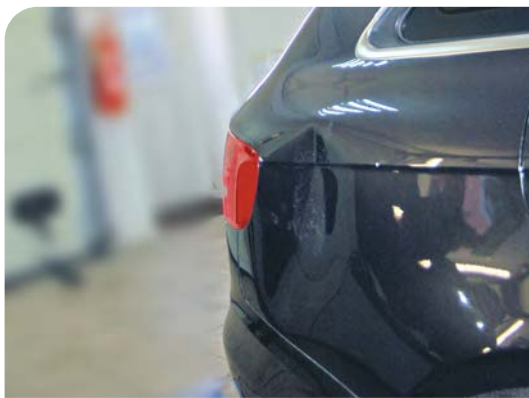




5. lpp



7. lpp



4.-6. lpp

**Nem
BEZMAKSAS
droši!**

**AUTO
info**

**MARTS
NR. 3 / 2015 (207)**

www.autonews.lv

A Degustācija

Aso šķautņu valdzinājums

«Lexus NX» degustācija



Agnis Krauja

Sen aiz kalniem tas laiks, kad dārgs un prestižs auto varēja būt tikai un vienīgi pamatīga izmēra sedans. Tagad autoražotāji iemācījušies radīt mašīnas, kas būtu pietiekami kompaktas un ekonomiskas lietošanā, taču nodrošinātu komfortu, kāds iepriekš bija pieejams vien limuzīnos. Eiropieši savulaik nenovērtēja pseidoapvidus auto tirgus potenciālu un guva sāpīgu mācību no japāņiem, novēloti reaģējot uz

krossoveru parādīšanos un straujo popularitātes kāpumu. „Toyota” piederošās luksusa markas „Lexus” pirmais „RX” sērijas modelis parādījās 1998. gadā un kļuva par pirmo luksusa krossoveru jeb parketa džipu. „Lexus RX” uzskatāms par veselās automobiļu klases pionieri. Nu jau kuro desmitgadi dažādu izmēru krossoveru skaits aizvien palielinās, un tā nav tendence tikai Latvijas tirgū, bet gan Eiropā kopumā. Turklāt šī tendence novērojama arī „Premium” automobiļu tirgū. 2005. gadā

„Premium” segmentā bija tikai 27 procenti krossoveru, bet šobrīd attiecīgā tirgus daļa jau ir 55 procenti. Tāpēc „Lexus” jau sen bija nepieciešams kompakts krossover, ko piedāvāt līdzās parketnieku segmenta pionierim „RX”. Un tā izveidei pie rokas bija piemērota bāze — „Toyota RAV4”. Jaunā modeļa izstrādi „Lexus” sāka jau 2009. gadā, kad tika formulēts uzstādījums radīt „Premium” segmenta krossoveru, kas izskatās pēc sporta auto. Jauno modeli „NX” ar tuvāko radnieku „RAV4”

vieno vairs tikai divi parametri, un viens no tiem ir balstiekārtas dimensijas. Kāpēc nosaukums „NX”? Ražotāja pārstāvji skaidro, ka burts „N” nozīmē angļu īpašības vārdu „nimble”, kas tulkojams kā veikls, izveicīgs. „Lexus NX” koncepts, kas iepriekšējos gados saistīja uzmanību lielākajās pasaules autoizstādes, pārtapis sērijveida modelī gandrīz bez pārmaiņām. Drosmīgais dizains, kas konceptauto stadijā konservatīvajai publikai šķita pārāk liela uzdrošināšanās, acīmredzot ir trāpījis des-

mitniekā. Kā gan citādi izskaidrot faktu, ka, pirms dīleru salonos bija nonācis pirmais auto, trijās Baltijas valstīs jau bija pārdoti vairāk nekā astoņdesmit jaunie krossoveri, no tiem vairāk nekā 30 Latvijā. Tagad, kad jauno auto beidzot skatām klātienē, jāatzīst, ka drosmīgo pasūtītāju risks ir simtprocentīgi atmaksājies. Pirmajā acu mirklī rodas iespaids, ka krossovera dizains tapis no viena un tā paša liekto līniju un aso stūru komplekta ar sportisko sedanu „Lexus IS”. Šķautņaini skulpturāls tēls izceļas, tādš šobrīd nepiemīt nevienam konkurentam „Premium” krossoveru segmentā. Pašpasludinātās stila ikonas „Land Rover Evoque” īpašniekus, noparkojoties līdzās „NX”, var pārņemt balta skaidība. Pēc saviem ārējiem izmēriem (garums — 4630, platums — 1845, augstums — 1645, garenbāze — 2660 mm) „Lexus NX” ir nedaudz lielāks par „Evoque”, bet nedaudz mazāks par „BMW X3” un „Volvo XC60”, bet no klasesbiedriem vislīdzīgākais izmēros ir „Audi Q5”. Jaunais „Lexus” krossoveris ir ievērojami mazāks (par 14 cm īsāks) par lielo brāli „RX”, taču vizuāli šķiet krietni dūsmīgāks. Mašīna ir harmoniski veidota un vizuāli izsmalcināta, ar pamatnamiem sportiskiem akcentiem. „NX” piemīt visas iezīmes, lai kļūtu par „Lexus” zīmola bestselleru — tas ir kompakts krossoveris un tam ir iespaidīgs dizains, kas ļauj izcelties satiksmes plūsmā.

Jaunā krossovera salona interjers ir kā labs uzvalks, kas šūts pēc visnotaļ atturīga fasona, — bez spilgtām ārišķībām, taču gana izsmalcināts, turklāt apdare ir perfekti nostrādāta līdz beidzamajam sīkumam. Priekšējie sēdekļi ir dziļi un formīgi, regulēšanas diapazoni pietiekami, lai sēdviētās komfortabli varētu iekārtoties jebkuras komplekcijas braucēji. Vadītāja vietas

Turpinājums 2. lpp ➤

www.renaultlatvija.lv

SERVISS 4+

PIEDĀVĀJAM ĪPAŠUS NOSACĪJUMUS RENAULT AUTOMOBĪLIEM, KAS IR VECĀKI PAR 4 GADIEM



**RENAULT
TRAFIC un MASTER
ORIGINĀLĀS BREMŽU
UZLIKAS**



**TIKAI
€75** ar PVN

IETVEROT UZSTĀDĪŠANAS DARBU
VIENAM KOMPLEKTAM - PRIEKŠĀ VAI AIZMUGURĒ

APMEKLĒJIET MŪSU MĀJAS LAPU VAI ZVANIET, LAI
UZZINĀTU PAR CITIEM IZDEVĪGIEM PIEDĀVĀJUMIEM!



MŪSA MOTORS RĪGA SIA
K. Ulmaņa gatve 5, Rīga
T. 67166222, 67066166, 28335939

DRIVE THE CHANGE



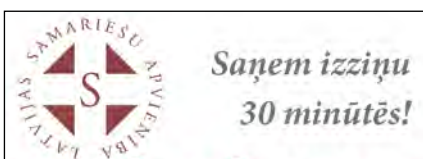
autoGāzesServiss

www.heinrihs-gaze.lv



Garantija, kā vienmēr - 3 gadi!

Ganību dambis 25a, Rīga
T. 29466474, 27707776



Saņem izziņu
30 minūtēs!

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

- ▶ autovadītājiem
- ▶ ieroču nēsāšanai
- ▶ pirmsterniņa komisija

TĀLR. 67627653

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

www.mansvolvo.lv

**VOLVO D5 MOTORA ZOBSIKSNAS UN
PIEVADSIKSNAS KOMPLEKTU MAIŅA**



K. Ulmaņa gatve 5, Rīga,
T. 67066222, 67066166, 28335939, 26589522

AKCIJAS CENA 349,- EUR

STANDARTA CENA 572EUR

Akcija attiecināma modeļiem, kas vecāki par 5 gadiem. Akcija spēkā līdz 30.06.2015.

MŪSA MOTORS RĪGA

LABS SERVISS. LABAS CENAS.

Aso šķautņu valdzinājums

«Lexus NX» degustācija

► Turpinājums no 1. lpp

ergonomika nevainojama — stūre regulējama gan augstumā, gan tālumā, visu funkciju vadība šķiet pilnīgi pašsaprotama. Arī noformējums ir luksusa klases cienīgs — izmantoti augstas raudzes apdares materiāli. „NX” salonā var sastapt pat koka detaļas, kuru apstrādē lietota astoņu soļu pulēšanas tehnika „Shimamoku”. Šī ideja aizgūta no „Yamaha”, kas līdzīgi apstrādā savas klavieres, lai to virsma koncertzāles prožektoru gaismā neapzīlbinātu pianistu, bet vienlaikus nebūtu matēta un izskatītos eleganti. „Lexus” multimediju centra ekrāns vēl nav padarīts skārienjutīgs, taču agrāk viduskonsole atrodamā kursorsvira ir nomainīta ar skārienjutīgu virsmas paneli, un lietot borta datoru tagad ir krietni ērtāk, jo kursoris pa astoņcollīgo priekšējā paneļa ekrānu pārvietojas daudz precīzāk. Ļoti šarmanta detaļa, kas netieši norāda uz „NX” sievišķo orientāciju, ir viduskonsole

bremzēšanas funkciju, tālo gaismu asistentu, kā arī pirmssadursmes drošības sistēma ir iekļauta lielākajā daļā aprīkojuma līmeņu. Aktīvais joslu maiņas asistents šo auto ar maigu piestūrēšanu atgriežis joslā, ja nu tas bez virzienrādītāja ieslēgšanas sācis slīdēt pāri ceļa apzīmējumiem. Komforta opciju klāstā ir jāpiemin arī bezvadu lādētājs, kas savietojams ar lielāko daļu mobilo tālrunu, kā arī vairākas videokameras, kas atvieglo automašīnas novietošanu šaurās stāvvietās.

„Lexus Hybrid Drive” agregātu sistēmā ir apvienots 2,5 litru, 155 ZS „D-4S” benzīna motors un 105 kW elektromotors ar CVT automātisko transmisiju. Tāda ir „NX” versijai ar priekšējo riteņu piedziņu. Pilnpiedziņas versijā sistēma papildināta ar vēl vienu elektromotoru, kura jauda ir 50 kW un uzdevums — vajadzības gadījumā griezt aizmugurējos riteņus. Un šī „NX 300h” spēka agregātu sistēma darbojas pilnīgi automātiski. Tā pati izlemj, kad



Degustācija pierādīja, ka „NX” hibrīdsistēma, salīdzinot ar iepriekšējiem modeļiem, darbojas nemanāmāk un par pārslēgšanos no viena režīma uz otru liecina vien grafikas infodisplayē. Tikai ļoti saasinot maņas, var notvert brīdi, kad pieslēdzas iekšdedzes dzinējs, mainās pārnēsumi vai notiek pārslēgšanās uz elektrisko režīmu. Taču vadītājam var izvēlēties konkrētiem satiksmes apstākļiem piemērotāko darbības režīmu no četrām alternatīvām: „EV Mode”, „Eco Mode”, „Normal” un „Sport”. Pilsētas satiksmē, braucot līdz 50 km/h ātrumā, ar taustiņu viduskonsole var aktivizēt „EV Mode” un pārvietoties pavisam rāmi un klusi, izmantojot tikai elektromotora piedziņu. Relaksētu un ekonomisku braucienu nodrošina „Eco” režīms, kas daudziem šā automobiļa īpašniekiem droši vien būs ikdienā visbiežāk lietotais. Bet brīžos, kad nepieciešams vairāk asuma, pagriežot uz viduskonsoles — bla-

līdz 100 kilometriem stundā paātrinās 9,2 sekundēs. Gaitas īpašības ir ļoti simpātiskas, un braukšana ar „NX” viegla un patīkama visdažādākajos apstākļos, varētu pat teikt — relaksējoša. Piekāres regulējumus panāks līdzsvars starp komfortu, vadāmību un taisnvirziena stabilitāti. Piekāre uz tipiskiem asfalta ielāpiem ir diezgan pacietīga, taču pagriezienos „NX” iztieks bez sānsverēm un zvārošanās. Jaunā krossovera aprīkojumā ir „AVS” aktīvā balstiekārta — amortizatoru pretestība mainās atkarībā no braukšanas stila. „AVS” vadības datoru ar informāciju apgādā deviņi sensori, kas seko mašīnas ātrumam, sānu svārstību leņķim, bremzēšanas slodzēm un piekāres gājieniem, turklāt tā strādā ciešā saskaidē ar elektronisko stabilitātes sistēmu. Lai gan



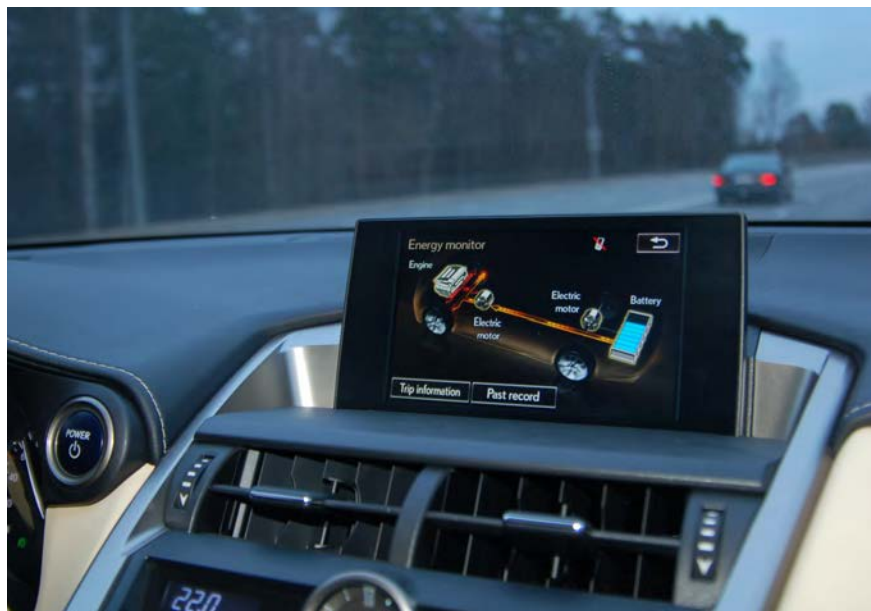
ieslēptais sīkumu nodalījuma vāciņš, kura otrajā pusē iestrādāts mobilais spoguļlītis, kas vienmēr būs pie rokas.

Neraugoties uz salīdzinoši īso riteņu bāzi (2,66 m), salonā itin ērti var iekāroties arī aizmugurējie pasažieri. Otrās rindas „divānā” var sēdēt arī trijātā, bet aizmugurējām „divānam” ir divdaļīga atzveltnes ar elektrisku slīpuma regulāciju. Bagāžas nodalījuma tilpums ir 475 litri, bet, nolaižot aizmugures sēdekļus, to var palielināt līdz 1520 litriem. Ar to atliku likām pietiek visas ģimenes bagāžai izbraucieniem nedēļas nogalēs. Lai jaunās paaudzes pasažieri negarlaikotos, tiem dota iespēja ļauties līdzīgai panemto klēpj datoru un planšetņu piedāvātajām izklaides iespējām, ko nodrošina „NX” priekšējā elkoņa balstā iebūvējams „Wi-Fi” piekļuves punkts. Tajā pašā laikā vadītāja ausis un sirdi iepriecinās labskanīgs „Mark&Levinson” audio aprīkojums. „NX” drošības aprīkojums ir mūsdienīgs — adaptīvā krūzkontrole ar



izmantojot tikai elektrisko piedziņu un kad pieslēgt iekšdedzes dzinēju, kad aktivizēt enerģijas atjaunošanas sistēmu u. tml.

kus pārnēsumu svirai — novietoto „Drive Mode Select” ripulī pulkstenrādītāja kustības virzienā, tiek ieslēgts „Sport” režīms, digitālā spidometra kreisajā ripulī zilzaļi iekrāsoto ekonometru nomaina sarkans digitālais tahometrs, un auto kļūst jūtami atsaucīgāks. „Sport” režīms liek ar pilnu jaudu strādāt visam spēka agregātu kom-



pleksam, turklāt palielina akseleratora pedāļa jutību, nodrošinot visnotaļ sportisku braukšanas stilu. Tiesa, ja vēlaties iekļauties ražotāja solītajos 5,0 litros uz 100 km, ar sportiskumu neiesakām aizrauties. Degustācijas laikā izmēģinājām visus režīmus un braukšanas stilus — degvielas patēriņa ziņā izdevās pietuvoties astoņu litru robežai, sasniedzot vidējo rādītāju 8,3 l/100km. Pēc dokumentiem „NX 300h”

„NX” lepojas ar īstam apvidus automobiļim raksturīgu klīrensu, kas ir par 10 mm lielāks nekā „RX”, grūti iztēloties šo japāņu švītu bezceļu dubļos. Garās pārkāres un pazeminātais priekšējais buferis diez vai ļaus pārvarēt sarežģītākus apvidus šķēršļus. Turklāt arī „Lexus” krossovera pilnpiedziņa patiesībā ir tikai virtuāla. Savā būtībā šis auto tomēr ir izsmalcināts pilsētnieks.

Degustācijas secinājumi

Latvijā gandrīz vai jebkurš krossover ir izteikts „meiteņu auto”, taču „Lexus NX300h” degustācija sniedza sajūtu, kas tieši šis jaunais auto sieviešu kārtas auditorijai rada īpašu sajūsmu. Jebkurā gadījumā, beidzot parādījies kaut kas svaigs piesātinātajā krossoveru segmentā! Tik spilgtas, neatkarotomas un elegantas ārienes kā „Lexus NX300h” nav nevienam no tiešajiem konkurentiem. Un bonusā vēl pārsteidzoši kluss, komfortabls salons, plašs komforta aprīkojums un praksē savu nevainojamo funkcionalitāti jau pierādījuši hibrīdsistēma. Šim auto ir potenciāls pārvilcināt ar izsmalcinātu gaumi apveltītus pircējus (varbūt par vairāk — tieši pircējas), kas apsver „Range Rover Evoque” vai „Volvo XC60” iegādi. To noteikti vajadzētu iekļaut testa braucienu sarakstā arī potenciālajiem „Audi Q5” vai „BMW X3” īpašniekiem.

„Lexus NX300h” cena Latvijā sākas no 42 490 EUR, kas ir konkurētspējīgs piedāvājums, salīdzinot ar galveno konkurentu dīzelversijām. „Lexus” māketologi aprēķinājuši, ka „NX” bāzes cena ir augstāka nekā šīs pašas klases vācu analogiem, taču, ja ņem vērā aprīkojumu, tad identiski nokomplektēts „vācietis” būšot par 5% dārgāks. „Lexus NX 300h Comfort+” sākumcena ir 44 430 EUR, „Audi Q5 hybrid” cena sākas tikai no 53 064 EUR. Pārējiem tiešajiem konkurentiem nav versiju ar hibrīddzinēju — „BMW X3 xDrive 28i” maksā no 46 850, „Range Rover Evoque Dynamic 2.9 Si4 Aut” — sākot no 53 300, „Mercedes-Benz GLK 250 BlueTec 4M 7G-Tronic” — sākot no 47 050, „Volvo XC60 2,0 D4 A/T AWD Kinetic” — sākot no 42 736 EUR.

VISU VEIDU AUTOMĀTISKO ĀTRUMKĀRBU REMONTS

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

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

AUTOVEIKALS

MAZDA 6 un 626

Jaunas rezerves daļas uz vietas un pēc pasūtījuma

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

9-19
10-15

autogāze

GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

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

Uzpildām un remontējam **KONDIČIONIERUS.**

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

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS



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

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

STAG **Webasto**

autogāzes iekārtas

autonomie sildītāji

TRANSBALTIJAS TIRDZniecības KORPORĀCIJA
MASKAVAS IELA 449
TEL.: 67266327
WWW.AUTOSILDITAJI.LV

CSDD informācija

CSDD ziemas braukšanas bezmaksas konsultācijās Latvijā piedalījušies gandrīz 1500 autovadītāju

Četras nedēļas CSDD Bīkernieku trasē norisinājās drošas ziemas braukšanas bezmaksas konsultācijas; februārī tās uzsāktas arī Rēzeknē, Gulbenē un Valmierā. Līdz šim nodarbībās piedalījušies gandrīz 1500 autovadītāju ar saviem spēkratiem. Lielāka atsaucība bijusi no stiprā dzimuma pārstāvjiem (63%), bet aktīvas konsultāciju apmeklētājas ir arī sievietes (37%).

Konsultācijās autovadītājiem tiek skaidroti drošas braukšanas pamati, veidota izpratne par bremsēšanas ceļa garumu, tā ietekmējošiem faktoriem ziemas apstākļos, par šķēršļu apbraukšanu un par to, kā izvairīties no sadursmes, ja bremsēšanas ceļš ir nepietiekams. Tāpat interesentiem individuāli tiek sniegti skaidrojumi par auto riepu stāvokli, to izvēli atbilstoši ikdienas braukšanas stilam.



Vienlaikus ar konsultācijām tiek veikti arī pētījumi par automobiļu riepu stāvokli. Bīkernieku trasē drošas braukšanas eksperts Normunds Lagzdīns stāsta: „Satraucošs ir mūsu pētījumā atklātais fakts, ka 10% automašīnās riepu protektora dziļums ir 4 mm un mazāks, turklāt bieži vien šo spēkratu riepu vecums pārsniedz 10 gadus. Ar šādām riepām apbraukt šķērslī praktiski nevar, turklāt bremsēšanas ceļš pie ātruma 50 km/h uz slidena seguma ir vairāk nekā 100 metri.”

Ziemas drošas braukšanas konsultācijas dalībnieki sociālajos tīklos atzinīgi novērtējuši Bīkernieku trases piedāvātās konsultācijas. „Liels paldies par iespēju atsvaidzināt esošās un iegūt jaunas prasmes drošai braukšanai ziemā! Burvīga idejas realizācija un fantastiska organizācija!” savā Twitter kontā raksta Sabīne. Bet Andrejs izsaka pateicību: „par sagādāto iespēju atsvaidzināt braukšanas iemaņas ziemas laikā”, uzsverot, ka „pirms konsultācijas pat nezināju par bremsēšanas sistēmas ABS priekšrocībām un kā pareizi to pielietot avārijas situācijās”.

Nākamajā ziemā CSDD drošas ziemas braukšanas bezmaksas konsultācijas plāno turpināt.

mašīnu tehniskā stāvokļa pārbaudes, īpašu uzmanību pievēršot to riepām. Šo pārbaudžu mērķis – pievērst autovadītāju uzmanību un informēt par transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa nozīmi satiksmes drošībā.

Divās nedēļās veikto pārbaudžu rezultātus vispilnīgāk raksturojošie piemēri: 16% vieglo auto konstatēti defekti, kas būtiski ietekmē satiksmes drošību, tajā skaitā: ar digitālo riepu protektora mērītāju konstatētie „kļiedzošākie” gadījumi: 0,35 mm, 0,51 mm, 0,64 mm, 1,12 mm, 2,1 mm (minimālais atļautais protektora dziļums ziemā – 4 mm); gandrīz 40 vieglajiem auto bija neatļauti uzstādītas „ksenona lampas”, kas apzīlina ne tikai preti braucošo, bet arī priekšā braucošo transportlīdzekļu vadītājus, tādējādi negatīvi ietekmējot viņu spēju atbilstoši pārrēķināt ceļu, it īpaši diennakts tumšajā laikā. Savukārt viens kravas auto brauca bez riteņa, kas, pēc autovadītāja teiktā, visticamāk, esot kaut kur nokritis iepriekšējā dienā.

Kopumā pārbaudīti 786 transportlīdzekļi: 507 vieglie un 279 kravas. Autovadītājiem par konstatētajiem pārkāpumiem, atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam, Valsts policija sastādīja 101 protokolu. Pārbaudžu rezultāti:

- 16% jeb 79 no pārbaudītajiem vieglajiem auto:
- 40 automobiļiem konstatēts nepietiekams riepu protektora dziļums;
- 38 transportlīdzekļiem konstatētas neatļautas „ksenona lampas”;
- vienam autovadītājam bija beidzies medicīniskās izziņas derīguma termiņš;
- 8% jeb 22 no pārbaudītajiem kravas auto:
- 19 transportlīdzekļiem konstatēta neatbilstoša bremžu sistēmas darbība. Proti, nebremzēja viens vai vairāki riteņi, vai bremžu darbības atšķirība vienam transportlīdzekļa tiltam bija vairāk kā 50%. Nebremzējoši vai nevienmērīgi bremzējoši riteņi negatīvi ietekmē auto spēju savlaicīgi apstāties, jo īpaši ziemas apstākļos.

15 gadījumos, kad nebremzēja viens riteņis, transportlīdzekļiem atņemtas atļaujas piedalīties ceļu satiksmē, kas nozīmē, ka tiem mēneša laikā jānovērš konstatētie bojājumi un auto jāuzrāda tehniskajā apskatē, lai veiktu bremžu darbības pārbaudi. Šajā laikā ar transportlīdzekļiem nav atļauts veikt pārvadājumus. Tas pats attiecas uz trijiem gadījumiem, kad bremžu darbības atšķirība bija vairāk kā 50%. Savukārt vienā gadījumā, kad nebremzēja vairāki riteņi, transportlīdzeklim atņemta numura zīme, kas nozīmē, ka transportlīdzekļa tālāka piedalīšanās ceļu satiksmē ir aizliegta, tam jānovērš konstatētie bojājumi un tas jāuzrāda tehniskās apskates stacijā, lai veiktu tehnisko apskati.

Kravas auto bremžu darbības pārbaudes tika veiktas ar pārvietoamo bremžu stendu.



CSDD un Valsts policijas reidu laikā 16% vieglo auto konstatēti defekti

Kopš februāra vidus CSDD un Valsts policija uz Latvijas ceļiem kopīgi veic auto-

- diviem kravas auto riepās bija nodilušas līdz kordiem. Šiem transportlīdzekļiem atņemtas atļaujas piedalīties ceļu satiksmē;

- vienam kravas automobilim trūka viens riteņis, kas, pēc autovadītāja teiktā, visticamāk esot nokritis kaut kur iepriekšējā dienā.

Transportlīdzekļu tehniskajam stāvoklim ir liela nozīme ceļu satiksmes drošībā. Tādēļ arī šā gada 26.janvārī notikušajā Ceļu satiksmes drošības padomes sēdē tika nolemts uzdot Valsts policijai un CSDD veikt transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroli uz ceļiem, īpašu uzmanību pievēršot tieši transportlīdzekļu riepu stāvoklim. Skaidrojumus par riepu stāvokli CSDD sniedz arī transportlīdzekļu tehniskās apskates laikā.

CSDD un Valsts policija auto tehniskā stāvokļa pārbaudes uz Latvijas ceļiem turpina.

Latvijā reģistrētu auto nobraukuma vēsture CSDD pieejama bez maksas

Atpakaļ				CSDD
Novērtējums:				0 - Teicamā tehniskā stāvoklī
CO (%):				0.00
CO paaugst. (%):				0.00
HC (ppm):				0.
Lambda:				1.
Bremžu vērtējums:				
Ass	Kreisais	Labais	Bremžu tips	
1	2.3	2.3	D	
2	2	2.1	D	
2	1.7	2.1	S	
Nobraukuma (kilometri vai jūdzes) vēsture:				
Datums	Nobraukums			
19.09.2014	120001			
17.09.2013	101839			
10.09.2012	83189			
08.09.2011	60061			
09.09.2010	39266			
09.09.2009	21359			
02.09.2008	1200			



CSDD nodrošinājusi, ka klienti bez maksas var iegūt informāciju par visās Latvijā veiktajās tehniskajās apskatēs fiksēto transportlīdzekļu nobraukumu – odometra rādījumiem, kā arī par pēdējās tehniskās apskates datiem.

Šos datus CSDD fiksē katru reizi, kad transportlīdzeklim tiek veikta tehniskā apskate. Līdz ar to ikviens var sekot līdzi transportlīdzekļu nobraukumam un šī informācija noderēs, piemēram, iegādājoties automobili.

Informācija par nobraukumu, kā arī par pēdējo tehnisko apskati atrodama gan CSDD e-pakalpojumu (<https://e.csdd.lv>), gan CSDD mobilās aplikācijas sadaļās „Tehniskās apskates dati”.

CSDD iesaka: informācija par Lietuvā, Zviedrijā un Dānijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem

Klientu ērtībām CSDD apkopojusi informāciju par veidiem, kā bez maksas iegūt datus par citās valstīs reģistrēto transportlīdzekļu nobraukumu (odometru rādījumi) un tehnisko stāvokli (apskate).

Publiski atrodami dati par citu valstu transportlīdzekļiem ir salīdzinoši vispārīgi, pamatā tie pieejami katras valsts valodā un CSDD negarantē to izcelsmi. Savukārt CSDD e-pakalpojumus (<https://e.csdd.lv>) esošā informācija par Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu datiem ir plašāka. Piemēram, informācija par nobraukuma vēsturi pieejama jau par laiku kopš 2000.-šo gadu sākuma, ja vien auto apskate veikta Latvijā.

Lietuvā: informācija par Lietuvā reģistrētiem transportlīdzekļiem bez maksas



pieejama Lietuvas Tehniskās apskates asociācijas mājas lapā: <http://goo.gl/X2jZSz>. Ievadot transportlīdzekļa VIN (Vehicle Identification Number) vai transportlīdzekļa Lietuvas reģistrācijas dokumenta („tehniskā pase”) numuru, pieejama informācija par automašīnas marku, modeli, izgatavošanas gadu, spēkrata kategoriju un tā statusu Lietuvā. Savukārt šīs pašas interneta vietnes sadaļā „TA istorija”, pieejami dati par tehnisko apskati (par laiku kopš 2006.gada) un par odometra rādījumiem (par laiku kopš 2009.gada).

Zviedrijā: informācija par Zviedrijā reģistrētiem transportlīdzekļiem bez maksas pieejama Zviedrijas Transporta aģentūras mājas lapā: <http://goo.gl/RP8vd>. Ievadot transportlīdzekļa Zviedrijas reģistrācijas numuru, pieejama transportlīdzekļa tehniskā informācija un informācija par pēdējo fiksēto odometra rādījumu.

Dānijā: informācija par Dānijā reģistrētiem transportlīdzekļiem bez maksas pieejama Dānijas Muitas un nodokļu administrācijas mājas lapā: <http://goo.gl/XxWxg>. Ievadot transportlīdzekļa VIN vai transportlīdzekļa Dānijas reģistrācijas numuru, pieejama informācija par transportlīdzekļa vispārējo tehnisko stāvokli un pēdējo fiksēto odometra rādījumu.

Šobrīd pieejama informācija par automobiļiem, kas ir reģistrēti vai ir bijuši reģistrēti Lietuvā, Zviedrijā un Dānijā. Turpmāk plānota informācija arī par citām valstīm; tā ir un būs pieejama CSDD mājas lapā.

Strautiņu pamatskola – «Labākā CSDD satiksmes drošības skola – 2014»

Apkopoti CSDD ikgadējā ceļu satiksmes drošības konkursa „Labākā CSDD satiksmes drošības skola – 2014” rezultāti. Pirmais trijnieks: 1.vietā – Strautiņu pamatskola (217,25 punkti), 2.vietā – Kusas pamatskola (215,31 punkts), 3.vietā – Rucavas pamatskola (180,36 punkti).

2014.gadā līderos izvirzījušās skolas, kuru skolēni jau vairākus gadus sevi apliecina kā aktīvus ceļu satiksmes noteikumu pārzinātājus un CSDD sacensību dalībniekus. Kopumā 2014.gada sezonā vismaz vienās no CSDD sacensībām piedalījās komandas no 226 izglītības iestādēm (iepriekšējā gadā – no 195 izglītības iestādēm).

„Labākās CSDD satiksmes drošības skolas” rezultātus veido divu CSDD sacensību bērniem un jauniešiem – „Jauno satiksmes dalībnieku forums” (4.-6.klašu skolēniem) un „Gribu būt mobils!” (6.-8.klašu skolēniem) rezultāti. Atbilstoši konkursa nolikumam, tika ņemti vērā skolēnu sasniegumi (kvalitatīvie rezultāti), kā arī –

skolu iesaiste un aktivitāte (kvantitatīvie rezultāti). Lai abi projekti pēc iegūstamajiem punktiem būtu līdzvērtīgi, sacensību „Jauno satiksmes dalībnieku forums” rezultāti tika izlīdzināti ar konkursa „Gribu būt mobils!” maksimālo vērtējumu.

Līdztekus izglītības iestādēm, īpaši tiks sveikti labākie skolotāji, kuri palīdzējuši saviem audzēkņiem sagatavoties un ar panākumiem startēt abos CSDD satiksmes drošības konkursos. Skolotājiem no 18 „Labākajām CSDD satiksmes drošības skolām” martā būs iespēja doties pieredzes apmaiņas braucienā uz Zinātnes un tehnikas parku „Experiment” Gdaņskā, Polijā.

Šogad CSDD ir nolēmusi pasniegt arī speciālbaltu, ar to tiek uzteikta Ādažu vidusskola, kuru 2014.gada CSDD satiksmes drošības konkursos pārstāvēja 75 komandas (citas skolas: no trim līdz 35 komandām). Tāpat Ādažu vidusskola ir viena no tām izglītības iestādēm, kas jau vairākus gadus visiem sesto klašu skolēniem Projektu nedēļā, sadarbībā ar CSDD, nodrošina iespējas kārtot velosipēda vadītāja eksāmenu, iepriekš nodrošinot satiksmes noteikumu apguvi. Piemēram, 2015.gadā Ādažu skolas skolēni jau saņēmuši gandrīz 200 apliecības.

Lai ieinteresētu Latvijas skolēnus par satiksmes drošību, kā arī, lai pilnveidotu viņu zināšanas un izpratni par drošu satiksmi, CSDD jau vairāk kā 20 gadus īsteno dažādus izglītības projektus un konkursus visu vecumu jauniešiem. Bez „Jauno satiksmes dalībnieku foruma” un „Gribu būt mobils!”, ir arī konkurss topošajiem un jaunajiem autovadītājiem (16-18 gadi) – „Gada jaunais autovadītājs”.

CSDD izglītības projektu mērķis gadu no gada sevi attaisno, jo palielinās gan bērnu un jauniešu interese un izpratne par ceļu satiksmes drošību, gan katru gadu pieaug skolu / skolēnu skaits, kas piedalās šajos projektos.

CSDD ir pateicīga visiem skolēniem, skolotājiem un atbalstītājiem, kuri palīdzēja skolēniem sagatavoties un piedalīties CSDD satiksmes drošības projektos, kā arī prata ieinteresēt viņus par ceļu satiksmes drošības jautājumiem.

Konkursa «Labākā CSDD satiksmes drošības skola – 2014»

labākās 18 skolas:

Vieta, Izglītības iestāde	Punkti
1. Strautiņu pamatskola	217,25
2. Kusas pamatskola	215,31
3. Rucavas pamatskola	180,36
4. Zemgales vidusskola	180,14
5. Ērgemes pamatskola	174,57
6. Baumaņu Kārļa Viļķenes pamatskola	173,52
7. Priekuļu vidusskola	170,08
8. Ilūkstes 1.vidusskola	165,39
9. Nīcas vidusskola	165,27
10. Pāles pamatskola	164,39
11. Kuldīgas Alternatīvā sākumskola	163,35
12. Kārķu pamatskola	158,74
13. Baložu vidusskola	158,39
14. Dravnieku pamatskola	157,53
15. Indras vidusskola	155,61
16. Salienas vidusskola	154,25
17. Riebiņu vidusskola	152,54
18. Cēsu pilsētas pamatskola	151,58

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>.



Superkāru paradīzē

Agnis Krauja

Superkāri — tās ir mašīnas, par kurām sapņo jebkura vecuma vīriši, bet ar kurām braukuši tikai daži īpaši izredzētie. Tās ir mašīnas, kuru plakāti blakus grupas „One Republic”, Teiloers Sviftas, Keitijas Perijas un Zemgus Girgenzona posteriem rotā gan tīneidžeru guļamistabas, gan

milhs ar izcīnītu otro vietu debitēja Eiropā populārā „ADAC GT Masters” sportkāru čempionātā. 2014. gada sezonas pēdējā posmā Hokenheimas trasē, kura Haraldam ir labi pazīstama no agrākajiem startiem formulu sacīkstēs, 18 tūkstošu skatītāju klātbūtnē Šlēgelmilhs pārstāvēja „BKK Mobil Oil Racing Team Zakspeed” komandu, pirmo reizi startējot pie „Mercedes-

Benz SLS AMG GT3” sporta automobiļa stūres. Kopā ar latviešu pilotu mašīnu dalīja šā čempionāta regulārais dalībnieks vācietis Luka Ludvigs, kurš šajā čempionātā aizvadījis jau 68 braucienus, gūstot septiņas uzvaras un izcīnot piecas „pole position”.

Pateicoties lieliskam sniegunam kvalifikācijā, Ludvigs/Šlēgelmilhs pirmo braucieni sāka no „pole position”. Pirmo pusstundu pie stūres pavadīja vācietis, noturot vadību, pēc tam Šlēgelmilhs bija spiests aizstāvēties no tuvu sekojošo konkurentu uzbrukumiem, neilgi pirms finiša tomēr vienu pozīciju zaudējot. Debijas reizē Šlēgelmilhs ar Ludvīgu izcīnīja otro vietu, tikai 0,5 sekundes atpaliekot no „Callaway Competition” komandas ekipāžas Andreasa Virta un Daniela Keilvica ar „Corvette Z06.R”. Svētdien otrajā braucienā Šlēgelmilhs/Ludvigs startēja no 22. pozīcijas. Brauciena sākumā Šlēgelmilham



nu titulus sev nodrošināja Elvins van der Linde un Renē Rasts ar „Audi R8 LMS ultra” no komandas „Prosperia C.Abt Racing”, kuri otrajā braucienā vēl papildināja punktu summu, ierindojoties 6. pozīcijā. „Zakspeed” komanda šosezon startēja ar vienu mašīnu un pēc „ADAC GT Masters” noslēdzošā posma ar iekrātiem

nāšanas „Zakspeed” izcīnījuši 443 uzvaras un 22 čempionu titulus dažādās klasēs, kā arī laika posmā no 1985. līdz 1989. gadam piedalījušies 75 F-1 sacīkstēs, bet no 1991. līdz 1995. gadam DTM čempionātā bijusi oficiālās „Mercedes-Benz” rūpnīcas komandas statusā. „Komandas tehniskais direktors un mana komandas bied-

«AutolInfo» uzziņa

Haralds Šlēgelmilhs (dzimis 1987. gada 6. decembrī Rīgā) ir sacīkšu braucējs, kurš latviešu autosportistu vidū guvis vislielākos panākumus starptautiskā līmeņa autošosejas sacensībās. Haralds sāka braukt ar kartingu 8 gadu vecumā un piedalījās kartingu čempionātos 7 gadus. 2004. gadā viņš uzvarēja Austrijas—Šveices „Formula BMW” čempionātā. 2006. gadā startēja Vācijas F-3 čempionātā, kur izcīnīja trīs uzvaras un 3. vietu kopvērtējumā. 2007. gada 2. septembrī Haralds Šlēgelmilhs izcīnīja vēsturisku uzvaru F-3 Eirosērijas posmā Nürburgringā, bet Eirosērijas kopvērtējumā Haralds togad ieguva 14. pozīciju un finišēja 8. vietā neoficiālajā F-3 pasaules čempionātā „Zandvort Masters of F-3”. 2008. gadā Haralds izcīnīja uzvaru „Formula Master” čempionāta trešā posma sacensībās Brno trasē, seriāla kopvērtējumā ierindojoties 4. vietā. Togad viņš startēja arī Āzijas „GP2” čempionātā, kur labākais rezultāts bija 5. vieta. 2012. gadā Haralds izcīnīja 5. vietu savās debijas sacensībās „Formula-2” čempionātā Moncas trasē.

karājas nopietnu vecu garāžās līdzās Pamelas Andersones, „Livu” un Sanda Ozoliņa plakātiem. Izrādās, ka tepat netālu Eiropā risinās varens autosacīkšu seriāls, kurā planētas iekārojamākie superkāri, tādi kā „Porsche 911”, „Mercedes-Benz SLS”, „Audi R8 LMS”, „McLaren MP4”, „Corvette Z06” un „Lamborghini Gallardo”, visi kopā sānu pie sāna aizvada sīvas bezkompromisa cīņas par „ADAC GT Masters” čempiona titulu, un 2014. gada sezonas pēdējā posmā šajās sacensībās sekmīgi startējis arī latvietis!

Pagājušā gada nogalē Haralds Šlēgel-



izdevās pakāpties par vairākām vietām uz augšu, taču tad notika sadursme ar bijušo F-1 pilotu spāni Haimi Algersuari, kurš sagrieza Šlēgelmilha mašīnu, atmetot latvieti uz pēdējo vietu. Pirms pilotu maiņas Šlēgelmilhs bija pacēlies uz 18. pozīciju, bet Ludvigs, izmantojot divus drošības auto periodus, brauciena beigās spēja ierindoties 9. vietā, kas ekipāžai deva divus ieskaites punktus. Par sacensību spraigumu liecina tas, ka, finišējot 9. vietā, Ludvigs/Šlēgelmilhs līderiem zaudēja vien nepilnas 10 sekundes. Arī otrajā braucienā uzvaru svinēja 2013. gada čempions Daniels Keilvics un Andreass Virts, pēdējā posmā gūstot dubultpanākumus. Taču jau iepriekšējā braucienā 2014. gada čempio-

90 kopvērtējuma punktiem ierindojās astotajā vietā komandu vērtējumā. Haralds Šlēgelmilhs savās vienīgajās sacīkstēs savāca 20 punktus, kas viņam deva 31. pozīciju sezonas kopvērtējumā. Haralds komandas biedrs 26 gadus vecais Luka Ludvigs šogad piedalījās sezonas 15 braucienos, kuros sakrāja 80 punktus (pēdējos 20 kopā ar latvieti), un čempionātā kopvērtējumā ieņēma 11. vietu. Tik labs sniegums kā sestdien kopā ar Haraldu šosezon Ludvigam paveicies tikai vienreiz — 30. augustā Nürburgringas trasē, kad pāri ar Alonu Deju arī tika izcīnīta 2. vieta.

Inženiera Erika Zakovska 1968. gadā dibinātā „Zakspeed” sacīkšu komanda šobrīd ir viena no panākumiem bagātākajām vācu autošosejas vienībām. Kopš dibi-

ra Lukas tēvs Klauss Ludvigs (trīskārtējais DTM čempions un Lemānas 24 stundu sacīkšu uzvarētājs) atklāti pateica, ka vēlas, lai nākamajā sezonā es būtu Lukas komandas biedrs,” pēc atgriešanās no Hokenheimas stāstīja Šlēgelmilhs. „Sākotnēji viņš vispār neatbalstīja manu dalību, jo man nebija zināšanu par konkrēto mašīnu un bija arī liels pārtraukums kopš pēdējiem startiem formulās. Tomēr pēc sestdienas viņš bija pozitīvā šokā un paziņoja, ka šajā čempionātā debijas sacīkstēs vēl neviens tā nav spējis nostarēt! Tajā vakarā viņam bija 62. dzimšanas diena un viņš man atklāja, ka vēlas mani redzēt komandā arī nākamgad.”

Turpinājums 6. lpp ➤

TAVAM AUTO VAJADZĪGS LIELĀKS REMONTS, BET NEGRIBAS PALIKT BEZ AUTO REMONTA LAIKĀ?

SERVISA MAINĀS AUTO

MUMS IR RISINĀJUMS!

Saņem **BEZMAKSAS SERVISA MAINĀS AUTO** gadījumos, kad plānoto servisa remontdarbu tāme pārsniedz 499 EUR.

Tev nenāksies mainīt savus ikdienas paradumus un Tu varēsi brīvi pārvietoties, kamēr Tavs auto ir servisā!

Tavs uzticamais Auto Blitz Opel serviss atrodas Skanstes ielā 33! ☎ 66001166

BEZMAKSAS

WIR LEBEN AUTOS.

TEICAMA REDZAMĪBA VISOS LAIKA APSTĀKĻOS

alca
Germany

Aerodinamisks profils

Attira abas puses bez svītrām

Metāla šarnīri ideālam kontaktam ar vējstiklu

Vienmērīgam spiedienam uz vējstiklu - atspere no augstas kvalitātes tērauda

Noturīgs pret koroziju

Ilgmūžīgs ar šķidro grafītu

Augstas kvalitātes gumija

testēta Detroit Testing Laboratory, Inc. USA ar 1,500 000 kustībām

HEYNER
Germany

Hibrida tehnoloģija

apvieno sevi bezkarkasa slotiņas aerodinamiku un tradicionālo slotiņu ideālo saskarsmi ar vējstiklu

Teicami tīrīšanas rezultāti pie lieliem ātrumiem pateicoties palielinātam kontaktspiedienam

Pārklāta ar grafītu īpaši klusai darbībai

Korozijas noturīga

Tagad der arī jaunajiem Ford, VW, Mercedes, Opel, Volvo, Renault u.c. auto izmantojot alca adapterus

OFICIĀLAIS PĀRSTĀVIS
AUTOEUROPA
preces tavam auto

Amālijas iela 13, Rīga
www.autoeuropa.lv

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

A Tehniskais birojs

Bukte spārnā. Ko darīt?



mu, meistars darbojas teju stundu.

Artūrs vairākus gadus nostrādājis „Volkswagen” rūpnīcā, kurā arī ieguvis savas darba iemaņas.

Pirms jauns auto izripo no rūpnīcas, viņu īpaša apgaismojumā pārbauda un katru bukti apvelk ar īpašu zīmuli. Pēc tam šis bukts tiek izvilktas un auto dodas uz salonu.

Šis remonta veids ir radies Amerikā un ir tur ir ļoti populārs. Ne mazāk populārs tas ir arī Eiropā, Alpu apkārtnē, kur automašīnas mēdz bojāt krusa, kuras graudu lielums vairākkārt pārsniedz pie mums ierasto. Galvenā atšķirība ir tā, ka šis remonta veids savā ziņā ir evolucionējis un augstas klases amata meistari ir iemācījušies likvidēt virsbūves bojājumus, kas 10—20 reizes pārsniedz krusas radītos defektus. Autocentra „Car port” speciālisti ir gatavi lauzt tradicionālos virsbūvju remonta stereotipus, par ko mums bija iespēja pārliecināties klātienē.

„AutoInfo” Pirms kāda laika publicēja rakstu par vienkāršu, bet noderīgu lietu — auto krāsas biezuma mērītāju. Patiecoties šai mērierīcei, var noteikt, cik bieža ir auto krāsojuma kārtā. Ja auto krāsas biezums pārsniedz 200 mikronus, tad šis auto ir

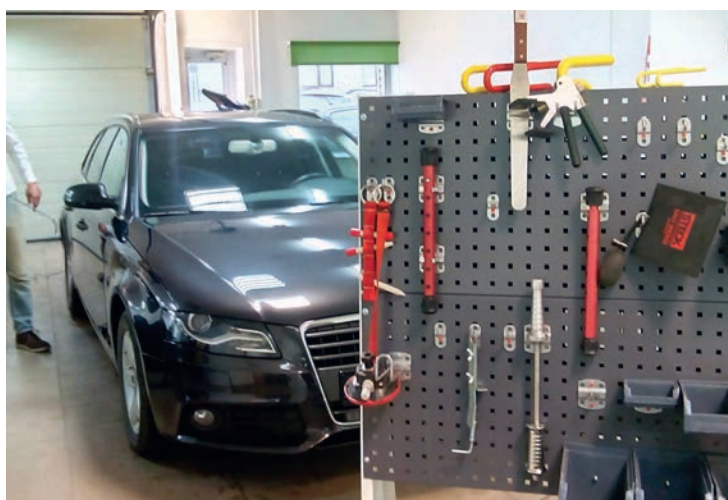
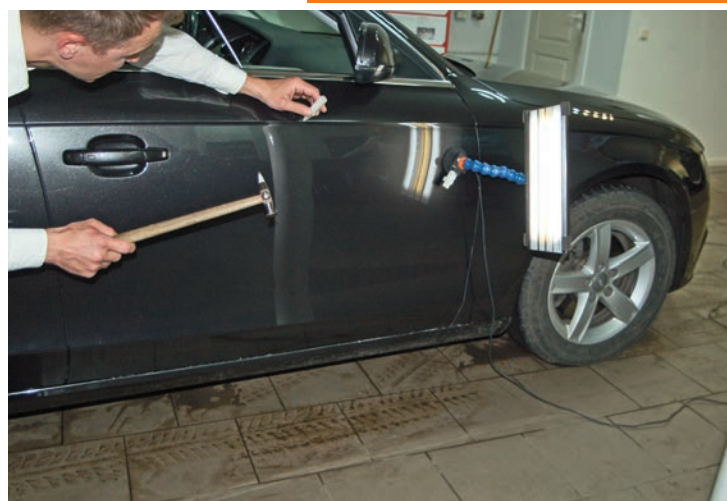
auto, bet pēc tam pārbaudot ar krāsas biezuma mērītāju, varētu konstatēt, ka auto ir nopietni remontēts, jo špakteles kārtā var sasniegt teju piecus milimetrus 120 mikronu vietā. Tādu spēkratu būs ļoti problemātiski pārdot.

Galvenās šā remonta veida priekšrocības salīdzinājumā ar tradicionālo virsbūvju remontu ir samazinātais remonta laiks, jo parasti vidējās sarežģītības remontu var paveikt vienas dienas laikā. Automašīnai netiek aizskarts oriģinālais krāsojums, kas saglabā tās sākotnējo vērtību un palielina veiksmīgas pārdošanas iespējamību nākotnē. Nav jāsatraucas arī par krāsas atšķirībām starp detaļām, ko bieži vien var novērot pēc automašīnas krāsošanas. Un visu jau minēto atliek papildināt ar remonta cenu, kas noteikti izkonkurēs tradicionālā remonta izmaksas.

Diemžēl Artūrs nav burvis un visas buktes to specifiskās atrašanās vietas dēļ nevar iztaisnot un arī noskrāpēto krāsu uzadzēt. Tādus bojājumus vajadzēs špaktelēt un krāsot, ko, starp citu, ļoti profesionāli prot „Car port” servisa centrā Mārupē, Stīpnieku ceļā 24.

Sena paruna vēsta: „Ja problēmu var atrisināt ar naudu, tad tā nav problēma, bet izdevumi!” Buktišu remonts ir izdevumi, bet krietni mazāki.

Senču ielā 2, Rīgā
«Car port»
25151191; 29282512.
www.carport.lv



Kaspars Bergmanis

Maz būs tādu aktīvo autobraucēju, kuriem kaut reizi dzīvē nebūs gadījies kāds nepatīkams pārsteigums buktes izskatā uz auto virsbūves. Šī siltā ziema ar saviem dubļiem un sāļiem veiksmīgi nomaskēja auto virsbūves nelielās švīkas un buktes, bet, iestājoties siltam un sausam laikam, skats uz dažāda laba auto virsbūvi paveras ne tas labākais. Un tad auto īpašnieks nespēj tikt gudrs, no kurienes buktes radušās. Pateicoties auto modei, no daudzu jaunu auto modeļu virsbūvē ir pazudušas sānu aizsarglīstes, kuras sauc par moldingiem. Skaisti un eleganti izskatās šo automobiļu sānu līnijas, bet, tiklīdz šaurā stāvvietā kāds blakus stāvoša auto braucējs, atverot savas durvis, uzšaus šādam skaistulim pa sāniem, bukta garantēta. Nereti auto cieš no vandāļiem, kuri aiz bezdarbības iesper pa sāniem, gadās arī, ka stiprā vējā nolauzts zars uzkrīt uz auto jumta. Ierasta prakse šādu kosmētisku defektu novēršanai ir doties uz specializētu auto virsbūves servisu, kur bojājumu nošpaktelēs un nokrāsos. Lai servissā saremontētu spārnu,

jārēķinās aptuveni ar vismaz četrām darba dienām un aptuveni 200 EUR lieliem izdevumiem. Bet ko jūs teiktu, ja šādu defektu varētu novērst stundas laikā, saglabājot oriģinālo krāsojumu, par ievērojami mazāku summu?

Februāra nogalē autocentrs „Car port” uz savdabīgu šovu uzaicināja laikraksta „AutoInfo” korespondentu un apdrošināšanas sabiedrību ekspertus, lai novērtētu jaunu servisa pakalpojumu — virsbūves defektu (buktišu) novēršanu bez špaktelēšanas un krāsošanas. „Car port” ekspertu birojs iekārtots Senču ielā 2, Rīgā, kur tiek veikta automobiļu virsbūves bojājumu novērtēšana un remonta tāmju izstrādāšana, kā arī buktišu remonts un krāsojuma keramiskās aizsardzības uzklāšana.

Klientu pieņemšanas telpā atrodas tīrs un samērā jauns „Audi A6”. Servisa vadītājs Gints mūs iepazīstina ar burvju mākslinieku Artūru, kura pārziņā ir buktišu remonts. Tas bija kā zibens no skaidrām debesīm: Artūrs iesaucās — nu sākam! — un tajā pašā brīdī ar baigu blīkšķi iespēra pa glītā „Audi” aizmugurējo spārnu. Tur tagad bija redzama ievērojama bukta ar

skaidri saskatāmu kurpes protektora nospiedumu. Ar to Artūram vēl nebija gana — paņēmis rokā dzelzs stieni, viņš pāris reizi iesita pa priekšējām durvīm, izveidojot garenas buktes, kādas parasti var iegūt stāvvietās. Redzot šādu skatu, tīrās noskrēja pār ādu, bet mierināja doma, ka Artūrs zina, ko dara, jo viņš bojā personīgo auto — gluži kā triku meistars, kurš ar āmuru sasit pulksteni, kurš pēc brīža atkal būs sveiks un vesels. Kamēr burvju mākslinieka asistents demontēja lukturi no svaigās sasistā aizmugurējā spārna, pats triku meistars ķērās pie durvju remonta — gluži kā golfa spēlmanis, kuram ir visdažādākās nūjas —, apbruņojies ar speciāliem instrumentiem, kas paredzēti, lai izlīdzinātu buktes no visneērtākajām pozīcijām. Sava priekšnesuma laikā Artūrs komentēja darba procesu, un pēc 30 minūtēm buktes no durvīm bija izzudušas. Tagad kārtā pienākusi sasistajam spārnā. Artūrs strādā ātri un precīzi, laiku pa laikam nomainot instrumentus, un no dažādiem leņķiem stiprinot speciālu lampu, kura izgaismo darba virsmu. Lai izspiestu bukti no aizmugurējā spārna un padarītu nepamanā-



tis atkārtoti krāsots. Pavisam nesen Artūrs remontēja kādu „Premium” klases limuzīnu, kurš Vācijā cietis krusas dēļ. Uz auto virsbūves bija divarpus tūkstoš buktišu, kuras tika novērstas, saglabājot oriģinālo krāsojumu, un šis darbs aizņēma pusotru mēnesi. Špaktelējot un krāsojot šādu



Superkāru paradīzē

➤ Turpinājums no 4. lpp.

Vēsture un šodiena

Vācija vienmēr bijusi slavena ar augsta līmeņa autošosejas čempionātiem, kuros regulāri startē arī citu Eiropas valstu labākie piloti, bet brīvajā laikā nekaitrējas piedalīties pat F-1 čempioni. Pagājušā gadsimta septiņdesmitajos gados risinājās „DRM” (Deutsche Rennsport Meisterschaft) čempionāts, kas dalībnieku sastāva ziņā bija pat spēcīgāks par tobrīd paralēli notiekošo sportkāru pasaules čempionātu, bet astoņdesmitajos/devēņdesmitajos notika „DTM” (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) seriāls ar Eiropas labāko autoražotāju rūpnīcu komandu līdzdalību. Slavenās tradīcijas turpina „ADAC GT Masters” autošosejas

tu nomaīņa.

Kopš 2007. gada „ADAC GT Masters” čempioni braukuši ar sešu dažādu marku mašīnām. Ar „Lamborghini Gallardo” iegūti divi čempiona tituli — 2007. un 2010. gadā, „Porsche 997” uzvarēja 2008. gadā, „Audi R8 LMS” ieguvis divus titulus 2009. un 2014. gadā, „BMW Alpina B6” uzvarēja 2011. gadā, „Mercedes-Benz SLS AMG” bija labākais 2012. gadā, bet „Corvette Z06.R” triumfēja 2013. gadā. Nevienam pilotam līdz šim nav izdevies kļūt par divkārtēju čempionu. Iepriekšējos gados šajā seriālā startēja arī tādi eksotiski spēkrati kā „Dodge Viper”, „Ferrari F458”, „Ferrari F430 Scuderia”, „Aston Martin V12 Vantage”, „Nissan GT-R”, bet 2015. gadā uz starta līnijas stāsies pat divas milzīgās „Bentley

šosezon ir guvušas „Corvette” mašīnas, trīsreiz uzvarēja „Audi”, bet „Mercedes”, „Porsche” un „BMW” — katram pa divām uzvarām.

Par 2014. gada „ADAC GT Masters” čempioniem kļuvuši vācietis Renē Rasts un



čempionāts, kurš notiek kopš 2007. gada, un tajā dalībnieki startē ar FIA GT3 klasei atbilstošām automašīnām. Šo sporta auto izveidē rasts kompromiss tehnisko mezglu pielāgošanā, lai spētu izveidot drošu un 500—600 zirgspēku jaudīgu sacīkšu auto, kura uzturēšanas izmaksas būtu salīdzinoši zemas, cik nu tas sportkāru klasē vispār iespējams. Visu tik dažādo marku un tipu sporta automašīnu galvenie raksturlielumi ar tehnisko noteikumu palīdzību tiek pielīdzināti, lai panāktu pēc iespējas līdzvērtīgāku sniegumu trasē un par noteicamo faktoru panākumu gušanā kļūtu nevis dzinēju zirgspēki, bet tieši pilotu meistarība. „ADAC GT Masters” sacīkšu nedēļas nogalē ir jāveic divi stundu gari braucieni, no kuriem pirmais notiek sestdien, bet otrais — svētdien. Ar vienu automašīnu startē divi piloti, un katrā braucienā pēc pirmajām 30 minūtēm tiek veikta obligātā pilo-

Continental” (6.0 litru „V8 twinturbo” dzinējs!) kupejas, un kopumā sērijā kopš 2007. gada būs panākta jau 17 auto marku pārstāvēniecība.

2014. gada sezona bija astotā „ADAC GT Masters” sezona, kurā notika 16 posmi 8 trasēs, katrā no tām risinājās divi braucieni. Sezona sākās 26. aprīlī un finišēja 5. oktobrī.

Sacensību kalendārā bija piecas Vācijas trases, arī slavenās Nirburgringa un Hokenheima, kā arī trīs ārzemju trases — Austrijas „Red Bull Ring”, Beļģijas Spa un Nīderlandes Zandvorta. Par uzvaru cīnījās sacīkšu piloti no 17 dažādām valstīm. Seriālā startēja 17 komandas ar 8 dažādu marku automašīnām, uz starta katrā posmā stājās 28 superkāri! Ar „Audi” mašīnām šogad tika izcīnītas 6 „pole position”, „Corvette” — 4, „BMW” — 3, „Mercedes” — 2, „Porsche” — 1. Visvairāk sacīkšu uzvaru — septiņas —



dienviņāfrīkānis Kevins van der Linde no „Prosperia C. Abt Racing” komandas, kas startēja ar „Audi R8 LMS ultra” automobili. Kopvērtējumā viņi par 27 punktiem apsteidza nīderlandiešu pilotu Jāpu van Langenu no „GW IT Racing Team Schütz Motorsport” komandas ar „Porsche 911 GT3 R”, bet trešo vietu ieguva „Callaway Competition” komandas braucējs, pērnā gada čempions vācietis Daniels Keilvics ar „Corvette Z06.R GT3”. Visvairāk uzvaru sezonā — sešas — guva Keilvics (četrās viņam asistēja Andreass Virts un divās — Oliveris Geivins), čempioni van der Linde un Rasts sezonas gaitā svinēja trīs uzvaras, bet van Langens šosezon uzvarēja divas reizes. Komandu ieskaitē par 2014. gada „ADAC GT Masters” čempioniem kļuva „Prosperia C. Abt Racing” ar Audi R8 LMS ultra, kurai punktus guva ne tikai čempioni Kelvins van der Linde un Renē Rasts, bet arī divas citas ekipāžas. Par četriem punktiem atpalika „Callaway Competition” komanda, kura startēja ar četrām „Corvette Z06.R GT3” mašīnām, bet vēl par četriem punktiem atpalika „Pixum Team Schubert” komanda ar divām „BMW Z4 GT3” automašīnām.

2014. gada sezonā ieskaites punktus guvuši pavisam 45 piloti. Dalībnieku

sarakstā redzam arī igauņu pilotu Marko Asmeru, kurš „MRS GT-Racing” komandā ar „McLaren MP4-12C” mašīnu piedalījās piecos posmos, taču punktus neguva. Čempionātā piedalījās arī bijušais F-1 pilots vācietis Hains Haralds Frencens („Mercedes-Benz SLS AMG”). 1997. gada pasaules vicečempions, 156 GP dalībnieks, 3 GP uzvarētājs šogad „ADAC GT Masters”

startēja četros braucienos un kopvērtējumā ar 6 punktiem ierindojās 36. vietā, par piecām pozīcijām atpaliekot no mūsu Haralda Šlēgelmilha. Arī pēdējo divu sezonu pasaules autorallija čempionāta („WRC”) uzvarētājs francūzis Sebastjāns Ožjē kā īpašais viesis startēja vienā posmā ar „Audi R8 LMS ultra” mašīnu.

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 grānātu nomaīņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrūmkārību, 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 izbaukumā 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

„AutoInfo” uzzina:

„ADAC GT Masters” 2014. gadā startējušās automašīnas

	Dzinējs, novietojums	Tilpums, cm ³	Jauda, ZS	Svars, kg
„Mercedes-Benz SLS”				
5 automašīnas	V8 atmosfēr., priekšā	6208	550	1340
„Porsche 911 GT3”				
7 automašīnas	6 cil. boksertipa, aizmugurē	3996	500	1200
„Audi R8 LMS ultra”				
6 automašīnas	V10 90* tiešās iesmidz., vidū	5205	525	1250
„McLaren MP4-12C”				
1 automašīna	V8 „twin turbo”, vidū	3799	600	1235
„BMW Z4 GT3”				
2 automašīnas	V8 atmosfēr., priekšā	4361	515	1190
„Lamborghini Gallardo”,				
3 automašīnas	V10 90*, vidū	5211	600	1175
„Chevrolet Camaro”				
1 automašīna	V8, atmosfēr., priekšā	7883	650	1310
„Corvette Z06.R”				
5 automašīnas	V8, atmosfēr., priekšā	5205	525	1270

Davis Divan – trīsritenis amerikāņu gaumē



Askētiskie trīsriteņu transportlīdzekļi radās Eiropā pēc Otrā pasaules kara, kad kara novārdzinātā autoindustrija bija spiesta kaut ko izdomāt, lai apgādātu pilsoņus ar pārvietošanās līdzekļiem, kuru izgatavošana neprastu lielus resursus un par kuriem tie spētu samaksāt.

ASV tāda problēma nepastāvēja, taču

arī tur atradās sava ceļa gājēji, tiesa – pretstatā Eiropas „mazputniņiem” ar šauriem saloniem un mazjaudīgiem motoriem, kas bija iespiesti 2-3 metru garos korpusos, aizokeāna trīsritenis bija īsts gigants un pēc izmēriem līdzinājās pilnvērtīgam automobilim. Tieši tāds bija Davis Motorcar Company trīsriteņu braucamrīka projekts,

kas pastāvēja divus gadus – no 1947.gada līdz 1948.gadam. Pirmais kompānijas modelis tika miļi saukts par Baby (mazuļis). Par izmēriem gan to nevarēja teikt, jo „mazuļis” bija tik plats, ka uz vienīgā sēdekļa pietika vietas vadītājam un vēl trim pasažieriem. Automobilis svars bija vairāk nekā 500 kilogramu, taču tas netraucēja sasniegt visai pieklājīgu ātrumu – 126 km/h.

Trīsriteņu transportlīdzeklim bija iebūvēts 48 ZS Hercules četrcilindru motors, kas darbojās pāri ar Borg-Warner trīspakāpju transmisiju. Konstruktiju papildināja alumīnija virsbūve ar divām durvīm, moderna piekare, bloķējošais diferenciālis aizmugures asī, virsbūves nišas paslēpjami galvenie lukturi un apjomīgs bagāžas nodalījums. Konstruktori uzsvēra, ka trīsriteņu automobilis ir stabilāks, labāk bremzē un ir vieglāk vadāms, taču patiesībā vienīgā priekšrocība salīdzinājumā ar konventionālās konstrukcijas automobiļiem bija manevrētspēja, jo vienīgais ritenis priekšā spēja pagriezties gandrīz 90 grādu leņķī. Tika radīta arī versija ar Ford astoņcilindru

motoru.

Vēlāk izgatavoja vēl divus prototipus: Delta un Divan, kā arī modeli 494 – dziļam līdzīgu transportlīdzekli ar vaļēju virsbūvi un brezentu pārsegu, kas bija paredzēts militāristu vajadzībām.

Ražošanu kompānija plānoja uzsākt 1948.gadā, ik dienu izlaižot vismaz 50

automašīnu. Diemžēl tiklīdz projekta autori netika – īpašnieki tika apsūdzēti krāpniecībā un algu nemaksāšanā, tika uzsākta tiesvedība un kompānijas vadītājam piesprieda astoņu mēnešu cietumsodu. Lielie plāni sabruka un divu gadu laikā izgatavotie 15-17 eksemplāri tā arī palika vienīgie šī projekta liecinieki.



Volkswagen tirgotājiem būs jāmaksā 7,6 miljonu liels sods

Konkurences padome (KP) par aizliegtu vienošanos sodījusi auto markas "Volkswagen" oficiālos dīlerus un importētājus, piemērojot 7,6 miljonu eiro naudas sodu, šodien žurnālistus informēja KP.

Sešiem uzņēmumiem – SIA "SD Autocentrs", SIA "Ripo Autocentrs", SIA "Moller Auto Krasta", SIA "Moller Auto Ventspils", SIA "Moller Auto Latvia" un "Volkswagen" importētājam Baltijas valstīs SE "Moller Baltic Import" – par dalību pārkāpumā KP piemēroja naudas sodu kopumā 7 635 183 eiro apmērā. Savukārt viens uzņēmums iecietības programmas ietvaros pilnībā atbrīvots no soda, jo tā sniegtā informācija ļāva KP atklāt pārkāpumu.

pēji vienojušies nekonkurēt iepirkumos. Piemēram, uzņēmumi ļāvuši uzvarēt iepriekš izvēlētam pretendētā, kamēr pārējie iesnieguši saskaņotus un klientam neizdevīgākus piedāvājumus vai arī vispār atteikušies no dalības iepirkumā. Dīleri regulāri viens otru informējuši par saviem plāniem attiecībā uz kādu iepirkumu, lūdzot pārējos nekonkurēt – nepiedalīties vispār vai nepiedāvāt zemākas cenas.

Savukārt automašīnu importētājs Latvijā – vairumtirgotājs "Moller Baltic Import" – ne vien zināja un neiebilda pret pastāvošo tirgus sadali starp dīleriem, bet arī zināmā mērā veicināja un atbalstīja pārkāpumu, jo darbojās kā informācijas apmaiņas starpnieks.

pansionāti, iekšlietu sistēmas iestādes un citi.

Tā kā pārkāpuma rezultātā jaunu "Volkswagen" markas automašīnu pircēji, kas automašīnas iegādājās konkursa ceļā, par iegādātajām automašīnām var būt pārmaksājuši, KP aicina pircējus vērsties pie pārkāpumā iesaistītajiem uzņēmumiem, prasot atlīdzināt radušos zaudējumus, savukārt pašus pārkāpumu dalībniekus – brīvprātīgi izstrādāt sistēmu patērētājiem nodarīto zaudējumu atlīdzināšanai, tādējādi mazinot izdarītā pārkāpuma sekas.

Iesniedzējs iecietības programmas gaitā pilnībā atbrīvots no soda. Šis ir otrais Latvijas KP lēmums, ar kuru pārkāpums tiek konstatēts pēc iecietības programmas ziņojuma. Iecietības programma ļauj ikvienam uzņēmumam, kas ir vai bijis iesaistīts aizliegtās vienošanās, pirmajam pēc savas iniciatīvas ziņot KP, iesniegt pierādījumus par pārkāpumu un saņemt pilnīgu atbrīvojumu no soda. Vairumā Rietumeiropas valstu, kā arī Eiropas Komisijas līmenī lielākā daļa konkurences tiesību pārkāpumu, kas ir slēpti un ļoti grūti atklājami, tiek konstatēti tieši pēc iecietības programmu ziņojumos sniegtās informācijas.

Jau ziņots, ka automašīnu "Volkswagen" un "Audi" dīlera Baltijas valstīs SIA "Moller Baltic Import" apgrozījums 2013.gadā auga par 4% – no 108 122 685 latiem (153 844 721 eiro) 2012.gadā līdz 112 683 851 latam (160 334 675 eiro) 2013.gadā.

Savukārt uzņēmuma peļņa ir augusi par 11% – no 2 016 052 latiem (2 868 584 eiro) 2012.gadā līdz 2 245 458 latiem (3 194 999 eiro) 2013.gadā.

Jau ziņots, ka SIA "Firmas.lv" un aģentūras LETA biznesa portāla "Nozare.lv" veidotajā "Latvijas biznesa gada pārskatā 2014" uzņēmums "Moller Baltic Import" autotirgus un apkopes nozares topā pēc apgrozījuma bija pārliecinošs līderis.

"Moller Baltic Import" Latvijā darbojas kopš 2008.gada. Uzņēmuma pamatkapitāls ir 7 807 497 eiro, un visas daļas pieder Norvēģijā reģistrētajai "Harald A Moller AS".



Garākais apvidus auto pasaulē

50.gados ASV tika uzbūvēts transportlīdzeklis, kuru vēl šodien var dēvēt par pasaulē garāko apvidus automobili. „Alaskan Land Train” atbilda savam nosaukumam, jo tas patiešām atgādināja vilcienu, kas nezin kādēļ uzlikts uz pamatīga izmēra riteņiem. Patiesībā tas tomēr bija sauszemes transports – ne visai ātrs, taču spējīgs pārvarēt gandrīz jebkurus reljefa šķēršļus un pārvadāt iespaidīga daudzumu kravas. Projekta autori bija kompānija „LeTourneau”, kas saņēma pasūtījumu transportam, kas spētu efektīvi darboties bargajos Aļaskas apstākļos. Tā radās „Alaskan Land Train”, kas bija aprīkots ar četriem gāzturbīnas-elektības dzinējiem, kas attīstīja kopējo jaudu 1170 ZS. Viens dzinējs bija iebūvēts priekšējā

„lokomotīv” – pārējie trīs – vienmērīgi izvietoti visa autovilciena garumā. „Alaskan Land Train” apkalpoja sešu cilvēku ekipāža. Transportlīdzeklis spēja pārvadāt līdz pat 150 tonnām kravas un pilna noslogojuma apstākļos attīstīt maksimālo ātrumu 35 km/h. Interesanti, ka kravnesību varēja palielināt, piekabīnīt sastāvam papildu moduļus. Atkarībā no reljefa, gigants spēja nobraukt 550-650 km, taču tāldarbības rādītājus varēja uzlabot, papildinot degvielu no sastāvā iekļautās piekabes-cisternas.

„Alaskan Land Train” izmantoja 10 gadus, pēdējo reizi 1962.gadā. Kad attīstījās helikopteru satiksme, milzu transportlīdzekļa dienas bija skaitītas un to pārdeva metāllūžņos.



"Moller Baltic Import" piemērots 5 050 542 eiro naudas sods, "Moller Auto Latvia" – 1 216 739 eiro, "Moller Auto Krasta" – 965 197 eiro, "Moller Auto Ventspils" – 205 104 eiro, "SD Autocentrs" – 124 915 eiro, "Ripo Autocentrs" – 72 684 eiro. Sods "SD Autocentram" tika samazināts par 10%, jo uzņēmums atzina savu dalību pārkāpumā, piekrita KP argumentiem un apņēmas tos nepārsūdzēt tiesā.

KP konstatēja, ka uzņēmumi savstar-

Lai arī lietas gaitā nav iespējams apzināt precīzu cietušo loku, kas pārmaksājuši kartēļa rezultātā, ir skaidrs, ka tas ir ļoti plašs – pārkāpums ir bijis ilgstošs un jaunas "Volkswagen" markas automašīnas ir vienas no populārākajām Latvijā. Izmeklējot pārkāpumu, KP ieguva informāciju par kartēļa dalībnieku savstarpējo saraksti par iepirkumiem, kurus rīkojuši gan privāti uzņēmumi, gan valsts pārvaldes iestādes un aģentūras, tāpat arī pašvaldības, skolas (skolēnu autobusi),



- auto un moto ziņas • sports •
- galerijas • forums • padomi •
- tehniskais birojs • vēsture •
- reportāžas • degustācijas •

AUTOSIGNALIZĀCIJA

IMOBILIZĒRI un PARKOŠANĀS SENSORI
AUTOMOBILU ELEKTRONISKO
KOMPONENTU REMONTS. DIAGNOSTIKA.
GENERATORU, STARTERU,
RITOŠĀS DAĻAS REMONTS,
GPS PROFESIONĀLA UZSTĀDĪŠANA,
MONITORINGS, DEGVIELAS KONTROLE.
MŪSU DARBĪEM IR GARANTĪJA.

www.magicsystems.lv
www.car-online.ru
Tālrunis: 25921778

Ronalds Cimoška

Nav daudz tādas tehnikas, ar kuru es tik ilgi un pacietīgi gaidītu tikšanos. Manā gadījumā tas bija „MV Agusta F4”. Katru reizi, kad redzēju šo motociklu uz ielas vai fotogrāfijā, iedomājos par to, kā būtu, ja būtu. Nu kaut mazu mirkli izbraukt ar šo mākslas darbu uz diviem riteņiem — tālo, neaizsniedzamo, ekskluzīvo... Neko daudz nesamelošu, ja teikšu, ka uzskatīju „F4” par vienu no skaistākajiem un, protams, labākajiem motocikliem pasaulē. Vai tad kaut kas skaists varētu būt slikts? (Starp citu, itālieši ir vieni no retajām nācijām, kura šo cilvēka smadzeņu uztveres īpatnību, kas pretēji veselajam saprātam vienmēr liek vienādības zīmi starp „skaists” un „labs”, kā neviens cits ir iemācījušies izmantot savā labā. Vai vīrietis, skatoties uz ļoti skaistu sievieti, kaut mirkli pieļaus domu, ka aiz šā skaistuma var slēpties tāda asinsūcēja, kuras priekšā pat vellamāte sāks valodu raustīt? Nekad mūžā! Nu jūs mani sapratāt, ja kas...) Tam noteikti ir jābūt pašam labākajam!

Tā jau saka: ja kaut ko patiešām no sirds vēlies,

A Moto tests

Karaliskā klase

«MV Agusta F4»



pateiktu: „Jā, tas ir „Agusta!” Liekas — katra motocikla detaļa ir lolota un pārzīmēta desmitiem reižu, kamēr beidzot ieguvusi estētiskas pilnības veidolu.

Tuvāk papētot, atklājas, ka motocikls ir ne tikai satricēošs skaists (kaut kā sāku atkārtoties...), bet arī ļoti funkcionāls un ērti lietojams tehniskā ziņā.

Domāju, ka neatradīsies neviens ielas motocikls, kam abu riteņu nomainīšana būtu izveidota tik vienkārša, kā „F4”. Lai noņemtu priekšējo riteņi, tikai jāatbrīvo to noturošās klemmes, un riteņi ir ārā. Ne te ass izskrūvēšanas, ne bremžu suportu atskrūvēšanas. Tikpat vienkārši ir arī ar aizmugurējo riteņi — viens uzgrieznis un viss. Divi mehāniķi varētu nomainīt riteņus nepilnas minūtes laikā!

Labi, pietiks jūsmot... Galu galā motocikls nav glezna, ar to dažreiz ir arī jābrauc. Ietrausos, ne tik zemajos 830 mm augstumā esošajos seglos — nu, jā, karaļa troņi nemēdz būt zemi —, pavēros uz mērinstrumentu paneli... Un te mani sagaidīja pirmā vilšanās. Patukšs būris ar zilas krāsas mērinstrumentu paneli, uz kura vienā čupā tiek izgaismoti pelēkmeļni rādījumi. Nelasās vispār! Kāds man iebildīs, ka sporta motociklam mērinstrumentu

panelis vajadzīgs kā mirušajam klepus zāles. Trases motociklam varbūt, bet šeit — pašā mākslas darba sirdī... Vai arī es no mākslas neko nesaprotu...

Štrunts ar mākslu, ieslēdzam pirmo pārsūmumu un dodamies trasē. Ups... nu kādēļ tā neiet... laikapstākļi testa dienā mūs nelutināja vispār. Pusi dienas lija lietis, visi drebinājās no aukstuma, un riepas nespēja sasniegt normālu darba temperatūru. Pilnai laimei motociklam bija uzmontētas jaunas un nebrauktas riepas — mēģinājumi nedaudz straujāk izbraukt pagriezīenu, noveda pie nemitīgas riteņu izslīdēšanas. Pēc īsas un nervozitātes pilnas braukšanas sesijas nolēmu, ka zirdziņam vislabāk ir ļaut izskraidīties brīvā valā. Pie viena normāli piebraukšu riepas. Lai gan man neizdevās sasniegt tehniskajos parametros norādīto maksimālo ātrumu vairāk kā 300 km/h, tomēr šāds tāds priekšstats par motociklu radās. Motocikls ļoti labi „tur ceļu” lielos ātrumos. Sēdpozīcija nav pati

ērtākā, kādu esmu redzējis šāda tipa motocikliem, bet ir pilnīgi pieņemama. Neskatoties uz, pēc mūsdienu parametriem, palielo masu — sausais svars 192 kg —, motocikls ir diezgan pieklājīgi vadāms. Pārsteidz tas, ka motocikla dzinējs pretēji gaidītajam pēc savas darbības ir ļoti paklausīgs un bez pārsteigumiem. Godīgi sakot, es biju gaidījis „dullāku” dzinēju, bet sastapu mierīgi nosvērtu, kaut arī ļoti, ļoti ātru „mājdzīvnieku”. Iespējams, ka tam par iemeslu ir par 2 kg — salīdzī-

MV Agusta F4	
Modeļa gads	2010.
Pašmasa	192 kg
Garums	2100 mm
Riteņu bāze	1430 mm
Sēdekļa augstums	830 mm
Degvielas tvertnes apjoms	17 L
Dzinējs	
Tips	4 cilindru, 4 taktu, rindas
Cilindra diametrs x virzuļa gājiens	76.0X55.0
Darba tilpums	998 cm ³
Kompresijas pakāpe	13,1:1
Jauda	186 ZS/12900 apgr/min
Maks. griezes moments	114 Nm/9500 apgr/min
Gāzes sadales mehānisms	DOHC, 4 vārsti uz cilindra
Barošana	Elektroniskā iesprīce
Dzesēšanas sistēma	Šķidrums
Starteris	Elektriskais
Transmisija	
Sajūgs	Daudzdisku, eļļā
Ātrumkārbā	6 pakāpju, kasešu tipa
Galvenais pārvads	Ķēde
Šasija	
Rāmīš	Tērauda cauruļu
Priekšējā dakša	„Marzocchi” apgrieztā tipa, regulējamā
Aizmugurējā piekare	Vienpleca svira, progresīvā ar pilnībā regulējamu monoamortizatoru
Bremžu sistēma	Hidrauliskā ar ABS
Priekšējās bremzes	Divi 320 mm diski ar 4 virzuļu BREMBO mehānismiem
Aizmugurējās bremzes	Viens 210 mm diski ar 2 virzuļu BREMBO mehānismu
Priekšējā riepa	120/70-17
Aizmugurējā riepa	190/55-17
Maksimālais ātrums	Vairāk nekā 300km/h

nājumā ar iepriekšējo modeli — smagāka kloķvārpsta. Iepriekšējā modeļa īpašnieki esot sūdzējušies par „pārāk agresīvu dzinēju”. Tā arī gribas pateikt — vēlaties mierīgākus dzinējus, pērciet traktoros un nebojāji motociklus! Bet tas vairāk ir emocionāla līmeņa spriedums, jo 200 km/h robežu šis rumaks pārsniedz ļoti ātri. Pabraucot nedaudz ilgāk, saproti, ka šim motociklam patīk plašums — gari pagriezieni, taisnes,

kurās iespējams atbrīvot visu savu varēību. Asus, īsus pagriezienus motocikls it kā „sagremo”, bet bez īpašas dedzības. Kā nekā svars un augstā sēdpozīcija diktē savus noteikumus. Kopējie iespaidi? Jā, tas nav tik ērts un dulls kā „BMW S1000RR”, ir pasmags, pie tā jāpierod... tomēr — jupis parāvis — tas vēl aizvien ir viens no harismātiskākajiem litrīgajiem sportbajkiem pasaulē!

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

turbomotors TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBINAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS



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

www.turbomotors.lv

MIKROAUTOBUSU REZERVES DAĻAS



MB 207D-410D, Sprinter,
Vito, VW LT, T2, T4, T5,
Ford Transit,
Renault Master,
Fiat Ducato,
Peugeot Boxer,
Citroen Jumper
un citi...

EuroBus

Rīga, Ganību dambis 17a, tālr./fakss: 67346119, 26340782
Rīga, Matīsa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

Orīginālās 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

**LABAS KVALITĀTES LIETOTAS
RIEPAS**
VASARAS UN M+Š
FREDA RIEPAS - PILNS RIEPU SERVIS
- RIEPU REMONTS
- DZELZS UN
VIEGLMETĀLA DISKI
**DD 9-19
S,SV 9-15**
Dreiliņi «LIELEJAS» T: 28683690, 26107060

**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



RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAĪNA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA
RADIATORU SERVIS
KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA
Maskavas ielā 433B
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.opposit.lv

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