



4.-6. lpp



5. lpp



7.-8. lpp

**Nem  
BEZMAKSAS  
droši!**

**AUTO  
info**

**FEBRUĀRIS  
NR. 2 / 2015 (206)**

www.autonews.lv

**A** Degustācija

# Sahāras kreiseris «Touareg»

«VW Touareg» degustācija



**Agnis Krauja**

Lai arī šīs klases automobiļiem nav un nevar būt racionāla pamatojuma, jaunajā tūkstošgadē to popularitāte ne tikai Amerikā, bet nu jau arī vecajā Eiropā turpināja nepārtraukti augt. Redzot šā perspektīvā tirgus izaugsmi, arī „Volkswagen” iesaistījās un 2002. gada rudenī startēja apvidus auto segmentā ar savu modeli „Touareg”, turklāt uzreiz tēmējot uz augstāko līgu. Bet no kurienes mašīnai šāds dīvains vārds? Tuaregi ir berberu klejotāji, kas sastopami Sahāras tuksnešī un Āfrikā. Unikāli sava dzīvesveida dēļ, jo ir vienīgā tauta pasaulē, kuras vīrieši staigā ar... aizklātām sejām. Tā ir sena matriarhāta tradīcija — apprecoties, kad vīrs ienāk sievas ģimenē, seja nabadziņam ir jāaizklāj tādēļ, lai šo ģimeni pasargātu no svešinieka galvā mītošajiem ļaunajiem gariem. Tikai pēc tam, kad „Volkswagen” laida klajā savu apvidus automobili, pasaules civilizētā sabiedrība uzzināja, ka šādas tradīcijas saglabājušās vēl mūsdienās.

„VW” pirmais sērijveida apvidus automobilis „VW Touareg” tika izstrādāts

sadarbībā ar kompāniju „Porsche”, turklāt ražots vienkopus ar modeli „Cayenne”, kā arī vēl vienu tiešo konkurentu — „Audi” modeli „Q7”. Automobilim ir nesošā virsbūve, bet dzinējs un balstiekārta ar dubultām šķērsvirām priekšā un aizmugurē piemontēti pie īpašiem balstrāmjiem, lai mazinātu trokšņu līmeni. VW balstiekārta pieejama divos variants — ar tradicionālām atsperēm vai pneimatisko piekari, kas automātiski regulē klirensu sešās iespējamās pozīcijās 160—300 mm diapazonā. Pirmais „Touareg”, lai gan vairāk izskatījās pēc liela resna golfa nekā pēc apvidus auto, „Volkswagen” vienā rāvienā iecēla „Premium” apvidus mašīnu saulītē. Dāsni apgādāts ar modernākajiem dzinējiem un jaunākajām tehnoloģijām, „Touareg” tika arī pie eleganta salona, kas neko daudz neatpalika no „Mercedes-Benz ML” interjera, par ko reiz pārliecinājāties arī mēs šo abu auto salīdzinošajā degustācijā.

„VW Touareg” dizainā ir neklūdīgi atpazīstams klasiski folksvāgeniskais stils. Tie paši sejas vaibsti ar raksturīgo radiatora resti, segmentētiem lukturiem un izliektiem spārniem. Savā lietišķajā atturībā

„Touareg” pat izskatās solidāks par „pižoniņo” radinieku „Cayenne”, bet uz pārējo prestižo apvidus automobiļu fona ir ļoti miermīlīgs. Pagājušajā gadā „VW Touareg” modelis kārtējo reizi tika atjaunināts. „Touareg” nu ir jaunekļa — septītā golfa — seja un jaudīgāks 3 litru dīzels, kā arī papildināts standartaprīkojums. Skatā no ārpuses izceļas jauni bamperi, radiatora reste un bixenona lukturi, par kuriem vairs nav jāpiemaksā. Taču galvenās pārmaiņas atrodamas zem motora pārsega — tas ir jauns 3 litru „V6 TDI” ar 262 zirgspēkiem bijušo 245 ZS vietā. „AutoInfo” degustācijai tika nodota „V6” dīzelversija ar fantastisku griezes momentu un slaveno maināmā klirensa pneimatisko piekari, kas spēj pacelt auto par 140 mm, ar „VW 4XMotionTM” pilnpiedziņu, kura ļauj uzvarēt vairāk nekā pusmetru dziļus ūdens šķēršļus bez kāju saslāpinašanas un motora noslāpšanas riska.

Jau agrāk „Touareg” interjers izpelnījies preses un klientu atzinību pat tādās komfortmiļu valstīs kā ASV, Kanāda un Austrālija. Iespējams, tāpēc jaunā auto salons ieguvis vien kosmētiskus uzlaboju-



mus. Salonā nekas daudz nav mainījies, izņemot dažus jaunus apdares materiālus. Lielais „televizors” vidus konsolē varbūt arī nav jaunākais tehnikas sasniegums, taču tam par labu runā lieli burti un vienkārša lietošana. „Touareg” piedāvā „lielceļu karaļa” cienīgu vadītāja sēdpozīciju, ko tik

ļoti iecienījuši apvidus auto īpašnieki. Arī stūres un sēdekļu regulēšanas iespējas ir ļoti plašas, lai ikvienam augsamam pie stūres būtu ērti. Priekšējie sēdekļi ir apjomīgi un ērti, starp tiem izvietots pamatīgs plats „Hummer” tipa tunelis, tā ka priekšā sēdošie atrodas tik tālu viens no otra, ka īpašos gadījumos viņiem var pat pietrūkt savstarpējā kontakta iespējas. Vadības ierīces ir ļoti parocīgas un ērti lietojamas, audiosistēma un navigācijas ierīce ar skārienjutīgo ekrānu ir viena no vienkāršākajām, kādu mums gadījies redzēt. Mūzikas sistēmas jauda un desmit skaļruņi nodrošina pilnīgu un skaidru skaņu pat izsmalcinātas rokāmūzikas cienītājiem. Salonā pieciem vietās pietiks atliku likām, taču „Volkswagen” nepiedāvā septiņvietīgās „Touareg” versijas, kā daži citi apvidus auto ražotāji. Bagāžnieks ir liels, turklāt, bīdot sēdekļus, iespējams mainīt prioritātes starp kravas telpu un vietu aizmugurē sēdošajiem. Interjera kvalitāte nerada nekādas šaubas, lielākā daļa materiālu ir augstvērtīgi, taču ir grūti nepamanīt, ka daļa interjera elementu ir tādi paši kā divreiz lētākajos „Volkswagen” modeļos.

„Touareg” modifikāciju klāsta virsotnē ir versija ar „V8” dīzeļdzinēju, taču tie, kas vēlas būt draudzīgi videi, var izvēlēties hibrīdversiju ar 3,0 litru „V6” benzīna kompresordzinēju. Tomēr zelta vidusceļš ir un paliek jaunais „V6” dīzels — ne tikai

Turpinājums 2. lpp ➤

**SAMARIEŠU APBIECĪBA LATVIJAS ARĒNĪBĀ**

**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)

**Originālās rezerves daļas japāņu auto**

**NO NOLIKTAVAS UN PĒC PASŪTĪJUMA  
4-10 DIENU LAIKĀ**

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

**autoGāzesServiss**

**www.heinrihs-gaze.lv**

**Gāzes iekārta ar  
HANA  
sprauslām**

**cena sākot  
no 679 €**

**Garantija, kā vienmēr - 3 gadi !**

**Ganību dambis 25a, Rīga  
T. 29466474, 27707776**



# Sahāras kreiseris «Touareg»

## «VW Touareg» degustācija

► Turpinājums no 1. lpp

motors, kam par 1700 eiro var piepirkt „Terrain Tech” bezceļu aprīkojumu. Mūsu degustētajam tumšzilajam „VW Touareg” zem motora pārsega ir tieši šis pieminētais 3 litru „V6 TDI” ar 262 zirgspēkiem bijušo 245 ZS vietā, plus ārkārtīgi spēcīgu griezes momentu — 580 ņūtonmetri. Jaudas palielinājums uzreiz ir jūtams un reāli izmantojams. Vairāk nekā divas tonnas smagais auto viegli paātrinās, astoņu ātrumu DSG „automāts” bez aizķeršanās šķirsta pārnēsumus turp un atpakaļ, pēc vajadzības arī pārlēcot dažām pozīcijām. Sešcilindru dīzeļmotors darbojas mierīgi, salonā ir laba skaņas izolācija. Tikai samazinot ātrumu, pārslēgšanos uz leju pavada attāli dīzeļa rūcieni. Degvielas patēriņš pārsteidzošs tik lielam auto — 8 litri uz šosejas, 10—12 litri pilsētā. Latvijā pārdotajiem visiem jaunajiem „Touareg” ir 100 litru degvielas tvertnes, tāpēc ar vienu uzpildi var aizbraukt ļoti tālu. Braucienā rodas sajūta, ka visa automašīnas konstrukcija pasažierus salonā cenšas izolēt no ārpusaules. Interesanti, ka optimālais pneimopiekares režīms izrādījās tieši

„Sport”, kurā automobilis joprojām paliek pietiekami komfortabls, taču labāk vadāms, kamēr „Comfort” režīmā gaita kļūst gāzelīgāka un izteiktāk jūtamas virsbūves svārstības. „Touareg” stūres iekārta ir diezgan viegla, pat nedaudz inerta, tomēr stūres reakcijas ir asas un vadāmība — pārliecinoša, bet, pateicoties pastāvīgai pilnpiedziņai, sakare ar ceļu ir nevainojama. Vienīgi „Start-stop” sistēma izpelnījās degustatoru aizrādījumu, jo tā pie katras mazākās iespējas pārāk uzcītīgi mēģina aplūsināt dzinēju.

Pazeminātie pārnēsumi, aizmugurējā diferenciāļa blokēšana un palielināts klīrenss ļauj šim auto „Terrain Tech” komplektācijā uzvesties kā visurgājējam. Pārējiem modeļiem ir parasta „4Motion” pilnpiedziņa ar pašbloķējošu starpasu diferenciāli, kas arīdžan nodrošina visai ievērojamu pārgājāmību vairumā iedomājamo situāciju. Degustētajam auto vidusturēnī ir divi ripuļi: viens — lai pārslēgtos starp „on-road” un „off-road” režīmiem, otrs — lai manuāli regulētu mašīnas klīrensu. Starp tiem — mazs, gandrīz nemanāms slēdzītis trīs braukšanas režīmu pār-



slēgšanai — „Normal”, „Comfort” vai „Sport”. Pēc degustācijas secinām, ka „Touareg” tehniskā patstāvība jau ir sasniegusi tādu līmeni, ka manuālā transmisija šķiet vairs nevajadzīga. Rokas kārbā taču neļaus tā vienkārši saslēgt genālās transmisijas kļūšus, ielikt „draivā” un turēt gāzi, līdz „Touareg” pats aizķepurosies līdz apledojuša kalna virsotnei. Šajā ziņā „Touareg Terrain Tech” komplektācijā ir līdzvērtīgs „dinozauram” „Toyota Land Cruiser” un krietni pārkāps par ekskluzīvo „mamutu barvedi” „Audi Q7”. Tiesa, vairākums „Touareg” īpašnieku, gluži tāpat kā mēs šīs degustācijas ietvaros, tā arī nekad neuzzinās savas automašīnas reālo varēšanu, taču viņu pašapziņu noteikti paaugstina teorētisko „off-road” iespēju rezerve. Jo šīs auto ziemas apstākļos ir nenogremdējams „Titāniks”, ar kuru vari ne tikai droši braukt pāri sētnieku uz Rīgas ielām sastumtajām kupenām un nebaidīties no augstām apmalēm, bet arī bez bažām pār-

vietoties pa Jūrmalas tālāko galu — Kauguriem, autoceļa P128 sākumu, no Asaru prospekta līdz pagriezienam uz Ķemeriem, kur pagājušajā rudenī tika pilnībā noņemts ceta asfalta segums un izrakstas pazemes trubas, un tad viss pamests

līdz pavasarim, atļaujot šajā posmā vienvirziena satiksmes kustību, kā rezultātā ikviens braucējs ar savu auto bez brīdinājuma nokļūst visekstrēmākajā bezceļu poligonā, kādu jebkad nācies piedzīvot jebkuras pilsētas robežās...

## Degustācijas secinājumi

„VW Touareg” ir miera osta uz riteņiem, kluss lielceļu kreiseris tālām distancēm. Nepiespiestā, līdzsvarotā gaita un motors, kuram divtonnu auto šķiet gluži kā pūciņa, automašīna iekšējā sakārtotība, jaudas potenciāls un pakļāvība rada fantastisku mieru, pilnīgi neatkarīgi no jebkādiem laika un ceļa apstākļiem. Ko gan vairāk no auto vispār var vēlēties? Jā, iespējams, „BMW X5” brauc asāk un sportiskāk, toties „Touareg” kopumā ir omulīgāks auto. Un pircēju, kas notēmējis uz „Touareg”, pilnīgi noteikti nepiesaistīs BMW leģendārais imidžs, jo viņam svarīga būs diskreta atturība un iespēja nopirkt džipu, kas nemaz neizskatās pēc džipa. „VW Touareg” ir pārliecinoši nostiprinājies lielo „Premium” krosoveru līgā, un ne tikai ar cenu vien. Protams, automašīnai šajā cenu grupā vienmēr būs alternatīvas, tomēr līdzvērtīgs „Audi Q7” vai „Mercedes ML” noteikti būs dārgāks. „Volkswagen Touareg” sākuma cena ir 51 181 eiro, bet ar 262 ZS dīzeļdzinēju tas maksās 53 432 eiro. Taču labi aprīkota „Touareg” cena jāmeklē pie 60—70 tūkstošu eiro atzīmes.



## Auto ziņas

### «Audi TT» saimei pievienosies krosovers «TTQ»

Vācijas autobūves kompānija „Audi” paplašinās sportiskā modeļa TT saimi, pievienojot piedāvājumam krosoveru, kas tiks izstrādāts uz koncepta TT offroad bāzes.

Jaunā krosovera nosaukums būs TTQ, lai gan agrāk tika minēts apzīmējums Q4, kas būtu tikai loģiski, ja ņem vērā, ka „Audi” modeļu klāstā jau ir Q3, Q5 un Q7, un drīzumā gaidāms arī Q1.

Vāciešu plānus izjauca „Fiat Chrysler Automobiles” (FCA), kas nosaukumu Q4 „Alfa Romeo 159” pilnpiedziņas versiju

apzīmēšanai bija rezervējis jau labi sen. Teorētiski „Fiat” varētu tiesības uz šiem nosaukumiem pārdot „Audi”, taču autobūves eksperti ir pārliecināti, ka „FCA” šefs Serdžio Markione un „Volkswagen” vadītājs Ferdinand Pjehs šajā dzīvē draugi vairs nebūs, tātad vismaz pagaidām par šādu darījumu nevar būt ne runas. Atgādināsim, ka strīdi starp „VW” un „Fiat” un abiem autobūves topmenedžeriem izcēlušies vairākkārt un pamatā tiem ir autoindustrijas ietekmes sfēru dalīšana.

„Audi TT offroad concept” tika parādīts 2014.gada Pekinas autoizstādē. Izstādes eksponātam bija iebūvēta hibrīdiekārtā, kas apvienoja 292 ZS jaudīgu turbo četrcilindru benzīna motoru, divus elektromotorus ar 55 un 115 ZS jaudu, sešpakāpju S-tronic pārnēsūmkārību ar

diviem sajūgiem, kā arī 12 kilovatstundu litija-jonu akumulatoru bloku. Sistēmas kopējā jauda ir 408 ZS un 650 Nm. Pērnā gada nogalē „Audi” veica tirgus izpēti, pēc kuras nolēma krosovera TTQ projektam dot zaļo gaismu. Turpretim divi citi potenciālie TT saimes produkti: trīsdurvju krosovers allroad shooting brake un piecdurvju Sportback, tika atzīti par neperspektīviem. Sagaidāms, ka krosovers TTQ „Audi” modeļu piedāvājumam pievienosies 2017.gadā.

### «BMW» modernizējis 1. sēriju

„BMW” oficiāli prezentējis modernizēto 1.sērijas saimi. Pārveidojumus ieguvis gan trīs un piecu durvju hečbeks, gan jaudīgā modifikācija M135i.

Restailinga rezultātā gandrīz pilnībā izmainījies 1.sērijas priekšpuse — jauna forma piešķirta gan buferim un radiatora restei, gan galvenajiem lukturiem, kas tagad jau bāzes versijā komplektēti ar dienas gaitas diodžu elementiem. Piemaksājot 790 eiro, klients var tikt pie pilnībā diodžu tehnikā strādājošiem galvenajiem starmesiem.

Izmainīts arī aizmugurējā bufera, bagāžnieka vāka un diodžu lukturu dizains. Motoru klāsts papildināts ar jaunu 1,5 litru trīscilindru motoru, kas attīsta 109 ZS jaudu un 180 Nm griezes momentu. No vietas līdz simtam ar šādu motoru komplektēts 1.sērijas hečbeks paātrinās 10,9 sekundēs, bet vidējais degvielas patēriņš ir 5,4 litri uz 100 km. Kopumā 1.sērijas pircējam tiek piedāvāti deviņi motori: pieci



benzīna (ieskaitot jauno 3-cilindru) un četri dīzeļi. Benzīna motoru jauda pārkļā 109—218 ZS diapazonu, bet dīzeļi attīsta 116, 150, 190 un 224 ZS. Visjaudīgākais 1.sērijas motors iebūvēts modifikācijai M135i. Tas ir sešcilindru agregāts, kas attīsta 326 ZS (agrāk 320 ZS) un 450 Nm. Ar šādu motoru un manuālo pārnēsūmkārību komplektēts hečbeks 100 km/h sasniedz 5,1 sekundē, kombinācijā ar astoņu pakāpju automātu 4,9 sekundēs, bet, ja izvēlēta versija ar xDrive pilnpiedziņu, tad 100 km/h padodas jau pēc 4,7 sekundēm. Bāzes aprīkojumā automātiskā pārnēsūmkārība ir komplektā versijai 125d, kā arī pilnpiedziņas variantiem 120d un M135i.

Pārējās 1.sērijas versijas ir aprīkotas ar sešpakāpju manuālo pārnēsūmkārību, taču pircējam nav jānoskumst — ja vien ir vēlēšanās atvērt maku, ar xDrive pilnpiedziņu varēs kombinēt itin visas modernizētās 1.sērijas versijas. Standarta aprīkojums pēc modernizācijas papildināts ar vairākām

jaunām opcijām. Turpmāk jau no rūpnīcas 1.sērija saņems klimatkontroli, augstumā un garumā regulējamu un ar ādu apvilktu stūri, lietus sensoru, iDrive multimediju sistēmu ar 6,5 collu ekrānu. Bāzes komplektā būs arī centrālā atslēga ar distances vadību, dzinēja iedarbināšana ar pogu, elektriskie stiklu pacelāji un apsildāmi sānu spoguļi. Visas 1.sērijas versijas tiek komplektētas ar SIM karti, kas var nodrošināt internetu (papildmaksa) vai ārkārtas palīdzības izsaukšanu avārijas gadījumā (sērija). No papildaprīkojuma saraksta var izvēlēties piemēram, automātisko parkošanās palīg sistēmu ar 12 sensoriem (agrāk 10), kas var novietot automašīnu stāvvietā gan pararēli, gan perpendikulāri, kā arī adaptīvo kruīzkontroli, kas darbojas līdz pat ātrumam 210 km/h. Modernizētās 1.sērijas oficiālais tirdzniecības starts tiks dots 28.martā, cenas sadārdzinājums pēc restailinga — aptuveni 1000 eiro atkarībā no versijas.



SIA izdevniecība «AUTOINFO»  
sadarbībā ar CSDD.  
Reģ. apl. Nr. 000702099  
Rīga, Nometņu iela 47-17, 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

### Satiksmes ministrija: CSDP izskata priekšlikumus ceļu drošības situācijas uzlabošanai

Janvāra nogalē Ceļu satiksmes drošības padomes (CSDP) sēdē vienotās par priekšlikumiem ceļu satiksmes drošības situācijas uzlabošanā, kā arī par priekšlikumiem ceļu uzturēšanas nodrošināšanā ziemas periodā.

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss norādīja, ka daudzu apstākļu kopums, t.sk. autovadītāju braukšanas prasmes, automašīnu tehniskais stāvoklis, mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku attieksme pret ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu, ceļu uzturēšanas apstākļi, diemžēl šā gada janvārī sekmējās ceļu satiksmes negadījumus (CSNg) un bojā gājušo skaita pieaugumu, salīdzinot ar šo pašu periodu pērn.

Sēdē Valsts policijas sniedza pārskatu par 2014.gadā CSNg, kuros bojā gājuši cilvēki, no tiem 70% uzbraukumu gājējiem notika diennakts tumšajā laikā. Šā gada janvārī notikušo CSNg veicinošie faktori bija dažādi, piemēram, nepastāvīgie laika apstākļi, neatbilstoši izvēlēts ātrums, ceļu uzturētāju nesavlaicīga reaģēšana uz mainīgajiem ceļa apstākļiem, atstarojošo elementu neesamība gājēju apģērbā, brauktuves šķērsošana neparedzētā vietā, kā arī satiksmes dalībnieku nihilistiskā attieksme pret normatīvo aktu prasību ievērošanu.

Sēdē tika izskatīta virkne priekšlikumu, kuri saistīti gan ar izmaiņām ceļu satiksmes normatīvajos aktos, autovadītāju apmācības procesa uzlabošanā, t.sk. kritiskos laika apstākļos, kā arī automašīnu tehniskā stāvokļa pārbaudīšanu organizēšanā, ceļu tīkla uzturēšanā.

Arī turpmāk VAS „Latvijas Autoceļu uzturētājs” veiks autoceļu brauktuves preventīvo apstrādi ar pretapledojuuma materiālu, ja gaisa temperatūra ir +40C līdz -60C satiksmes plūsmas maksimuma stundās līdz pulksten 6:00 no rīta un līdz pulksten 18:00 vakarā.

Iekšlietu ministrija kopīgi ar Satiksmes ministriju sniegs papildus priekšlikumus likumprojekta „Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā” 3.lasījumam attiecībā uz naudas sodu palielināšanu par atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu, kā arī attiecībā uz gājēju atbildības palielināšanu par pārkāpumiem ceļu satiksmē.

VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD) uzdots pilnveidot transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates procedūru, veicot pastiprinātu transportlīdzekļu vadāmības kontroli un riepu stāvokļa pārbaudi, kā arī kopīgi ar Valsts policiju veikt transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroli uz ceļiem, īpašu uzmanību pievēršot transportlīdzekļu riepu stāvoklim.

Tāpat nolemts, ka CSDD pilnveidos normatīvos aktus transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas un apmācības jomā, papildinot apmācības procesu ar vadīšanas iemaņu pārbaudi slidenā ceļa apstākļos un naktī, bīstamu situāciju analīzi.

Lai sasniegtu mērķi ar augstu precizitāti prognozēt ceļa apledojuuma valsts galveno un svarīgāko reģionālo autoceļu tīklā, nepieciešami būtiski palielināt meteoroloģisko staciju skaitu. Tas ļautu sistemātiski veikt ceļu preventīvu apstrādi, operatīvāk reaģēt jau konstatētā ceļu apledojuuma gadījumos, kā arī sniegtu kvalitatīvāku brīdinājuma informāciju braucējiem. Šobrīd jau darbojas 59 laika apstākļu stacijas, tašu plānot tuvāko 2-3 gadu laikā šo skaitu palielināt līdz 120.

CSDP priekšsēdētājs ir satiksmes ministrs Anrijs Matīss, padomes priekšsēdētāja vietnieks – iekšlietu ministrs Rihards Kozlovskis. CSDP dalībnieki ir pārstāvji no Finanšu, Izglītības un zinātnes, Veselības ministrijām, CSDD, VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Valsts policijas, nevalstiskajām orga-

nizācijām, kā arī citām institūcijām un organizācijām.

### Par drošu braukšanu ziemā: „Brauc ar prātu. Paliec dzīvs!”

Sēžoties pie auto stūres, šoferi atbild ne tikai par sevi, bet arī par saviem līdzbraucējiem un līdzcilvēkiem. Rūpēsimies viens par otru, nepārvērtēsim savas spējas un atcerēsimies par tiem, kuri mūs gaida mājās – „Brauc ar prātu. Paliec dzīvs!”.

Ņemot vērā strauji mainīgos laika apstākļus, aicinām autovadītājus izvēlēties ceļa stāvoklim, spēkrata tehniskajam stāvoklim (īpaši – riepiem), kā arī savām auto vadīšanas prasēm un iemaņām atbilstošu braukšanas ātrumu un stilu!

Ceļu virsmas stāvoklis var mainīties ne pa stundām, bet pa minūtēm. Autovadītājam jāseko līdzi ceļa stāvoklim, īpaši nakts un rīta stundās, kad var parādīties melnais ledus. Ceļš vai iela nav vieta, kur izmēģināt savas prasmes. Tam ir domātas slēgtas teritorijas.

Video klips „Brauc ar prātu. Paliec dzīvs!”:



### CSDD aicina uzņēmējus atbalstīt atstarojošo vestu pieejamību un lietošanu



Šogad ceļu satiksmes negadījumos gājuši bojā jau vairāki gājēji, faktiski visas traģēdijas notikušas diennakts tumšajā laikā un gājējiem nav bijuši atstarojošie elementi. CSDD atgādina gājējiem valkāt gaismu atstarojošas vestes vai apģērbu ar atstarojošajiem elementiem, kā arī ievērot satiksmes noteikumus.

Ņemot vērā traģisko situāciju uz ceļiem, CSDD uzrunājusi tirgotājus un uzņēmējus – organizēt akcijas un veicināt vestu pieejamību, lai cilvēkiem būtu lielākas iespējas iegādāties atstarojošās vestes ar atlaidēm. CSDD ir pateicīga, ka tās aicinājumam jau atsaukušies vairāki uzņēmēji.

Joprojām visbiežākie iemesli satiksmes negadījumiem ir gājēju paviršība pret prasību diennakts tumšajā laikā un nepietiekamas redzamības apstākļos obligāti valkāt gaismu atstarojošus vestes vai apģērbu ar atstarojošiem elementiem, kā arī pamatnoteikumu pārkāpšana, piemēram, ielas šķērsošana neatbilstošā vietā.

Pērnā gada nogalē, kampaņas „Redzams, tāpat dzīvs!” laikā CSDD ar partneriem mazturīgajiem iedzīvotājiem jau izdalīja vairāk nekā 20 tūkstošus atstarojošo vestu. Tāpat CSDD aicinājumam par atstarojošajām vestēm atsaucās arī vairāki uzņēmumi, pašvaldības; visas sabiedrības drošības interesēs ir turpināt šīs iniciatīvas.

Kampaņas „Redzams, tāpat dzīvs!” rezultātu analīze apliecina atstarojošo vestu un / vai apģērbu ar atstarojošajiem elementiem lietošanas nozīmi. Proti, pērn novembrī, kad notika šī kampaņa un tika dalītas vestes, bojā gājušo gājēju skaits, salīdzinot ar 2013.gada novembri, samazinājās vairāk nekā divas reizes.

Atstarojošo materiālu izmantošana

attiecas ne tikai uz gājējiem, bet arī uz citiem satiksmes dalībniekiem, piemēram, uz velosipēdistiem (ja velosipēds nav aprīkots ar atbilstošiem luksturiem), uz autovadītājiem (ja tumsā nākas izkāpt no auto uz neapgaismota ceļa).

Video klips „Redzams, tāpat dzīvs!”



### CSDD – pirmā „Latvijas e-indekss” uzvarētāja

Par pirmā „Latvijas e-indekss” uzvarētāju valsts uzņēmumu un iestāžu kategorijā kļuvusi CSDD. Valsts uzņēmumu un iestāžu, kā arī ministriju e-indekss veidošanā aptaujātas visas 13 ministrijas un 89 valsts iestādes (uzņēmumi), kas sniedz dažādus pakalpojumus. No valsts uzņēmumiem un iestādēm CSDD, kas atzīta par līderi, saņēma 78 punktus. Starp desmit visvairāk punktu saņēmušajām valsts uzņēmumiem un iestādēm ir arī VAS „Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs”, Veselības inspekcija, Valsts kanceleja, Valsts tehniskās uzraudzības aģentūra, Tiesu administrācija, Finanšu kapitāla un tirgus komisija, Lauksaimniecības datu centrs, Valsts kase un Valsts asinsdonoru centrs.

CSDD visaugstāko punktu skaitu ieguvu, jo ir augsti novērtēti uzņēmuma iekšējie darba organizēšanas procesi ar efektīvi izmantotu iekšējo dokumentu vadību. Tāpat ir īstenotas pārdomātas pamatdarbības ar informācijas sistēmām. CSDD lielu uzmanību pievērš pakalpojumu sniegšanai un to kvalitātei.

Valsts uzņēmumu un pārvaldes iestāžu e-indeksā ir analizēta iestāžu e-pārvaldes iespēju pielietošana un efektivitāte gan iestāžu iekšējā darba organizācijā, gan starpiestāžu procesos. Tāpat arī analizēta sniegto e-pakalpojumu pieejamība.

Ministriju grupā uzvarētāja ir Finanšu ministrija; no pašvaldībām mazo novadu grupā, kur iedzīvotāju skaits nepārsniedz 7000, uzvarēja Strenču novads, bet lielo novadu grupā uzvarēja Dobeles novads, savukārt republikas pilsētu grupā – Valmieras pilsēta.

„Latvijas e-indeks” ir e-vides novērtējums valsts pārvaldes institūcijās (uzņēmumos) un pašvaldībās. Tas sniedz priekšstatu, cik aktīvi un savai situācijai atbilstoši iestādes un pašvaldības izmanto mūsdienu informācijas un komunikācijas tehnoloģiju sniegtos risinājumus, lai veicinātu pakalpojumu kvalitāti un pieejamību iedzīvotājiem un komersantiem. E-indeksā ir analizēta iestāžu e-pārvaldes iespēju pielietošana un efektivitāte gan iestāžu iekšējā darba organizācijā, gan starpiestāžu procesos. Tāpat arī analizēta iestāžu sniegto e-pakalpojumu pieejamība.

Savukārt Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas veiktā aptauja liecina, ka CSDD e-pakalpojumi (<https://e.csdd.lv>) ir populārākie e-pakalpojumi Latvijā. Proti, pēdējo sešu mēnešu laikā 12,7% iedzīvotāji CSDD pakalpojumus lietojuši, izmantojot tieši <https://e.csdd.lv> (2.vietā – Valsts ieņēmumu dienests: 12,1%).



### Drošas ziemas braukšanas bezmaksas apmācības Bīķernieku trasē



Janvārī un februārī CSDD Bīķernieku trasē ikvienam interesentam organizēja bezmaksas drošas ziemas braukšanas konsultācijas. Apmācību laikā ikviens autovadītājs tika aicināts pārbaudīt savas braukšanas prasmes un iemaņas, kā arī sava automobiļa un tā riepu uzvedību mainīgos ziemas laika apstākļos.

Nodarbību dalībniekiem tika skaidroti drošas braukšanas pamatprincipi, veidota izpratne par bremzēšanas ceļa garumu, tā ietekmējošiem faktoriem ziemas apstākļos, par šķēršļu apbraukšanu un par to, kā izvairīties no sadursmes, ja bremzēšanas ceļš ir nepietiekams. Tāpat interesentiem individuāli tika sniegts skaidrojums par auto riepu stāvokli, to izvēli atbilstoši ikdienas braukšanas stilam.

Drošas braukšanas eksperts Normunds Lagzdīns skaidro: „Drošas braukšanas apmācības nav izklaides brauciens. Tā ir noderīga un praktiska informācija jebkuram autovadītājam, lai viņš / viņa spētu uz ceļa izšķirošā brīdī pieņemt pareizo lēmumu”.

Pirmajā nedēļā apmācības „izgājuši” 290 cilvēki (85% vīrieši, 15% sievietes); apmeklētāju vecums: 20-35 gadi. Galvenie

secinājumi:

#### - protektora dziļums:

4 mm un mazāks: 10% auto  
4-8 mm: 78% auto  
8 mm un lielāks: 12% auto

#### -rieļu vecums:

vecākais konstatētais: 2002.gads (bremzēšanas ceļa garums uz ledu, ar ātrumu 40-50 km/h aptuveni divas reizes pārsniedza vidējo bremzēšanas ceļa garumu)

līdz 5 gadi: 70%

5-10 gadi: 29%

vairāk kā 10 gadi: 1%

#### -rieļu veids:

bez radzēm: 83% auto

radzotās riepas: 17% auto.

Video par drošas ziemas braukšanas bezmaksas apmācību pirmās nedēļas rezultātiem Bīķernieku trasē



### 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 Degustācija

# Svarīgs stils, nevis statuss

«Renault Twingo» degustācija



Agnis Krauja

„Renault Twingo” ir „poršes” un „zapiņa” jaunākais radnieks, kura nosaukums veidots no vārdiem „twist”, „swing” un „tango”.

Eiropā mazā klase veido aptuveni trešo daļu auto tirgus. Tradicionāli spēcīgi šajā tirgus segmentā ir franču autoražotāji. Mazās klases automobiļu galvenie trumpji ir nelieli izmēri un pieejamas cenas, bet tajā pašā laikā tie var kalpot arī kā visnotaļ praktiski ikdienas transportlīdzekļi lielpilsētu šaurībā. Pie mums Latvijā automobīlis pārkā bieži ir nevis pārvietošanās līdzeklis, bet statusa priekšmets, un šādā situācijā maziem spēkratiem parasti nav daudz izredžu piesaistīt uzmanību. Taču „Renault Twingo” ir izņēmums. Tas ir viens no pārsteidzošākajiem automobiļiem, ar ko man jebkad nācies sastapties savā auto degustāciju praksē!

Toreiz, 1993. gadā, kad Parīzē notika „Renault Twingo” pirmizrāde, pasaulē arī valdīja krīze, ekonomiku nelabvēlīgi ietekmēja biržas krahs un bija vērojams degvielas cenu kāpums — galvenokārt Persijas līča kara dēļ. Taču tikko bija kritis Berlīnes

mūris, atklājot Eiropai jaunas nākotnes perspektīvas. Tad nāca „Twingo” — jauna, pilnīgi oriģināla pilsētas automašīna, kas pārmainīja autobūves nozari. Jaunais modelis Parīzes autošovā tika izstādīts ar lozungu „Automašīna, kas nepakļaujas krīzei”. „Twingo” ar vienu dzinēju, vienu apdares līmeni un četras spilgtas krāsas lika cilvēkiem smaidīt! Smaidus raisīja arī tā nosaukums, kas veidots no vārdiem „twist”, „swing” un „tango”. Turklāt mazajai automašīnai piemita neatvairāmi dzīvespriecīgs „purniņš” un unikāls virsbūves dizains ar īsu priekšgalu un lietderīgo salona garumu — 1,78 metri. Tas bija pirmais pasaulē mazākais vienapjoma minivens! „Twingo” pielāgojamais salons un daudzpusība padarīja to lieliski piemērotu dažādām automobilistu vajadzībām, tādēļ tas bija plaši sastopams uz Eiropas lielceļiem un pilsētu ielās. Šodien „Renault Twingo” var uzskatīt par ilgdzīvotāju, jo 1993. gadā iznākušais pirmās paaudzes modelis ar nelieliem uzlabojumiem uz konveijera noturējās gandrīz 15 gadus. Šajā laikā tika saražoti 2,4 miljoni pirmās paaudzes „Twingo”, bet 2007. gadā pienāca kārta jaunajam „Mk2” modelim. Jaunais

„Renault Twingo”, salīdzinot ar savu priekšteci, bija jau lielāks un kantaināks, tā garums — 3,6 metri, platums — 1,654 metri, taču priekšteča neatvairāmā sejiņa tam vairs nepiemita. Iepriekšējais „Twingo” modelis bija zemās cenas auto — bez stūres pastiprinātāja un normāla spidometra —, bet otrās paaudzes audīgākajā versijā „Twingo GT” bija aprīkots jau ar 1,2 TCE 100 benzīna turbomotoru, ko reiz izdevās nobaudīt arī „AutoInfo” degustācijā.

Janvāra sākumā „AutoInfo” degustācijai tika nodots pavisam jaunas paaudzes „Twingo” — 2014. gada modelis. Tas atkal ir šarmanti apaļš, izmēros mazāks un vieglāks par priekšteci, bet ar garāku riteņu bāzi, un — galvenais — pirmais „Twingo” ar aizmugures piedziņu. Jā, mazā franču „varde” tikusi pie unikāla agregātu izvietojuma — motora pašā aizmugurē — un klasiskās piedziņas! Vieglajiem auto galvenais dzinējs parasti atrodas priekšā, bet īpašos gadījumos novietots pa vidu. Dzinēja ievietošana pakalējā pārkārē ir nepopulāra, jo smagais agregāts likumos darbojas kā pendelis, un neprasmīgas vadītāja rīcības dēļ auto viegli var zaudēt

sakeri ar ceļu un ar aizmuguri pa priekšu ielidot grāvī. Iedomājoties šādu „agregātu izvietojumu”, pirmie, kas nāk prātā, ir „Porsche 911” un „Zaporožecs”. „Porsche” vajadzēja gandrīz piecdesmit gadus, lai piespiestu 911. modeli pārvietoties pa likumotu, slidenu ceļu bez riska. Padomju konstruktoriem savu „zapiņu” likumos braukt ātri un stabili tā arī neizdevās iemācīt. To paveica tikai neatkarīgās Latvijas inženieris Ivars Kuļikovskis, radot savu unikālo autokrosa prototipu uz „ZAZ-968” bāzes, taču no standarta „zapiņa” detaļām tur bija palicis jau gaužām maz. „Renault” automašīnas jau daudzus gadus ir uzticīgas priekšpiedziņai, tāpēc jaunais „Renault Twingo” ar motoru aizmugurē ir vēl jo lielāks pārsteigums. Līdz brīdim, kad noskaidrojās, ka šis modelis ir radīts sadarbībā ar „Daimler” koncerna divīziju „Smart”, tāpēc „Twingo” tagad daļa gan šasiju, gan rūpnīcu Slovēnijā ar „Smart For Four”. Jaunais „Twingo” pircējiem tiek piedāvāts ar 70 ZS viena litra tilpuma motoru vai 0,9 litru tilpuma turbomotoru, kas ir daudz atsaucīgāks, taču abiem motoriem ir nepieciešams diezgan augsts apgriezienu diapazons, lai tie demonstrētu gaidīto

Noņemot bagāžnieka grīdas tepīki un atskrūvējot dažas skrūves, var atvērt tādu kā saldētavas vāku. Un te tas ir — „TCE” benzīna dzinējs ar smieklīgu 0,9 litru tilpumu un sīku turbīnu, kas attīsta pavisam nopietnus 90 zirgspēkus. Tā apetīte jeb benzīna patēriņš vidēji turas 6—7 litru robežās, braucot ar ātrumu 100 km stundā. Teiksiet — nav pārāk ekonomisks? Taču pie šā īpatnējā mazauto stūres ir grūti atturēties no gāzes pedāļa iespiešanas grīdā, un tas notiek biežāk nekā citos mazauto. Ja „Twingo” bagāžnieks ir tur, kur vairumam automašīnu, rodas loģisks jautājums: „Kas īsti atrodas priekšā?” Izmērs — priekšā ir divi radiatori un tehnisko šķidrumu uzpildes korķi. Taču — lai „Twingo” ielietu logūdeni, jāiziet īpaša apmācība. Zem paneļa nekādu „kapota” atvēršanas sviru nav, un ar tālvadības pulti var atvērt tikai aizmugures bagāžnieka plastmasas vāku. Vēl viens pārsteigums — riepas priekšējiem un aizmugurējiem riteņiem atšķiras. Aizmugurējās 205/50 R16 vēl ir tīri saprotams izmērs, bet priekšējās ar netipisko izmēru 185/60 R16 jebkurā riepu servisā vis nedabūsi.

Par spīti rotaļīgām zilbaltas krāsas

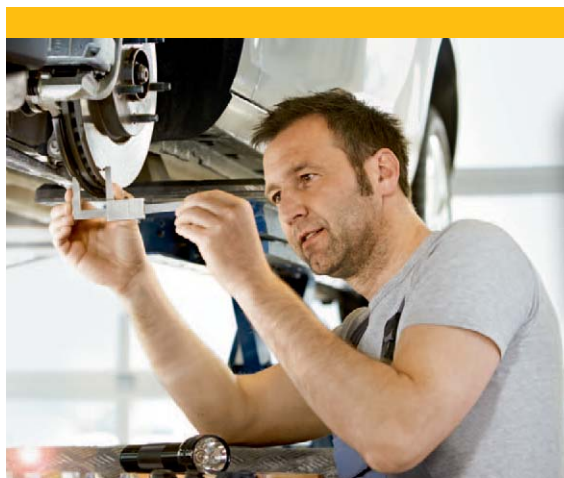


dinamiku.

Degustētais „Twingo” mūs pamanījās pārsteigt ar daudziem neordināriem risinājumiem. Auto trīscilindru dzinējs nemaz neatrodas pašā bagāžniekā, bet gan tieši zem tā, tāpēc bagāžniekā daudz vairāk par sporta somu un kādu iepirkumu maisiņu diez vai izdosies ielikt.

kombinācijām salonā, „Twingo” panelis ir negaidīti kvalitatīvs un pārskatāms. Daži uzskata, ka „Twingo” interjers zināmā mērā pat pārspēj klasi augstāku modeli „Clio”. Nākamais pārsteigums — ekstravaganša cimdus kastīte, kas ir nevis atverama, bet pilnībā izņemama no paneļa nišas. Tā

Turpinājums 7. lpp ➤



Logu tīrītāju slotiņām  
un aizdedzes svečēm

**ATLAIDE  
33%**

**Tev apņicis meklēt savam Opel meistarū?**

**DROŠI BRAUC CIEMOS PIE MUMS!**

Mēs palīdzēsim novērst problēmas, ar kurām citi netiek galā.  
Mūsu cenas Tevi patīkami pārsteigs.  
Zvani **66001166** vai atsūti e-pastu **info@autoblitz.lv**  
un pieprasi cenas piedāvājumu.

Tavs uzticamais Auto Blitz Opel serviss atrodas Skanstes ielā 33!



**Banner**

Ērts četru klemmju izvietojums, kas nodrošina šo akumulatoru savienojamību ar vairāk nekā 900 dažādiem auto modeļiem.

Droša aizsardzība pret elektrolīta noplūdi – patentēts drošības risinājums Accusafe.

Nav vajadzīga tehniskā apkalpošana – kalcija tehnoloģija nodrošina minimālu ūdens patēriņu.

Par 30% palielināta jauda salīdzinot ar tradicionālajiem akumulatoriem atbilstoši DIN standartiem.

Droša auto iedarbināšana ekstremālās temperatūrās – pilna jauda jebkurā momentā.

**UNI BULL**

Jauda un mūsdienīgi tehniskie risinājumi

OFICIĀLAIS PĀRSTĀVIS  
**AUTOEUROPA**  
preces tavam auto

Amālijas iela 13, Rīga  
info@autoeuropa.lv

T: +371 6761 5144  
Fakss: +371 6786 0058



**A Tehniskais birojs**

# Kad komforts nav tukša skaņa, bet siltums

**Kaspars Bergmnis**

Gribam to vai ne, bet ziema atnāk kopā ar salu, bet zemo temperatūru priekšā kapitulē pat vismodernākie automobiļi. Lai ziemas sals nesagādātu nepatīkamu pārsteigumu, kad mēģināsiet iekļūt aizsalušā auto un pēc tam iedarbināt sastingušo dzinēju, un lai nebūtu jāmeklē kāds, kurš iedos „piepīpēt” ar vadiem, savs auto ir nedaudz jāpīlņveido ar autonomo sildītāju.

Pernā gada septembrī laikraksta „AutoInfo” žurnālists Zviedrijā apmeklēja rūpnīcu „Calix”, kura ražo elektriskos auto sildītājus. Elektriskais auto sildītājs ir labs palīgs tiem, kuriem ir privātmāja vai stāvvietā ar elektrības pieslēgumu. Bet ko darīt, ja tādas iespējas nav? Daudzi ir saskārušies ar problēmu, ka viņu auto ziemā vāji silst, — tas nav nekāds noslēpums. Ko tikai autovadītāji nedara — aizpako radiatora restes, maina termostatus, bet salonā tik un tā ir auksti.

Krists Leiškals, sabiedrisko attiecību speciālists: „Bija pavasaris, kad nopirku sev „VW Sharan” ar 1,9 l dīzeļa dzinēju. Ērts ģimenes auto, bet, tiklīdz pienāca ziema, saskāros ar to, ka apsildes sistēma knapi spēj atšildīt logu, bet salonu līdz patīkamam komfortam uzsildīt nav spējīga. Nomainīju termostatu, bet arī tas nedeva vēlamo rezultātu. Auto salonā bija auksti. Domāju par autonomā sildītāja uzstādīšanu, bet iegādājos citu auto un šo — pārdevu.”

Līdzīgs stāsts bija firmas „Auto Ritms” direktoram Aleksandram Seredam, kurš Vācijā nopirka 2011. gada „VW Caddy” ar dīzeļa dzinēju. „Auto ekonomisks un ērts, bet ziemā tajā bija ļoti nekomfortabli, jo auto apsildes sistēma nespēja piesildīt samērā lielo salonu. Kamēr aizbraucu no mājām līdz darbam, sasalu ragā. Nācās meklēt speciālistus, kuri manu auto aprīkoja ar „Webasto” autonomo sildītāju. Tagad es ziemā braucu ar komfortu. Ieprogrammēju šo sistēmu tā, ka no rīta mans auto ir silts, logi atkususi un bez bēdu varu braukt un nedrebinašies no aukstuma. Tas nebija lēts prieks, bet cits nekas neatlika.”

Autonomais sildītājs ir samērā kompakta ierīce (25 x 10 x 17 cm), kuru kvalificēti speciālisti iebūvē automobiļa motora telpā. Šobrīd jau daudzi modernie dīzeļi ir būvēti tā, lai uzsildītu dzinēju vai salonu — jau rūpnīcās tiek uzstādīti autonomie priekšsildītāji. Auto īpašnieki bieži vien nemaz nezina, ka viņu auto tāds ir un ka šīs ierīces var programmēt un pilnveidot pēc īpašnieka vēlmēm.

Autonomais sildītājs silda dzesēšanas šķidrums, dodot ievērojamu siltumu, un patērē šajā laikā tikai puslitru degvielas

kuras 1000 m attālumā uzrāda gan to, kāda temperatūra ir auto salonā, gan — kad auto ir jābūt siltam. Jaunākās sistēmas tiek vadītas ar aplikāciju palīdzību no viedtālruņa. Reāla dzīves situācija: jūs tikko esat ielidojis Rīgā; aktivizējat savu tālruni un, atverot „Webasto” aplikāciju, dodat komandu sildīt auto. Pa to laiku, kamēr nokļūstat lidostas stāvvietā, auto ir uzsildīts, logi atkususi, un jūs ar komfortu braucat mājās.

Daudzi auto jau standarta komplektācija ir aprīkoti ar palīgsildītāju, kurš atšķirībā no priekšsildītāja darbojas, tikai iedarbinot motoru zem 5 grādu termometra atzīmes. Šādi palīgsildītāji ir vairumam „Volkswagen” grupas automašīnu, piemēram, „Sharan”, „Touran”, „Amarok”, „Transportier” un citiem. Lielu daļu rūpnīcā uzstādītu palīgsildītāju iespējams pārbūvēt par pilnvērtīgiem autonomiem priekšsildītājiem. Tāpat šīs jau esošās iekārtas var papildināt ar taimeriem un tālvadības pultīm.

Garantija „Webasto” krāsnīm un vadības ierīcēm ir divi gadi. Nekādas īpašas apkopes nav vajadzīgas, vienīgi ir ieteicams reizi mēnesī darbināt krāsni arī gada siltajos mēnešos. Tieši karstā laikā ierīce lieki noder salona ventilēšanai, neļaujot tam pārvērsties par cepeškrāsni. „Webasto” krāsnis ir ļoti uzticamas un kalpos vairākus gadus bez nepieciešamības veikt remontu. Vienīgais nosacījums — jāizmanto labas kvalitātes degviela.

„Webasto” autonomo apsildi iespējams lietot kopā ar elektrisko apsildes sistēmu un akumulatora lādēšanu, to var darīt atkarībā no apstākļiem. Atrodoties mājā, auto var pieslēgt pie 220 V rozetes, bet, esot prombūtnē, kur pieslēgties pie elektrības nav iespējams, autonomā sistēma būs noderīga.

Tie, kuru auto ir bijis aprīkots ar „Webasto” autonomo apsildi, pārdodot un pērkot vietā citu auto, arī savu jauno spēkratu aprīko ar papildu apsildes sistēmu. Gluži kā ar elektriskajiem logu pacēlājiem. Šaubos, vai gribētu pirkt sev auto ar „airiem”, ja iepriekšējais bija ar elektriskajiem logu pacēlājiem. Tas ir komforts, ko pelnījis ikviens autovadītājs!



stundā. Ne velti teju katrā tālbraucēju „fūrē” atrodas autonomā apsildes krāsnī, jo nakšņot kabīnē var, nedarbinot auto dzinēju.

Rīgā, Purvciemā, darbojas „Webasto” servisa centrs „Autoeksperts”. Lai uzzināt par iespējām aprīkot savu auto ar autonomo apsildes sistēmu, dodamies turp.

Aigars Indrikovs, produktu grupas vadītājs: „Dzīve nestāv uz vietas, viss attīstās ātri, un arī auto autonomās apsildes sistēmas nemitīgi pilnveidojas. Tās kļūst arvien modernākas, pielāgojoties jaunu automobiļu tehniskajām specifikācijām. Ar autonomo apsildi var aprīkot jebkuru automobili, kuru darbina ar benzīnu vai dīzeļa degvielu. Galvenā „Webasto” sistēmu priekšrocība ir komforts. Tām ir neierobežotas programmēšanas un darba aktivizēšanas iespējas. Sākot no vienkārša taimera mašīnā, kurā iestādīt laiku, kad sistēmai jāieslēdzas, un beidzot ar pultīm,


**Uzstādi tūlīt!**

**Es baudu siltumu, kamēr citi kasa ledu.**  
Jo man ir Webasto autonomais sildītājs.



## A Tehniskais birojs



# Vecas riepas iespaido satiksmes drošību

## Kaspars Bergmanis:

Šis gads ir sācies ne ar pašām labākajām ziņām. Uz Latvijas ceļiem notikuši daudzi satiksmes negadījumi ar bēdīgām sekām. Vieni tajā vaino ceļu uzturētājus, bet pretējā puse — nepareizi izvēlēti braukšanas ātrums un ziemas riepas.

Sociālo tīklu aktīvie apmeklētāji noteikti ir pamanījuši, ka Ceļu satiksmes drošības direkcija Bīkernieku trasē sadarbībā ar „Drošas braukšanas skolu” (DBS) piedāvā ar autobraucēja paša auto bez maksas apmācīt, kā pareizi braukt pa slidenu ceļu. Tas ir apsveicami, jo instruktori paskaidro par konkrētā auto riepām, par niansēm, kas jāņem vērā, vadot dažādu piedziņu automobiļus, kuriem nav vai ir modernās pretzslīdes, stabilitātes un bremzēšanas sistēmas. Konsultāciju kurss sastāv no divām daļām — teorētiskās un praktiskās —, un iegūtās zināšanas var nostiprināt praksē.

Apmācības Bīkernieku trasē iziet aptuveni 70 cilvēku dienā. Un tās atklāja vēl vienu nepatīkamu ziņu — ziemas riepu kvalitāti.

Katra drošas braukšanas kursu braucēja auto riepas pārbauda, tiek mērīts protektora dziļums un noskaidrots, kurā gadā ziemas riepas ir izgatavotas.

Vairāki drošas braukšanas nodarbību apmeklētāji sūdzējās, ka riepas ir pirktas nesen, bet auto ar tām slikti vadāms. Atklājās, ka ne tikai protektora dziļums

iespaido bremzēšanu, bet arī riepas vecums. Apskatot riepu marķējumus, atklājās, ka nesen pirktas riepas ir ražotas 2004. gadā!

Skumīgi, bet Latvijas ekonomiskā situācija un iedzīvotāju pirktspēja ir radījusi pieprasījumu, līdz ar to — arī vecu auto riepu piedāvājumu. Žēl, ka šajā gadījumā pārdevēji neuzņemas nekādu atbildību par riepu stāvokli un risku, ja riepas iepriekšējā lietošanas laikā ir bojātas, ja cietusi riepas konstrukcija vai sīku dūrumu dēļ protektora daļā un ūdens iedarbības dēļ riepas konstrukcijā ir sākusies kordu korozija. Laikam vienīgais ieguvums, pērkot riepas, kurām ir vairāk par 10 gadiem, varētu būt tikai cena, pilnīgi upurējot drošības augstos standartus, kādus riepu ražotājiem šodien uzstāda auto ražotāji ar jau dīgajiem jaunajiem auto un pieaugošā satiksmes intensitāte. Riepu ražotāji papildus piedāvā arī riepu garantiju pret riepu bojājumiem to ekspluatācijas laikā.

Pircējs riepu garantiju no dažiem pasaulē pazīstamiem ražotājiem var saņemt uz pieciem gadiem no riepas ražošanas nedēļas („DOT” kods uz riepas sāniem, kur pēdējie četri cipari ir ražošanas nedēļa un gads) vai pieciem gadiem no dienas, kad riepa ir tikusi iegādāta pie oficiālā dīlera un to apstiprina pirkšanas—pārdošanas dokuments (rēķins vai čeks). Tātad garantija ir spēkā vismaz 8 gadus no ražošanas brīža.

Motobraucēji Latvijā, pērkot riepas motocikliem, uzmanību vienmēr pievērš diviem faktoriem — kad riepa ražota un kādi ir neatkarīgo testu rezultāti. Riepa ir ļoti būtisks drošas braukšanas nosacījums. Pilnīgi pretēja situācija valda Latvijas auto tirgū, kur primārais ir cena. Pārtikas lielveikalos bieži vien parādās nezināmu zīmolu ziemas riepas par īpašu akciju cenu, bet faktiski tās gadiem ilgi gulējušas noliktavās un viņu tehniskās raksturlīknes ir tālu līdz ideālām.



**Normunds Lagzdīns, BKS vadītāja vietnieks:**

„Veicot apmācības Bīkernieku trasē un tiekoties ar cilvēkiem, nebeidz pārsteigt dažu līdzpilsoņu divainā attieksme. Viņi grib iegūt ziemas braukšanas iemaņas, bet paša auto protektora biezums knapi sasniedz 3 mm. Galvenā problēma, ar kuru saskaras ik dienu, ir vecas riepas. Faktiski protektora dziļums ir 6 un pat 7 mm, bet spēkrats, kas apauts ar vecām riepām, veic krietni vien garāku bremzēšanas ceļu un arī neierakstās manevrēšanas trajektorijās. Divi vienas klases automobiļi, kas apauti ar līdzīgām riepām, tikai vienam ir vecas, bet otram — samērā jaunas riepas ar vienādiem protektora dziļumiem, uz slidena ceļa uzrāda ievērojamu atšķirību. Bremzēšanas ceļš vecai rīpai ir krietni vien garāks. Lieki piebilst, ka šie dažādi metri ekstrēmā situācijā var būt liktenīgi.”

Latvijas likumdošana noteic, ka minimālais pieļaujamais protektora dziļums ziemas riepām ir 4 mm. Salīdzinot ar citām Eiropas valstīm, Latvijā ir stingrākas prasības pret ziemas riepu protektoru, citviet Eiropā prasības paredz, ka minimālais ziemas riepu protektora dziļums ir 3 mm. Jāpiebilst, ka jaunu riepu protektora dziļums ziemas riepām parasti ir 8—10 mm. Braucot ar nodilušām vecām ziemas riepām un nokļūstot CSNg, var gadīties, ka nepietiekama protektora dziļuma dēļ apdrošinātājs atteiks zaudējuma atlīdzības izmaksu.

**Oskars Irbītis, sertificēts valsts tiesu eksperts, RTU autotransporta katedras**



## Iektors:

„Riepas raksturo ne tikai izmērs, nodiluma pakāpe un protektora zīmējums, bet arī to ķīmiskais sastāvs. Riepas pamatmateriāls ir gumija — polimērs, kas armēts ar dažādu veidu kordu. Atkarībā no tā, kādai sezonai un kādiem apstākļiem riepa paredzēta, ražotāji samaisa nepieciešamo sastāvu un riepu vulkanizē līdz nepieciešamajai cietībai pakāpei. Riepas gumijas polimēri karsēšanas procesā izveido savstarpējas saites. Jo vairāk šo saišu, jo cietāka riepa. Šāds pat process riepā turpinās visu laiku — veidojas saites, garās polimēru virknes sairst, riepa kļūst cietāka, trauslāka, sāk veidoties plaisas. Gumija pēc kāda laika pārvēršas par ko līdzīgu cietai plastmasai. Riepa spēj savas īpašības saglabāt tikai kādus piecus gadus. Pēc tam novecošanās dēļ tās saķeres īpašības strauji pasliktinās. Autovadītāji naudas taupīšanas nolūkā brauc ar kaut kur dabūtām lietotām riepām vai, godīgi braucot, paši tās sataupījuši jau piecas sezonas un priecājas, ka protektora dziļums vēl atbilst noteikumu prasībām, bet riepa nepavisam vairs neatbilst tās sākotnējiem tehniskajiem parametriem. Ja gribam rūpēties par savu un tuvinieku drošību, tad vajadzētu pievērst uzmanību arī riepas vecumam un nebaupt ar riepām, kas vecākas par pieciem gadiem, skaitot no to ražošanas brīža.

Strādājot pie sava doktora darba, veicu pētījumus par saķeres apstākļiem uz dažādiem ceļa segumiem un konstatēju, ka riepām ar vienādu protektoru un tā nodilumu saķeres parametri var atšķirties par 30 % un vairāk. Atšķirība šīm riepām bija tikai vecumā, līdz ar to — arī cietībā. Minētais apstāklis uzskatāmi atspoguļojas arī CSNg negadījumu iemeslu analizē — automobiļi slīd, kļūst nevadāmi. Braucot vienotā plūsmā, pēkšņi vienam no rindas rodas problēmas. It kā darijis visu to pašu, ko citi, bet pēkšņi netiek galā ar vadību. Nemot vērā manu pieredzi CSNg izmeklēšanā, itin bieži nākas secināt, ka negadījums tiešā vai netiešā veidā ir saistīts ar novecojušām riepām. Riepas it kā formāli atbilst Ceļu satiksmes noteikumu prasībām, bet to fizikālās īpašības ir krietni mainījušās — riepas vairs netur ceļu, saķeres īpašības ir mazinājušās. Šie apstākļi īpaši izpaužas zemās temperatūrās, uz apledojuma. Latvijā pēc negadījumiem policija nefiksē riepas vecumu, arī tālākā CSNg izvērtēšanā tam netiek pievērsta pietiekama vērība, jo normatīvie dokumenti nereglamentē riepas vecumu, bet tikai kopējo stāvokli (plaisas, griezumi, tieši redzami bojājumi un nodilums).”



**Intars Vizbulis, „Bridgestone” mārketinga vadītājs Baltijā:**

„Ziemas riepu pircēji Latvijā priekšroku dod bezradžu riepām, kas veido vairāk par pusi no pārdotajām ziemas riepām vieglajiem automobiļiem. Savukārt mūsu ziemeļu kaimiņi igaunī priekšroku dod radžu riepām, un tas sastāda teju 70 procentus. Lietuvieši savukārt pretēji — vien

14 procenti ziemā izmanto radžu riepas. Iespējams, tas skaidrojams ar to, ka Polijā braukt ar radžiem ir aizliegts. Tāpēc nav jābrīnās, ka daudzi ziemas riepas nobrauc līdz nākamajai sezonai, jo bezradžu riepu gumijas sastāvs parasti ir mīkstāks. Braukt ar ziemas riepām vasarā nav droši, jo ziemas riepu gumijas sastāva dēļ būtiski pagarinās bremzēšanas ceļš gan uz slapja, gan sausa asfalta. Perfektu riepu izvēli nosaka vairāki faktori, ko daudzi autovadītāji, šķiet, aizmirst. Tāpēc — pirms plānotajam veikt riepu pirkumu, ir vērts apmeklēt profesionālu tirdzniecības vietu. Kvalificēti riepu servisa darbinieki palīdzēs jums izvēlēties pareizo produktu. Biežākā kļūda, kuru izdara transportlīdzekļa īpašnieks, ir riepu izvēle un iegāde internetā, balstoties tikai uz cenu vai pievilcīgu protektora zīmējumu. Tomēr pareiza riepu izvēle ir sarežģīts lēmums, kas nosaka mūsu, kā arī mūsu pasažieru un citu satiksmes dalībnieku drošību. Ir vērts uzticēties ekspertiem, lai tie palīdzētu jums veikt pareizo produktu izvēli.”



**Edmunds Ozolnieks, „Drošas braukšanas skola” valdes loceklis:**

„Apmācības akcijas laikā atklājās, ka lielākajai daļai zināšanas par riepām beidzas tikai ar protektora dziļumu. Par slo-dzes un ātruma indeksiem un to, kā uzzi-nāt, kad riepa ražota, zina tikai retais. Daudzi brauc ar vissezonas riepām, bet tās nav ideālas nedz ziemā, nedz arī vasarā. Tikpat skumdinošs ir fakts, ka daudzi paļaujas uz automašīnas drošības sistēmām un riepām, aizmirstot, ka fiziku nepiemānīsi nedz ar pēdējā modeļa auto, nedz tādām pašām riepām. Visam pamatā ir spēja racionāli domāt pie stūres un pieņemt pareizus lēmumus. Vienlaikus atceroties, ka riepu izvēlei ir ļoti liela — ja pat ne galvenā — nozīme, jo jūsu auto uz ceļa notur tikai „četrus plaukstas”, jo tieši tik liels ir četru riepu saķeres laukums ar ceļu. Taupot līdzekļus, autovadītāji pērk tikai ziemas riepas. Ziemas sezonu sāk ar jaunām un brauc līdz ziemei, kad nobrauktās met ārā un liek svaigu ziemas riepu komplektu. Ar likumu nav aizliegts, jo minimālais pieļaujamais protektora dziļums vasaras riepām ir 1,6 mm.”

## Kā noteikt riepu vecumu?

Riepas ir marķētas ar dažādiem kodiem. Bet riepu ražošanas biznesā valda strikta kodu kārtība un ikviens var uzzināt, kad riepa ir ražota. Uz riepas sānu malas sameklējiet apzīmējumu „DOT” („Department of Transportation”), aiz kura 10 burtu un ciparu kombinācijā norādīts riepas identifikācijas numurs. Tālāk ovālā rāmītī atrodama vajadzīgā četru ciparu kombinācija, kas saīsinātā formā norāda riepas ražošanas laiku. Pirmie divi cipari parāda ražošanas nedēļu, bet nākamie divi — pēdējos divus ciparus no ražošanas gada.

Tiesu eksperts Oskars Irbītis šodienas bēdīgās statistikas iespaidā uzdeva jautājumu: „Ko tu, autovadītāj, esi izdarījis, lai tavs brauciens būtu drošs arī sliktos apstākļos?”

Un te jāpiekriš Irbīša kungam, jo par savu un savu tuvinieku drošību jāparūpējas mums pašiem. Palīdziet saviem draugiem un vecākiem — izskaidrojiet, ka ne tikai pārtikai ir jāskatās ražošanas un derīguma termiņš, bet arī — riepām.

## SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

### Jums vajag salabot auto?

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

### Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomainīšanu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu 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



# Svarīgs stils, nevis statuss

## «Renault Twingo» degustācija

➤ Turpinājums no 4. lpp

izgatavota no auduma un ar visu siksnu izmantojama arī kā plec somiņa. Savukārt salona pašā vidū — pie ātrumpārslēga — atrodas otra mantu glabātava, kas arī ir izņemama un atgādina piknika leduskasti no plastmasas. Priekšējie sēdekļi pārsteidz ar plašumu un biežām, augstām atzveltnēm, kas vizuāli pat atgādina tādus kā rallija auto pilota un stūrmaņa sēdekļus. Taču aiz tiem vēl atliek vietas diviem pasažieriem! Pateicoties aizmugures piedziņas platformai, „Twingo” ir viens no praktiskākajiem auto savā klasē. Jo tajā var sasēsties četri pieaugušie, turklāt var nolicīt gan aizmugures, gan priekšējā pasažiera sēdekļu atzveltnes, izveidojot līdzenu kravas nodalījuma grīdu. Salonā ir vesels lērums dažādu izmēru sīklietu nodalījumu, tie ierīkoti arī zem aizmugures sēdekļu pamatnes. Degustētais debeszāis „Twingo” aprīkots ar skārienjutīgu ekrānu un „Connect & Go” paketi. Tā satur „R-Link” multimediju sistēmu, „Tom-Tom” navigāciju un atpakaļskata kameru, taču maksā aptuveni desmito daļu no automa-

šinas cenas. „Twingo” pircējiem tiek piedāvāts arī lētāks variants — izmantojot bezmaksas aplikācijas, savu viedtālruni var pārvērst par skārienjutīgu navigācijas sistēmu. Tāpat kā visiem mazās klases līderiem, arī „Twingo” ir stabilitātes kontroles sistēma, ārkārtas bremzēšanas asistents, seši drošības spilveni un riepu spiediena kontroles sistēma. Un „Euro NCAP” triecientestos „Twingo” ieguvis četras zvaigznes no piecām.

Iedarbinot „Twingo” dzinēju, piedzīvojam kārtējo pārsteigumu — trīs cilindri rūc gluži kā puse no „Porsche Carrera” motora, un paātrinājums ir klāt tūlīt jau ar pirmo pieskārienu gāzes pedālim. Arī iepriekšējais „Twingo” bija ātrs, sevišķi mūsu degustētajā sporta versijā, taču šī riteņu bāze un ne pārāk stingrā piekare tam neļāva atrast patiesu braukšanas azartu. Jaunais „Twingo” ar saviem stūros izvērstajiem riteņiem uz ceļa stāv taisni un stingri, sakare ar ceļu ir gana laba, arī virsbūves svārstības pagriezienos jūtas minimāli. Tā kā stūrēšana un vilkme sadalīta starp priekšējiem un pakalējiem riteņiem, šasijas ģeometrija ir lieliski sakārtota.

Varbūt arī stūres reakcija nav pietiekami asa un sportiska, taču iedvēš pārliecību par mazā auto spējam. Gaitas komforts kopumā ir labs, taču uz mūsu bedrainajiem ceļiem vibrācijas salonā netrūkst. Vēl viena aizmugures piedziņas priekšrocība ir kolosāli mazs apgriešanās rādiuss — tikai 4,30 metri. „AutoInfo” korespondents ar jauno „Renault Twingo” ieradās uz drošas braukšanas apmācību Bīķerniekos. Paredzot, ka driftēšana būs pirmais, ko jaunieši un jaunietes rausies darīt, tikuši pie „Twingo” stūres, „Renault” spēlšanu nogriezis jau pašā saknē, uzliekot pamatīgu neatslēdzamu elektronisku aktivās drošības sistēmu. Dažreiz likumos „Twingo” tiecas izstumt priekšu, bet izslidināt aizmuguri nekādi nav pierunājams. Tiklīdz aizmugure izslid, elektronika momentā samazina jaudas padēvi uz riteņiem. Rezultātā sanācis pārsteidzoši paklausīgs un stabils auto, kuru sniega un ledus klātajā Bīķernieku kartinga trasē izmēģināja un atzinīgi novērtēja arī drošas braukšanas eksperts Normunds Lagzdīns.



## Degustācijas secinājumi

Automobilis tiem, kam svarīgs stils, nevis statuss! Jaunā „Twingo” raksturošanai vislabāk lietot apzīmējumus stilīgs un žiperīgs. Tas vairs nav tikai sieviešu braucamais, bet gan automobilis, kura mērķauditorija ir jaunieši. Izveicīgs pilsētas auto, kurš, pateicoties mazajam turbomotoram, veikli manevrē starp trolejbusiem un vajadzības gadījumā ātri pazūd no redzesloka. „Renault Twingo” bāzes cena ar parastu 70 zirgspēku motoru ir 9 353 eiro, ar jaudīgāko „Tce 90”, kas spēj sniegt spirdzinošu braukšanas prieku kokteili, „Twingo” maksā 11 809 eiro, bet, aprīkots ar normālu navigācijas un audio sistēmu, — jau vairāk nekā 12 000 eiro.

## A Moto tests

# Pēdējais samurajs

## Honda CBR954RR (900rr)

Ronalds Cimoška

Šā mēneša numurā iepazīstināsim mūsu uzticamos lasītājus ar ne tik senu laiku sportbaiku leģendu — pēdējo samuraju „Hond CBR954RR”.

Ar šādu apzīmējo mototoks ir pazīstams Ziemeļamerikā, kur katrs modelis tika saukts atbilstoši tā kubatūrai. Patiesībā šī gradācija ir pieņemta starp mototoklistiem arī visā pārējā pasaulē. Nesaprotamu iemeslu dēļ Eiropā visai tālāka „CBR” lielkubatūras mototoklu saimei, kurā ietilpa 900. (893.), 919., 924., 954. modelis, ar kuriem aizsākās slavenā „Fireblade” ēra, piešķir apzīmējumu „900RR”.

Saknes šim „Honda” bestselleram ir meklējamas tālajā 1992. gadā, pateicoties vienam no izcilākajiem „Honda” inženieriem Tadao Baba, kurš nesaraujami saistīts ar „Fireblade” (tulkojumā — „liesmojošais asmens”) pacelšanu sportbaiku saimes Olimpā. Skatoties uz konkurentiem „Suzuki GSX-R1100”, „Yamaha FZR1000” un arī uz pašu flagmani „CBR1000F”, Tadao kunga galvā radās visai loģisks jautājums. Neapšaubāmi, mototokli ir ļoti labi, bet kā gan par sportbaiku var saukties šie smagsvara monstri? Kur paliek sportiskums? Ar šādām domām Baba sans devās pie rasējamā dēļa, un pēc neilga laika leģenda bija dzimusi. Jau gatavais

„CBR750RR” prototips, kas bija paredzēts kā atsvārs konkurentiem, tika nopietni pārstrādāts. Četrus cilindrus darba tilpums tika palielināts līdz 893 cm<sup>3</sup>, visas nevajadzīgās metāla detaļas izņemtas vai atvieglinātas. „CBR900RR” bija pilnvērtīgs alumīnija rāmis, mototoks ieguva arī 16 collu priekšējo riteni, kas bija iecerēts mototokla manevrēšanas spēju uzlabošanai un priekšējās daļas noslogošanai. Beigās tas ieguva neticamo 185 kg svaru un 1405 mm riteņu bāzi. Pilnā kaujas gatavībā tas bija tikai 2 kg smagāks nekā „CBR600F2” un 34 kg (!) vieglāks nekā tuvākais konkurents „Yamaha FZR1000”.

Nākamais modelis „CBR919RR”, kurš startēja 1996. gadā, ieguva lielākas kubatūras dzinēju, uzlabotu šasiju, pārstrādātu radiatoru, sajūgu un citas daļas. Līdz pat 1998. gadam, kad sauli ieraudzīja ceturtais paaudzes „Fireblade”, mototoks tika nepārtraukti uzlabots — tikai dzinējs vien, salīdzinot ar pirmo paaudzi, tika pārstrādāts par 80 procentiem!

Tomēr Tadao Babas ģenija lidojumam ar to vēl nebija gana, turklāt konkurenti jau bija gatavi iemīcīt dubļos iepriekšējos garadarbus — 2000. gadā iznāca jaunais „Fireblade” modelis „CBR929RR” un 2002. gadā — tā uzlabotā un visvairāk iekārojamā versija „CBR954RR” (indekss SC50). Ņemot vērā minimālas atšķirības šo abu modeļu starpā, mēs varam runāt par to kā par vienu modeli. Atšķirībā no

iepriekšējiem „Fireblade” modeļiem, šie ir uzskatāmi par atsevišķiem modeļiem, nevis ceturtais paaudzes turpinājums.

Mototoklam ir ļoti interesanta uzbūve. Pilnībā pārstrādātais dzinējs ieguvis degvielas iešprīces sistēmu, kas nomainījusi karburatorus, un tas kļuvis par nesošo mototokla elementu. Pilnais alumīnija rāmis „sažuvī” līdz dzinēju aptverošai fermai. Aizmugurējā piekare tagad stiprināta nevis pie rāmja, bet pie dzinēja kartera. Priekšējie bremžu diski paaugušies līdz 330 mm (320 mm 929. modelim), un 16 collu priekšējo riteni, kurš neattaisnoja uz to liktās cerības, nomainījis 17 collu diski. Titāna izplūdes sistēma, apgrieztā tipa pilnībā regulējamā „HMAS” 43 mm priekšējā dakša, pārstrādāts „ECU”, lielāki inžektoru un uzlabots radiators. Jaunā divpakāpju iešprīces sistēma uz šā mototokla strādā kā Šveices labākais pulkstenis. Aizmugurējā piekare ieguvusi „Pro link” sistēmu ar regulējamu gāzes amortizatoru. Mototokla virsbūve nopietni pārstrādāta, iegūtot labāku aerodinamiku — mototoks pat maksimālajā ātrumā (290 km/h) kļuvis ļoti stabils. Kāpši pacelti augstāk, lai mototoks spētu gulties uz lielākiem sasveres lēņiem pagriezienā. Mototoks ir aprīkots ar „HISS” aizsardzības sistēmu un imobilizatoru aizdedzes atslēgā. Atšķirībā no 929. — jaunajam 954. aste kļuvusi spīcāka un ieguvusi modernu „LED” tipa aizmugurējo lukturi, arī priekšējais luksturis uzlabots.

## Honda CBR954RR

|                                     |                                            |
|-------------------------------------|--------------------------------------------|
| Izgatavošanas gadi                  | 2002.—2003.                                |
| Pašmasa                             | 168 kg                                     |
| Garums                              | 2025 mm                                    |
| Riteņu bāze                         | 1400 mm                                    |
| Sēdekļa augstums                    | 815 mm                                     |
| Degvielas tvertnes apjoms           | 18,0 l (3,4 l rezerve)                     |
| Dzinējs                             |                                            |
| Tips                                | 4 cilindru, 4 taktu, rindas                |
| Cilindra diametrs x virzuļa gājiens | 75,0 mm X 54,0 mm                          |
| Darba tilpums                       | 954 cm <sup>3</sup>                        |
| Kompresijas pakāpe                  | 11,5:1                                     |
| Jauda                               | 151 ZS/ 11250 apgr/min                     |
| Maks. griezes moments               | 101 Nm/ 9000 apgr/min                      |
| Gāzes sadales mehānisms             | DOHC, 4 vārsti uz cilindra                 |
| Barošana                            | PGM-FI ar autom. čoku                      |
| Dzesēšanas sistēma                  | Šķidrums                                   |
| Starteris                           | Elektriskais                               |
| Transmisija                         |                                            |
| Sajūgs                              | Daudzdisku, eļļā                           |
| Ātrumkārbā                          | 6 pakāpju                                  |
| Galvenais pārvads                   | Kēde                                       |
| Šasija                              |                                            |
| Rāmis                               | Alumīnijs                                  |
| Priekšējā dakša                     | Apgrieztā tipa, 43 mm, regulējamā          |
| Aizmugurējā piekare                 | Pro-Link, ar regulējamu monoamortizatoru   |
| Bremžu sistēma                      | Hidrauliskā                                |
| Priekšējās bremzes                  | Divi 330 mm diski ar 4 virzuļu mehānismiem |
| Aizmugurējās bremzes                | Viens 220 mm diski 1 virzuļa mehānisms     |
| Priekšējā riepa                     | 120/70-17                                  |
| Aizmugurējā riepa                   | 190/50-17                                  |
| Maksimālais ātrums                  | 290 km/h                                   |

Atvieglināts viss, kas tikai ir iespējams. Rezultāts, kas izdevies Tadao Babam, ir prātam neaptverams — 168 kg sausā svara, 151 ZS jauda un riteņu bāze 1400 mm. Ekstremālā bāze bija tikai 2004. gadā startējušajam „Kawasaki” „litram”.  
Turpinājums 8. lpp ➤



**VISU VEIDU  
AUTOMĀTISKO  
ĀTRUMKĀRB  
REMONTS**

apkalpošana  
eļļu maiņa  
garantija

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

**autGāze**

**GĀZES IEKĀRTU**

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,  
**DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS**

**ATLAIŽU KARTES** autogāzes uzpildes stacijās.

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

Uzpildām un remontējam **KONDIČIONIERUS.**

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

**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

**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

**STAG** **Webasto**

**autogāzes iekārtas**

**autonomie sildītāji**

TRANSBALTĪJAS TIRDZNIECĪBAS KORPORĀCIJA  
MASKAVAS IELA 449  
TEL.: 67266327  
WWW.AUTOSILDITAJI.LV



# Pēdējais samurajs

Honda CBR954RR (900rr)



► Turpinājums no 7. lpp

Priekšējās bremzes rotā četru virzļu „Nissin” suporti, kas — arī pēc mūsdienu standartiem — uzrāda ļoti augstu veiktspēju, bet savā laikā skaitījās bezmaz bremžu etalons. Šis ir tas retais izņēmuma gadījums, kad standarta bremžu šļūteņu nomaiņa uz armētajām nekādu rezultātu nedos. Mūsdienās šo sistēmu ir spējīgas

pārspēt tikai radiālās bremžu sistēmas.

Vērojot šo motociklu, katru reizi pieķeru sevi domājam par to, kā gan Tadao Babam ir izdevies tik labi apvienot sporta un neapvienojamo — gan trases motocikla, gan ikdienas lietošanai paredzētā transportlīdzekļa īpašības. Par spīti nelielajam svaram, motocikls vizuāli tik slaidš, nemaz neizskatās, kas ir rezultāts darbam, lai motociklu padarītu par lietotājam

draudzīgu transportlīdzekli. Motociklam pasažiera sēdekļis atvēršams ar atspērotas enģes palīdzību (brīnos, kā tur neiedomājās ievietot gāzes amortizatoru kā automašīnu pārsegu), turklāt „astē” ir izvietots iespaidīga izmēra bagāžas nodalījums, kurā mierīgi ietilpst pilns lietustērpa komplekts.

Atrodiet kādam mūsdienu sporta motociklam kaut ko līdzīgu!

Priekšējais lukturis aizņem lielāko daļu priekšējā aptecētāja, kaut arī pats aerodinamikas elements pēc savas uzbūves ir izdevies diezgan „gaissīgs”. Esmu izbraukājis ar visdažādākajiem motocikliem, bet neatminos, kad pēdējo reizi būtu redzējis tik labu priekšējo „lustru”. Pārvietošanās drošība diennakti tumšajā laikā ir ļoti augstā līmenī. Motociklam ir trīs (!) lukturi. Par tuvajām gaismām atbild viens centrālais lukturis, savukārt par tālajām — divi jaudīgi prožektori, kas ceļu izgaismo ne sliktāk kā vilciena starmetis. Pretstatā modernākiem „brāļiem” priekšējais „būris” stiprinās ar metāla „zirnekļa” palīdzību, kas atšķirībā no jaunāku modeļu elementiem bojājuma gadījumā elementāri labojams. Ko līdzīgu gan nevarētu teikt par dzinēja kreiso daļu, precīzāk — ģeneratora vāku, kas diezgan pamanāmi rēgojas no motocikla kreisā sāna. Nopietnāks kritiens uz kreisā sāna var iznīcināt ģeneratoru kopā ar kloķvārpstas galu, tādēļ ieteicams jau laikus nodrošināt šo dzinēja daļu ar pienācīgu aizsardzību. Taisnības labad gan jāpiebilst, ka ar līdzīgiem „mārketinga trikiem” grēko ne viens vien motociklu ražotājs. Kaut kā taču nauda ir jāpeln! Izņemot šo niansi, motocikla dzinējam faktiski nepiemīt nekādi nopietni trūkumi. Dzinējs ir uzticams kā āmurs, un ir īpaši jāpacenšas, lai šo dzinēju nokautu. Ja dzinējs ir eļļa un tā tiek laikus nomainīta, dzinējs neizjut nekādu diskomfortu ne nepārtraukti „staipoties” sarkanajā tahometra zonā, ne braucot uz aizmugurējā riteņa. Droši vien šo izcilo rādītāju dēļ motociklu tik ļoti iemīļojuši „stuntfaiteeri” saviem trikiem. Lai atvieglotu vadītāja komfortu, stūre ir izvietota nedaudz augstāk kā iepriekšējam modelim. Kopumā motocikls

kļuvis ļoti viegli vadāms vidējās ātrumos, sarežģītos un asos pagriezienos, bet nedaudz zaudējis savu vieglumu lielos ātrumos. Lai strauji pagrieztu motociklu lielā ātrumā, būs jāpiepūš vaigi. Turklāt, lai pārliecinoši rīkotos ar šo „liesmojošo asmeni”, būs nepieciešama stingra roka un nopietnākas braukšanas iemaņas. Paātrinājumā uzbraucot uz nelīdzenu miem, 954. īsās bāzes dēļ ir izteikta tieksme uz „voblingu” (priekšējā riteņa mētāšanās šurpu turpu). Tā ka, ja neesat pārliecināti par savām braukšanas prasēm, labāk uzreiz uzlikt kārtīgu stūres dempferi, kas mazinās „voblinga” ietekmi uz motociklu. Šis motocikls sniedz neapraķstēmu braukšanas prieku, jo esi tikai tu un īsts, dabisks un nepieradināts motocikls. 954. ir ne tikai labi tehniskie parametri, bet arī nav nekādas elektronikas, kas iejauktos tā darbībā, — ne ABS, ne antivīlija, ne „launch” kontroles, ne pretizslīdēšanas sistēmu. Par spīti tam, ar motociklu ir diezgan viegli saprasties. Kā jau „Honda” pieņākas, jaudas pieaugums, atverot gāzi, ir praktiski lineārs, bez neprātīgiem rāvieniem vai jaudas uzliesmojumiem. Tādēļ pat aizmugurējā riteņa izslīdēšana pagriezienā, kā likums, nekādu postu nenodara, jo eleganti ārstējama ar to pašu gāzes rokturi. Vien ar gāzes roktura palīdzību motociklu var pacelt „ratā” tikai ar pirmajiem diviem pāmesumiem. Par maz? Kā to lai ņem, zinot, ka 1. pāmesumā motocikls pāātrinās līdz 136 km/h, bet otrajā — līdz 186 km/h. Sajūga vadība ar trosi, pilnīgs elektronisko palīgu trūkums. Ne velti „CBR954RR” ir nosaukuši par vislabāko „Fireblade” visā tā pastāvēšanas laikā, un līdz pat šai dienai „CBR954RR” ir ļoti iekārojams motocikls sporta un mīļotāju vidū.



**LABAS ZIEMAS UN M+S RIEPAS**

**FREDA RIEPAS** - PILNS RIEPU SERVISS  
- RIEPU REMONTS  
- AUTO DISKI

**DD 9-19**  
S, SV 9-15

**T: 28683690**  
**26107060**

Dreiliņi «LIELEJAS»

**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

ecogas

**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

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

**SIA RIČ**

**AUTONOMO SILDĪTĀJU**

uzstādīšana  
remonts  
rezerves daļas

Granita iela 26, Rīga  
Tālr.: 67701560  
29116340  
tkrich@mailbox.riga.lv

Eberspācher  
**Webasto**  
www.rich.lv

**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

VW, SEAT, SKODA, Audi

**turbomotors**  
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

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

**www.turbomotors.lv**

**STARTERI un GENERATORI**

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

**RADIATORI**  
TIRDZNIECĪBA, REMONTS  
un SERŽU MAIŅA,  
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

**RADIATORU SERVISS**  
KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA

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

OPPOZIT

**AUTO RITMS**

**AUTOEVAKUATORS**

**24H**  
**T. 2255 5543**