēc, izvilka no garāžas savu „BMW M3 GTR”, lai ierastos un kārtējo reizi uzvarētu Bīķernieku trasē, kuru viņš joprojām sauc par savu pirmo mīlestību. Mums, latviešiem, ir labākā autošosejas trase Baltijā un mums ir vēsturisko automašīnu sacīkstes „Dzintara aplis”. Zinu, ka mums ir arī spēcīgi autošosejas piloti — Jānis Horeliks, Haralds Šlegelmilhs, Karlīne Štāla, kuri dažādu (galvenokārt jau laikam finansiālu) iemeslu dēļ saviem skatītājiem nav gatavi atrādīties kaut vai tikai reizi gadā... Taču zinu arī to, ka brāļi lietuvieši un igauņi šobrīd apskauž mūs, jo pasaulē labākais rallijkrosa pilots Reinis Nitīss ir latvietis!

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, Matisa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

LAMB
Autoklubs



FIA ROAD SAFETY GRANT PROGRAMME

AUTOGAISMU BEZMAKSAS PĀRBAUDE 19. SEPTEMBRIS – 26. OKTOBRIS

Ievēro FIA 10 satiksmes drošības Zelta likumus!

- 1. Vienmēr piesprādzējies**
Esmu atbildīgs arī par saviem pasažieriem
- 2. Ievērot ceļu satiksmes noteikumus**
To uzdevums ir mūs aizsargāt
- 3. Nepārkāpt ātruma ierobežojumus**
Mana automašīna ir no metāla, taču gājeji gan nav
- 4. Regulāri pārbaudīt auto riepas**
Atbilstošs spiediens un protektori sargā manu un pasažieru drošību
- 5. Braukt atbildīgi**
Nekad nesēsties pie stūres alkohola vai narkotisko vielu ietekmē
- 6. Sargāt bērnus**
Vienmēr piesprādzēt bērnus un izmantot bērnu sedekļiņus
- 7. Būt uzmanīgam**
Nelietot mobilu tālruni bez brīvroku aprīkojuma braukšanas laikā
- 8. Nebraukt nogurumā**
Labāk nokļūt galamērķi vēlāk, nekā nekad
- 9. Valkāt ķiveri, kad uz diviem riteņiem**
Motocikli, mopēdi un riteņi neaizsargā manu galvu
- 10. Būt pieklājīgam**
Respektēt citus autovadītājus



MICHELIN

OCTA

STATOIL

GDD

LATVIJAS AUTOMOBILU PĒRĒKŠĀJĀ

1888

Pārbaužu grafiku lasiet www.lamb.lv



A Sports

Brīvdienas Lietuvā. Palangas 1000 km izturības sacensības



Ro Li
Foto: L. Rozenberga

Šogad, Palangā no 16. līdz 19. Jūlijam notika kārtējie ātruma svētki sporta entuziastiem - un milzīgi satiksmes ierobežojumi atpūtniekiem, kurus interesē viss pārējais, bet ne autošosejas sacensības.

Sacikstes kļuvas par centrālo vasaras notikumu Lietuvas kūrortpilsētā Palangā un tradicionāli pulcē autosporta fanus jau otro gadu desmitu. Sacensības, kuras lietuvieši sauc par «Palanga 1000 km Lenktynes» notiek... jūs neticēsiet - uz parasta koplietošanas ceļa posma starp Palangu un Klaipēdu. Protams, tas ir slēgts pārējais auto satiksmei, taču fakts, ka ierodoties Palangā, nav jāmeklē - kur atrodas sacikšu trase, bet vēl neiebraucot Palangas mazpilsētā, jūs jau nokļūstat sacikšu trasē - izklausās pietiekami oriģināli.

Tas, ka trase nav noteicošais faktors, lai rīkotu sacensības, ir tikai viens no Lietuvas pārsteigumiem. Daļībnieku saraksts un sacikšu auto unikālā dažādība ir fantastiska. Nez vai citur vienā trasē blakus cinīsies labi „saskrūvēts” vidējās klases auto ar unikālu sporta bolidu. Demokrātiski un arī skatītājiem tas patīk.

Turklāt, pasākums ir tik vērienīgs, ka ilgst vairākas dienas un tā laikā notiek arī dragreisa, vēsturisko auto, „youngtimeru” sacensības un parāde un tml. Vēl arī bēmu

rallijs, rallijs ar zvaigzni, sieviešu rallijs, autošosejas čempionāta posms (tulk. no lietuv. val. - „ziedīņu lenktyņu čempionāts”, kas izrādās nekāds „ziedīņu čempionāts vai puķu svētki”) - mehāniķu skrējieni, Porsche automašīnu „amatieru kauss”, fotosesijas ar sportistiem un vēl, un vēl - īsti svētki visai ģimenei un dažādām gaumēm.

Kā «AutoInfo» pastāstīja sacensību organizatori, pirmsākumos pie idejas šūpuļa stāvēja viens cilvēks. Tas pats, kurš arī tagad organizē sacensības - Darius Jonušis. Vēl pirms bija ideja rīkot sacensības, bet vajadzēja trasi. Pie Kauņas bija speciāla, Kačerginas trase, bet tā ir pārāk tālu no galvenās Lietuvas vasaras tūrisma un atpūtas vietas Palangas. Tika pieņemts konceptuāls lēmums - rīkot sacensības uz liela autoceļa posma, to slēdzot satiksmei un pielāgojot trasi sportistiem un skatītājiem. Skatoties no šodienas viedokļa, tas bija stratēģiski pareizs solis, jo 15 gadu laikā pasākums ir kļuvis par Palangas lielāko vasaras notikumu ar fantastisku skatītāju pieplūdumu. Un vēl - sākotnēji bija domāts par 24 stundu sacensībām, taču, objektīvi spriežot, bija neiespējami pirms 15 gadiem šeit savākt tik spēcīgu tehniku, kas izturētu diennakti maksimālā režīmā. Tāpēc palika pagaidu variants 1000 km vai 10 stundas, un nekas, kā izrādās, nav tik patstāvīgs kā pagaidu risinājums.

Sacensību pirmajā dienā, tajā pašā,

labi aprīkotajā trasē notika Drag Race Lietuvas čempionāta posms. Vai jūs bieži redzat automašīnas, kuru paātrinājums ir tāds, ka bremzēšanai jāizmanto speciāls „parašuts”, kas izšaujas pēc tam, kad maksimālā paātrinājumā ir veikta dragreisa distance? Skatītājiem šī bija unikāla iespēja un daudzi no klātesošajiem šādu skatu redzēja pirmo reizi mūžā. Uz šādām, speciālām ātrumsacensībām tik daudz cilvēku parasti neierodas, taču, ja vairākus pasākumus saliek komplektā - ieguvēji ir visi. Šovs, kas bija vērojams *Drag race* sacensībās, kas arī notika šī pasākuma „Palanga 100 km” ietvaros, bija unikāla iespēja no tik tuvas distances aplūkot šīs neparastās automašīnas. Baltijas rekordu - 210,86 km/h ātrumu 1/8 jūdzes distancē (tas ir tikai 201,168 metri!) izdevās sasniegt ar «Altered Fiat Topolino» braucošajam Giedriusam Jurevičam, taču viņš palika otrajā vietā. Trešais palika Paulius Vaškelis ar BMW E30 automašīnu.

Daļībnieku sarakstā bija atrodami arī daži latvieši - Jevgēņijs Bičkovs (Audi S2 Ljolik, Rīga), Rolands Ozoliņš (Honda Jazz, Rīga), Arturs Jonaitis (Mitsubishi Eclipse, Liepāja), Edgars Dimpers (VW Scirocco, Livani), Andrejs Golovko (Citroen Saxo, Daugavpils).

Pa vidu šiem notikumiem bija vēl arī piektās Palangas Vēsturisko automašīnu sacensības, kurās uzvarēja sportists no

Lielbritānijas Endrjū Holands, ar «Ford Winston Cup Car» automašīnu, kas ražota 1986. gadā un aprīkota ar 4,6 litru motoru. Otrajā vietā finišēja Artūrs Podbareckis, kurš brauca ar speciālu «BMW-WinArt» automašīnu, bet trešais palika Ģedas Drukeinis, kas brauca divu litru Opel Ascona. Šo sacensību formātu var raksturot ar frāzi „mašīnai jābūt vecākam par braucēju”. Tas, protams, joks. Nopietni runājot šīm automašīnām ir ļoti labas tehniskās iespējas, piesaistīti ļoti nopietni sponsori un tās vada pieredzējuši braucēji. To vienīgā atšķirība ir tā, ka tās, „pēc papīriem” ir ļoti vecas. Sābi un Fordi no žigulu laikiem satiekas visi vienā trasē, bet kas par intrigu! Kā bija teikts oficiālajā preses paziņojumā - šīs īpašās sacensības „izstaro azartu”. Viedi vārdi.

Neņemot spriest, kas ir patiesais iemesls, kāpēc latvieši uz šo gandrīz nedēļu ilgo pasākumu Palangā nebrauc un arī nepiedalās. Ne jau ģeogrāfiskais izvietojums (jo tuvāk vairs nevar būt, tikai 70 km no robežas), ne jau talantu trūkums (Nitišu zināt?), ne jau tehniskās iespējas (piemēram, mūsu OSCAR), ne jau izturības vai radošuma trūkums (skat. Dakārā vai jautāt pēc Dambja). Piemēram lietuviešiem šogad Palangā brauca daudzkārtējais rallija čempions Vītauts Švedas (starta Nr. 15).

Ar lepnumu un patiesā cieņā gribas atzīmēt, ka ir tomēr mūsu zemē brauši,

kas nebaidās izaicināt šos superkārus. Latviju pārstāvēja Viptuning komanda ar sacikšu braucējiem Artjomu Kočlamazašvili, Agri Petrovski, Elvi Turānu. Mūšējie sacensības pabeidza 26. vietā, iegūstot savā klasē 10. vietu. To visu papildināja adrenalīns, sabojātas nervu šūnas, tehniski defekti un neatsverama pieredze.

Vēl vienu latvieti varējām atrast Spānijā (!) komandā, kurā ar superkāru Radical SR8 brauca 3 sportisti - lietuvietis Mingsgaus Neliubšis, Krievijas sportists Rustams Akinijazovs un mūsu Konstantīns Calko. Ar lepnumu varam skatīties tieši uz K. Calko sniegumu, jo viņa pamatoti kļuva par sensāciju. Visā 15 gadus garajā sacensību vēsturē neviens nebija tik ātri braucis pa šo trasi. 2012. gadā slavenais Ramūnas Čapkauskas braukdams ar speciālu superkāru Aquila CR1 Racing LS7 vienu apli paveica 1:17.270 minūtēs. K. Calko rekorda rezultāts bija 1:07.046 min. Pievērsiet uzmanību, ka te nav runa par simtdaļām, labot rekordu 2,6 km garā trasē par veselām 10 sekundēm ir nopietns pieteikums ļoti ilgam rekordam.

Protams, ka tas nozīmēja trases rekordu, uzvaru kvalifikācijā un neapšaubāmu dominanci sacensību dienā. Diemžēl jāsa-ka, ka sasniegumu uzskaitījums ar to arī beidzas. Tālāk sekoja divas nopietnas avā-

Turpinājums 7. lpp ➤

**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: doksl@navigator.lv
www.japanautoparts.lv

AUTOVEIKALS

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



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

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
ejļu maiņa
garantija

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

autGāze
GĀZES IEKĀRTU
UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertificēts.
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

STAG auto gāzes
iekārtas

ekonomija
un ekoloģija

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

Brīvdienas Lietuvā.

Palangas 1000 km izturības sacensības

► Turpinājums no 6. lpp

rijas, kuras neatstāja nekādas iespējas cīnīties par godalgotām vietām vai vismaz TOP desmit. Pēc pirmās avārijas mehāniķi izdarīja brīnumu. Mašīnu, kas bija nopietni sadragāta un, kas uz boksiem tika atvesta ar evakuatoru – brīnumainā kārtā izdevās „atdzīvīnāt”, un tā atgriezās trasē. Atkal jāsaka diemžēl kārtējā avārija vairs nedeva nekādas cerības. Starp citu, avārija bija tik nopietna, ka sacensības tika pārtrauktas, un faktiski, apturētas. Tā kā organizatori vairs nespēja garantēt dalībnieku un skatītāju drošību (bija bojātas aizsargbarjeras) – tika pasludināts, ka sacensības ir beigušās ar tādu status quo rezultātu, kāds bija tajā brīdī. K. Calko komanda palika 28. vietā kopvērtējumā un 5. vieta savā klasē. Nav slikti pēc veselas stundas zaudēta laika boksos, kad mehāniķi-brīnumdari „uzbūra” jaunu piekari sasistai mašīnai.

Rezumējot, šī statistika mums „melo” (statistika vienmēr melo), ka puiši ar BMW E90 ir nostartējuši par divām vietām labāk, nekā K. Calko ar „Radical”, kas tomēr arī ir oficiālā statistika un mēs tai pievienojamies, mazliet brīnīties un turot katrā rokā



interesanti, bet vēl ne tik konkurētspējīgi mūsu pusē.

Atgriežoties pie galvenā notikuma Palangā, pie izturības sacensībām, jāpaskaidro, ka šoreiz sacensību finišs bija pār-

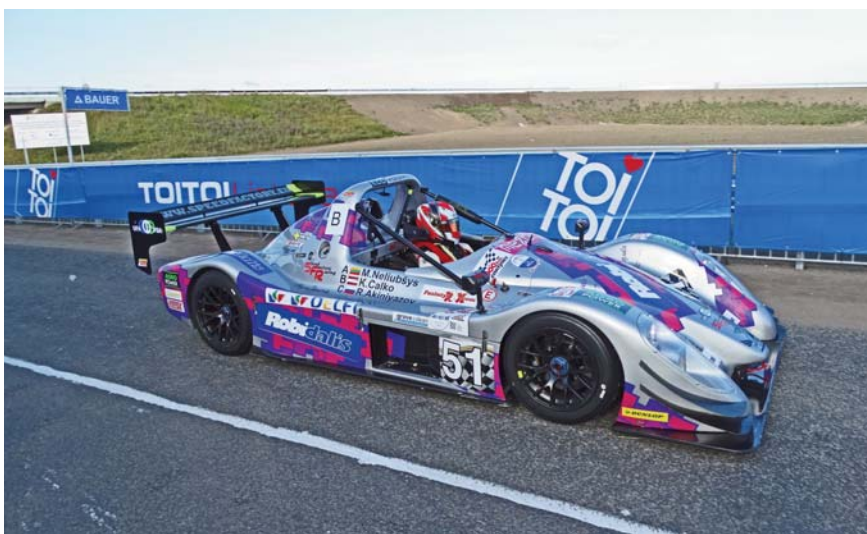
nobraukts par 81.2 procentiem (303 apli). Tātad, formāli, viss ir pilnīgi pareizi. Rezultātā uzvara tika trijām, pirmajām, sakritības dēļ, vienas markas BMW automašīnām. Pirmā nosacītā finiša līniju šķērsoja «BMW E90 Edva» ar 8. starta numuru - no «Liqui Moly Racing Team Lithuania» komandas ar braucējiem - brāļiem Jonasu un Ignasu Gelžiniem un Edvīnu Arkušausku. Tieši tikpat aplus, bet ar dažu sekunžu desmitdaļu mazāk bija nobraukuši otrās vietas ieguvēji «Inter RAO Lietuva» komandas braucēji Roberts Kupčiks, Ritis Garbaravičs un Marijs Mazuha ar BMW M3, kuri brauca ar auto ar 12. starta numuru. Trešā vieta palika «Macrofinance» komanda, un sportisti Rimas Gerulaitis, Toms Dapšis, Andrius Jasionausks un Vitenis Gulbins ar BMW M3 (66. numurs), zaudējot uzvarētājiem 6 aplus. Šie negaidītie rezultāti parāda, ka rekordi un aplu skaitam sacensību pirmajā daļā nav nekādas nozīmes uz beigu rezultātiem. Svarīgākais ir stabils brauciens un veiksmē.



pa vienai Excel tabulai ar rezultātiem.

Starp citu – tieši šī neprognozējamība ir galvenais trumpis, kas tik ļoti piesaista skatītājus. Piemēram nevienai komandai nav izdevies šajā trasē uzvarēt atkārtoti. Tā tomēr ir liela loterija un „cilvēciskais faktors” var iznīcināt pat vislabāk sagatavoto tehniku un saradīnāt pat visrūdītākos mehāniķus. Vēl kāds interesants fakts, runājot par mehāniķiem. Sieviešu komandai «Sostena Renault GSR-Sport Team» visi mehāniķi arī bija... sievietes (starta Nr. 99.). Tiem laimīgajiem, kas varēja novērot viņas darbībā bija īsta bauda skatīties, cik skaisti un sievišķīgi pareizi, bizēm pa gaisu sitoties, tika remontēti sacīkšu auto. Krāsotas acis, sarkanas lūpas – tiešām skaistākā rīpu maiņa pitstopā – bet es vēlreiz uzsvāru, ka tā bija sieviešu komanda un nevienam vīrietim - sportistam tā arī nebija iespēja izbaudīt šo servisu. Kad mašīna tiek salabota un atgriežas trasē, viņas sev par prieku skaisti un sajūsmīnāti aplaudē. Kāda citai sieviešu komandai bija vīrieši mehāniķi, bet toties visinteresantākais nosaukums. Tieši tā arī bija rakstīts uz viņu mašīnas «Kas tas Blue Sheep?»

Sacīkšu dalībnieki izkūpināja gaisā 16942 litrus degvielas. Tuvējais benzintanks un degvielas piegādātāji ir stāvā sajūsmā par jaudīgajām mašīnām, kas benzīnu trasē burtiski aprij. Braucot visu dienu režīmā 50 l uz 100 km ir saprotams, kur palika benzīns. Starp citu, dīzeļdegvielu braucēji notērēja visai ne ievērojamus daudzumus – 2165 litrus. Lielākā daļa bija benzīns ar oktānskaitli 98. Dīzeļi trasē ir



steidzošs un mazliet neparasts. Nevien negaidīja, ka vakarā, sacensību, brīdī, kad jau tuvojās sacensību izskaņa izskaņā, trasē notiks tik nopietna avārija. Tajā brīdī dalībnieki bija nobraukuši tikai 303 aplus no 373 paredzētajiem. Par laimi, avārijā neviens netika ievainots, taču apjomīgie trases tīrīšanas darbi un nepieciešamā aprikojuma atjaunošana, nolūkā radīt drošu vidi skatītājiem un sportistiem – vairs nebija iespējama. Tāpēc tika pieņemts lēmums pārtraukt sacensības, neskatoties uz sacensību jubilejas statusu un dalībnieku milzīgo vēlmi turpināt braukšanu. Drošība ir mūsu prioritāte, turklāt saskaņā ar Eiropas un starptautisko praksi - nepieciešams pārvarēt 75 procentus distances, lai sacensības ieskaitītu. Šajā gadījumā, paredzētais attālums tika

Statistikas dati:

Trases garums: viens aplis 2, 682 km
Brauciens ilgums: 10 stundas vai 373 apli (skatoties, kas iestājas ātrāk)

Dalībnieku skaits vienā ekipāžā: ne mazāk par 2, ne vairāk par 4

Pirmās sacensības šajā vietā: 2000. gadā

Oficiālā sacensību valoda: lietuviešu
Dalībnieku skaits: 43 komandas no divpadsmit valstīm - Lietuvas, Latvijas, Igaunijas, Beļģijas, Lielbritānijas, Holandes, Vācijas, Zviedrijas, Spānijas, ASV, Krievijas un Baltkrievijas. Šo komandu sastāvā sacentās 145 sportisti.

Uzvarētāja nobrauktie km trasē: 812,646 km (iemesls - sacensību pārtraukšana avārijas dēļ).

A Auto ziņas

Brauc droši -



Juris Zvirbulis, Latvijas Automoto biedrības prezidents, Ceļu satiksmes drošības padomes loceklis

Aizvadītā gada asiņainajā novembrī bojā gāja 27 cilvēki, pārsvarā gājēji, kurus sliktā apgaismojuma dēļ nepamanīja autovadītāji. Tragēdiju augšupejošā likne uz Latvijas ceļiem turpinājās, un cilvēki nepietiekamās redzamības dēļ cieta vai pat mira gan decembrī, gan šā gada sākumā. Arī šobrīd salīdzinot ar pagājušā gada atbilstošu laika periodu, bojā gājuši par 22 satiksmes dalībniekiem vairāk. Turklāt beidzas vasara, kad gaišs bija ilgu diennakts daļu, ceļi pārsvarā bija sausi un braukšanas apstākļi pateicīgi. Tuvojas rudens, naktis kļūs arvien garākas, ceļi būs slidenāki. Turklāt autovadītāju aptauja liecina, ka regulāras sava auto tehniskās pārbaudes veic tikai 32% respondentu.

Lai mazinātu ceļu satiksmes negadījumu risku un satiksmes dalībnieki vakarā pēc darba atgrieztos mājās sveiki un veseli, Latvijas Automoto biedrība (LAMB) ar Starptautiskās automobiļu federācijas (FIA) satiksmes drošības programmas (FIA Road Safety Grant Programme) atbalstu no 2014. gada 19. septembra līdz 26. oktobrim organizē satiksmes drošības projektu „Brauc droši!”. Tā mērķis ir pievērst sabiedrības uzmanību FIA 10 satiksmes drošības Zelta likumiem <http://www.lamb.lv/?id=126> un automašīnas tehniskajam stāvoklim it īpaši autogaismu pareizam regulējumam.

Akcijas laikā gan Rīgā, gan Liepājā un Daugavpilī lielveikalu stāvlaukumos un Statoil degvielas uzpildes stacijās autovadītāji bez maksas varēs pārbaudīt un, ja uz vietas iespējams, noregulēt autogaismas, lai tumšā laikā uz ceļa neapzīlbinātu pretimbraucošos un labi redzētu gan gājējus,

gan citus satiksmes dalībniekus.

Ne mazāk svarīga ir paša autovadītāja atbildīga attieksme pret satiksmes drošību un satiksmes noteikumu prasībām. Tādēļ projekta „Brauc droši!” ietvaros autovadītāji tiks aicināti personiski ar savu parakstu atbalstīt 10 Zelta likumus un pievienoties drošo braucēju pulkam. Šie likumi aptver katram autovadītājam zināmus noteikumus, kas jāievēro, lai piedalītos satiksmē, piemēram, vienmēr piesprādzēties, nebraukt nogurušam, ievērot ātruma ierobežojumus, būt pieklājīgam un citas it kā labi zināmas un satiksmes noteikumos aprakstītas uzvedības normas uz ceļa, kuras tomēr ikdienā ne vienmēr tiek ievērotas ir avāriju cēlonis.

Starptautiskās automobiļu federācijas (FIA) pētījumu rezultāti liecina - katru gadu pasaulē satiksmes negadījumos bojā iet 1,3 miljoni, bet nopietni ievainoti tiek 50 miljoni cilvēku. Tiek prognozēts, ka 2020. gadā šādos negadījumos bojā varētu iet jau 2 miljoni cilvēku, kas ir vairāk nekā jebkurā bīstamā masveida epidēmijā. Latvijas autoparka vidējais vecums vēl joprojām ir 12 gadi, kas par 40% pārsniedz vidējo auto vecumu Eiropas Savienībā. Tas apliecina, cik aktuālas ir regulāras rūpes par automašīnu tehnisko stāvokli.

Ja visur Latvijā būtu perfekta ietves gājējiem, veloceliņi, ideāls apgaismojums un drošības prasībām atbilstošas gājēju pārejas, tad arī autogaismu loma iespējams būtu mazāka, tomēr pagaidām tā nav, tādēļ katram ikdienā jāatceras – ja pats sevi sargāsi, Dievs Tevi sargās! Plašāka informācija par projektu un pārbaudi grafiks – www.lamb.lv. Projektu atbalsta CSDD, OCTA, Michelin, Latvijas Automobiļu federācija un Statoil.

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?

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

Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomainīšanu, bremžu disku apvērpošanu.
- Dzīnēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un rullju 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



A Moto tests

Honda CTX1300 — ceļojam ar dīvānu!

Ronalds Cimoška

Tā vien izskatās, ka „Honda” ir nolēmusi dot masīvu triecienu „cruiser” motociklu pasaulei un pie viena noteikt galvenās modes tendences, kā jāizskatās un kā jābrauc šīs klases motocikliem.

Atcerēsimies kaut vai pirmo šīs tendences bezdelīgu „Honda F6B”. Zems, liels, plats, iespaidīgs. Ar „CTX1300” tika nolemts dot triecienu motocikliem, kas atrodas vienu klasi zemāk. Nedaudz mazāks, nedaudz lētāks, cilindru skaits arī nedaudz mazāks: atšķirībā no „F6B”, kurā tika izmantots „Gold Wing” sešu cilindru 1,8 litru opozītdzinējs, šeit spēkstacija ir aizņemta no „Gold Wing” jaunākā brāļa „Honda Pan European”. 1261 cm³ šķērseņiskais V veida četru cilindru dzinējs ir deforsēts līdz 84 zirgspēkiem. Tam ir piecu pakāpju mehāniskā kārbā, vilkmes kontroles sistēma, ABS, pagriezīenu rādītāji, kas izslēdzas „pa automašīnas modeli”. Motocikla dizains ir lielisks. Skatoties no priekšas, liekas, ka tas gatavots galvenajam varonim no filmas „Iron Man”. Apstāšanās vietās motocikls nekavējoties pulcēja ap sevi interesentu baru. Lukturu forma ļoti

nedaudz lien ārā no priekšējās daļas. Izskatās, ka kaut kur ir jābūt vēstikla pacelšanas pogai, kuru nospiežot, atskanēs servomotoriņa dūkoņa un vēstikls izbīdīsies vajadzīgajā augstumā... Bet — nē, pogas nav un nekas ārā neizbīdās. Neliela vilšanās, kas nedaudz neiederas kopējā dizaina koncepcijā. Vienīgais mierinājums, ka akse-

to līniju, bet tajā pašā laikā ir daudz izmācīnātāks un pārdomātāks. Liela nozīme, protams, ir veiksmīgi iestrādātajam „V4” dzinējam, kurš saps ar kopējo koncepciju kā cimd ar roku, to veiksmīgi papildina izplūdes sistēmas hromēto cauruļu izliekumi uz matētā dzinēja fona. Bagāžas koferi kopskatā ar aizmugurējo lukturi veido fan-



atgādina šīs filmas varoņa masku. Ļoti veiksmīgi priekšējās daļas dizainu papildina atpakaļskata spoguļi, kuros ir iestrādāti pagrieziena rādītāji. Motociklam ir uzstādīta apgriezta tipa priekšējā dakša, kas notur ļoti eleganti veidoto priekšējo riteni. Vienīgais elements, kas īsti neiederas kopējā skatā, ir šaurā vēstikla strīpiņa, kas

suāru klāstā ir pieejams arī augstais stikls. Grūti pateikt, cik laika aizņemtu tā nomainīšana, bet vismaz ir dota iespēja noslēpties no nelabvēlīgo laikapstākļu ietekmes.

Kā mēdz sacīt, dizains ir gaumes jautājums, bet manā skatījumā, izņemot vēstiklu, visā pārējā dizains ir izdevies nevainojami. Dizains it kā turpina „F6B” aizsāk-



tastisku kompozīciju labākajās „bagger” tradīcijās, ko kā punkts uz „i” noslēdz 200 mm 17 collu riepa.

Paskatoties vien uz šo motociklu, jau ir skaidrs, ka par komforta trūkumu jāloties nevajadzētu. Vadītāja sēdekļis ir plats, komfortabls un novietots salīdzinoši zemu. Apsēžoties uz motocikla, rodas sajūta, ka

apkārtējo vidi piepilda neuzkrītoša rūkoņa, kas vairāk atgādina automašīnas radiatu troksni. Dzinējs ir brīnišķīgi nobalansēts un praktiski nelielā par sevi manīt ne ar kādām vibrācijām. Ieslēdzam pirmo pāresumu, un uz priekšu. Pretēji gaidītajam un par spīti iespaidīgajiem apmēriem un masai, motociklu ir viegli vadīt — kā pūciņa. Ar to var ļoti nepiespiesti manevrēt

ātrāk, būs ātrāk, bet ne biedējoši, apsēdies braukt un baudīt — brauc un baudi, teleportācijas no viena punkta uz otru lai paliek superbaikiem.

Ja runa ir par brauciena baudīšanu, tad der likt aiz auss, ka šā motocikla konstruktori savos trakākajos murgos nevarēja iedomāties, ka kaut kur ir tāda brīnumzeme kā Latvija — ar savu stipri vien atšķirīgo skatu uz to, cik gludiem jābūt asfaltētiem ceļiem. Motociklam ir samērā cieta priekšējā dakša, un katrs ielāps „sit” pa stūri ar sīku nepatīkamu vibrāciju. Lielāki pauguri atsaucas ar tik spēcīgu trīceklī, ka plaukstas sāk justies pavisam neomulīgi. Ja pa ielāpānu ceļu tiek braukts ilgāk par 5 minūtēm, rokas jūtas tā, it kā būtu turējušas pie sprieguma pieslēgtu elektrības vadu. Iespējams, ka, nomainot priekšējā dakša atspere pret mīkstākām vai ielejot šķidrāku eļļu, situāciju var mainīt. Varbūt dakša vēl nebija kārtīgi iestrādājusies, jo motocikls bija pilnīgi jauns, grūti spriest, bet fakts paliek fakts. Ja jūsu izvēle ir „CTX1300” un jūs nebiedē šī „opcija”, visās pārējās niansēs šis braucamais ir lielisks un uz ceļa jūs noteikti nepaliksi nepamanīts.

STARTERI un GENERATORI



SIA IZDARĪGS

Tāl. 67426389

Mob.: 20363735, 29510793

e-mail: izdarigs2@inbox.lv

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
KONDIcIONIERU UZPILDĪŠANA

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

turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

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

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem

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

Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%

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

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

**AUTO
PIEKĀRES
UN VIRSBŪVJU**
remonts, krāsošana

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

**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