2. lpp

5. lpp

8. lpp

Ņem BEZMAKSAS droši!

AUTO info

www.autonews.lv

APRĪLIS
NR. 4 / 2015 (208)

A Degustācija

Pikaso katrā ģimenē!

«Citroën Grand C4 Picasso»

Agnis Krauja

Viens no 20. gadsimta radošākajiem un ietekmīgākajiem gleznotājiem, Pablo Pikaso — dzimis 1881. gada 25. oktobrī, miris 1973. gada 8. aprīlī —, kļuva par pamatlicēju kubismam — mākslas virzienam, kurš noraida naturālisma, dabiskuma tradīcijas un grafiski kognitīvo mākslas funkciju. „Dabas formas ir jātraktē tā, lai to varētu izteikt cilindra, lodes vai konusa veidā", tā par kubisma formulu izteicās pats Pikaso. Lielākā daļa sabiedrības 20. gadsimta pirmajā pusē vēl nepieņēma kubismu, bet Pikaso turpināja radīt jaunus mākslas darbus, un viņa ilggadīgā radošā darbība rezultējās unikālās 1885 gleznās. Mākslinieka vārds pirmoreiz tika saistīts ar franču autoražotāju „Citroën" pagājušā gadsimta sešdesmitajos gados, kad kādas intervijas laikā Pablo Pikaso izdaiļoja meksikāņu žurnālista Manuela Mehido gaišzilo „Citroën DS" modeļa automašīnu, radot mākslas darbu ar nosaukumu „The wreaths of Peace", kurš šobrīd (protams, kopā ar visu auto) atrodas kādā atklātībai nepieejamā privātā kolekcijā.

Laižot klajā 1999. gada modeļa kompakto piecvietīgo, ģimenei paredzēto minivenu „Xsara Picasso", autoražotājs mākslinieka Pikaso vārdu izmantoja licencēti, saņemot mantinieku piekrišanu. Tomēr, kad jaunais olveida formas auto ar šo vārdu parādījās atklātībā, Pikaso mazmeita Marina nebija laimīga un uzsāka tiesas procesu pret savu onkuli Klodu. Jā, pelmenim līdzīgais „Xsara Picasso" pat uz gadsimtu mijas autodizaina kopējā fona nebija nekāds skaistulis, taču, rūpīgāk ieskatoties, tajā ir nojaušamas gan cilindra, gan lodes un konusa formas. Interesanti, ka vismaz mūspusē lielākos panākumus šis auto modelis gūst otrreizējā tirgū — pieprasījums pēc lietota, ietilpīga un neticami lēta kompaktvena izrādījies lielāks nekā tad, kad jaunu automašīnu pārdeva „Citroën" autosalonos.

2006. gada septembrī Parīzes autošovā debitējušais ģimenes minivens ieguva vārdu „Citroën C4 Picasso", piesaistīja uzmanību ar Donato Koko zīmēto avangardisko dizainu, bija par centimetriem divdesmit garāks un daudz glītāks nekā priekštecis. Tam bija gan rekordliels stiklojuma laukums, gan pagarinātā versija „Grand", gan lielāka ietilpība un augstāks komforts salonā nekā tābrīža galvenajiem konkurentiem „Opel Zafira" un „Mazda5". Tomēr „Citroën C4 Picasso" tirgū lielus panākumus neguva.

Tagad kārta pienākusi 2014. gada izlaiduma „Citroën C4 Picasso". Jaunais minivens ir 4,43 metrus garš — par 42 mm mazāk nekā priekštecim —, tomēr tā riteņu garenbāze kļuvusi par 57 mm garāka, sasniedzot 2,79 metrus. Tas ļāvis padarīt ietilpīgāku automobiļa salonu, arī bagāžas nodalījums ir par 37 litriem ietilpīgāks nekā iepriekš, kopumā sasniedzot 537 litrus. Pamatmodelis „C4 Picasso" — jeb īsais variants — vairāk izskatās kā liels hečbeks, nevis busiņš. Pagarinātā, septiņvietīgā modifikācija ar nosaukumu „Grand C4 Picasso" oficiāli debitēja tikai šogad, tāpēc mūsu degustētais auto ir svaigs un pavisam karsts kā franču kruasāns. Abu „Picasso" modeļu priekšpuses ir identiskas un izceļas ar ārkārtīgi ekstravaganti izvietotu optiku. Šādi šauri galvenie lukturi ir autodizaina modes pēdējais kliedziens un piemīt arī krosoveram „C4 Cactus" un pat „Jeep Cherokee". Pagarinātais bagāžnieks piešķir „Grand Picasso" patīkami proporcionālu izskatu. „Grand" aizmugure vizuāli atšķiras no 17 centimetrus īsākā brāļa, un tās īpatnējie lukturi tumsā izskatās ļoti efektīgi. Franču minivens ir 4597 mm garš, 1826 mm plats, 1644 mm augsts, tātad tikai nedaudz īsāks par „Opel Zafira Tourer". Ģimenes automobiļiem jābūt praktiskiem, ietilpīgiem, ekonomiskiem un drošiem. Bet vai tie var būt arī skaisti? Var, ja runājam par jauno „Grand Picasso"! Degustētā auto eksterjers „Noir Onyx" krāsā ir futūristisks un daudzsološs.

Salons izceļas ar akurātu eleganci un maksimālu funkcionalitāti. Sajūtas vadītāja vietā: auto priekšpuse ar šaurajiem statņiem, lielajiem sānu logiem un durvīs iestiprinātajiem atpakaļskata spoguļiem krietni uzlabo apkārtnes pārredzamību. Sēžot pie stūres, var apbrīnot kolosālo plašumu, kas pilnībā atbilst minivena nosaukumam, un neticami šauros jumta balstus, kas vispār netraucē redzamībai. Priekšējais panelis ir plašs un pārskatāms, vairs netracina ar

Turpinājums X. lpp

Viss tavam auto

Mūsdienu autobūve ir raiba kā dzeņa vēders. Tūkstošiem auto modeļu un miljoniem rezerves daļu. Savukārt, lai remontētu modernu spēkratu, vajag ne tikai kvalificētu meistaru, bet arī instrumentus, bez kuriem nav iedomājams kvalitatīvs remonts.

Šoreiz „AutoInfo" ciemojās pie uzņēmuma „ARD EOLTAS", kuru droši var ierindot TOP 5 lielāko auto rezerves daļu tirgotāju sadaļā.

Daudzi Latvijas auto nozares lietpratēji pazīst „ARD EOLTAS", jo autodaļu vairumtirgotājs un mazumtirgotājs strādā jau vienpadsmit gadus un nodrošina plašu autodaļu, instrumentu un autoķīmijas sortimentu klientiem Latvijā, Lietuvā un Igaunijā, kā arī automašīnu remontu Rīgā un Ventspilī. Latvijā uzņēmums „ARD EOLTAS" piecu gadu laikā izveidojis 13 filiāles, kurās pieejams teju viss, kas ir nepieciešams automobiļu remontam un apkopei.

Pērn Rīgā, Daugavas kreisajā krastā, Iļģuciemā, tika atklāta „ARD EOLTAS" filiāle Buļļu ielā 37. Tagad arī Pārdaugavas iedzīvotāji un autoservisi var ietaupīt laiku un iegādāties visu nepieciešamo auto uzturēšanai un remontam, nebraucot pāri Daugavai.

Buļļu ielas veikalā strādā zinoši un pieredzējuši pārdevēji un konsultanti. Katram klientam tiek rasts viņa prasībām piemērots risinājums. Veikals autoservisu klientiem nodrošina pasūtījumu piegādi stundas laikā neatkarīgi no pasūtījumu summas. Uzņēmuma noliktavā ir pieejamas gan auto oriģinālās detaļas, gan augstas kvalitātes analogi. Visdažādākie rokas instru-

Turpinājums 2. lpp

Degustācija

«Astra» 200 zirgi kaitina „haizivis”

Agnis Krauja

„Spilgti sarkana „Astra GTC” — valdzinoša, kaislīga, ugunīga mašīna, kas, pat stāvot uz vietas, spēj uzšķilt dzirksteles, — rada asociācijas ar slaveno itāliešu dizaina skolu. Un ja kāds uz radiatora restes „Opel” zibeni nomainītu ar „Ferrari” slaveno „Cavallino Rampante”, auto koptēlā tas iederētos tikpat labi,” rakstīja „AutoInfo” pēc pirmā randiņa ar „Opel Astra GTC”, kas notika pirms nu jau gandrīz četriem gadiem.

Šogad degustācijā pārliecinājāmies, ka skaistulei „Astra GTC” labi piestāv rāmākas krāsas, arī zilganpelēkā perlamutrā tā laistās visā košumā un izceļas uz kopējās transportlīdzekļu masas fona. Taču galvenais degustācijas iemesls bija tas, ka „Opel Astra” modeļa trīsdurvju modifikācija „GTC” ieguvusi 200 zirgspēku jaudīgu 1,6 litru „Ecotec” saimes benzīna turbomotoru ar degvielas tiešās iesmidzināšanas sistēmu. Šis 200 zirgspēku jaudīgais 1,6 litru motors ir noslēdzošais posms „Opel Astra GTC” benzīna agregātu piedāvājumā, jo kā nākamais solis klientiem tiek piedāvāta tikai speciālā „OPC” versija ar mežonīgiem 280 zirgiem.

Viena no „Astra GTC” labajām īpašībām allaž ir bijis dizains. Trīsdurvju hečbeks pēc silueta atgādina lidojumā nedaudz izstieptu kristāldzidru ūdens pilienu, bet sānos iepresētie reljefi kopējo tēlu padara dinamisku un muskuļotu. Auto ar spēcīgu ķīļveida formu ir platāks, garāks un zemāks par piecdurvju „Astra” hečbeku, un faktiski abus auto vieno tikai antenas spicīte uz jumta un spoguļu korpusi, savukārt virsbūves paneļi katram ir savi. „GTC” ir arī krietni lielāka centrālā gaisa ieplūdes atvere, kas vēl vairāk akcentē automobiļa briedumu, potenciālu un ambīcijas. Degustētā auto speciālās „OPC līnijas” dizainā izmantots nedaudz vairāk agresijas un sportisku stila elementu, piemēram, radiatora režģis ar bišu šūnu zīmējumu, sportiski 20 collu riteņu diski, platākas sliekšņu uzlikas, aerodinamiskais difuzors zem aizmugurējā bampera un tam abās pusēs iebūvēti izpūtēja uzgaļi. Šāds „GTC” satiksmes plūsmā izceļas, uz to atskatās visi — gan jauni hipsteri un meitenes, gan dāmas un kungi labākajos gados.

Kā zināms, divdurvju automašīnām durvis ir krietni lielākas nekā četrdurvju māsām, jo arī divdurvju automobilī jātiek iekšā gan priekšā, gan aizmugurē sēdošajiem. „Astra GTC” izpildījumā durvis šķita jo īpaši platas, un lielveikala stāvlaukumā tuvu blakus stāvošie automobiļi ļāva atvērt durvis labi ja par vienu trešdaļu no paredzētā atvēruma. Diemžēl „GTC” durvīm nav bezrāmja konstrukcijas, kā pienāktos smalkām „coupe”. Taču auto iekšpusē kupejas sajūta ir nepārprotama. Vadītāja sēdvieta ir ērta un pārdomāta, dziļo sporta sēdekli var regulēt visās nepieciešamajās plaknēs, stūre pati ērti ieguļas plaukstās, ātrumpārslēgs atrodas pareizajā vietā, un tas viss kopā rosina izmēģināt, ko šāda „Astra GTC” ar 200 zirgspēku „Turbo” spēj. Redzamība uz aizmuguri gan varētu būt labāka, taču tās trūkumus kompensē atpakaļskata kamera un parkošanās sensori, bez kuriem braukšana atmuguriski drīzāk būtu kā taustīšanās.

Atšķirībā no lielākā vairākuma sportisko kupeju, kur aizmugurē ir tikai nosacītas sēdvietas, „GTC” ir aprīkota ar normālām divām sēdvietām. Pasažieriem komforts būs gana augstā līmenī, jo kājām vietas pietiek, galva griestos nespiežas un pa mazajiem sānu lodziņiem var arī redzēt, kas notiek ārpusē. „GTC” 380 litru bagāžnieks dīvainā kārtā ir pat lielāks nekā piecu durvju hečbekam, kuram aizmugurē ir 370 litru liela telpa.

Līdz jaunā 1,6 litru 200 ZS benzīna turbomotora ieviešanai pats jaudīgākais „GTC” motors bija 2,0 litru 195 ZS biturbo dīzelis, kas tika uzstādīts arī piecdurvju hečbekam. Tagad ar 200 zirgiem „GTC” beidzot ir „Astra” saimes jaudas karaliene, jo šis motors citām modifikācijām pagaidām nav pieejams. Vēl jaudīgāka ir tikai 280 ZS vērtā ielas sporta versija „Astra OPC”. Degustācijā mūs priecēja „Opel Astra GTC” modifikācija ar jauno 1,6 litru 200 zirgspēku benzīna motoru, kura griezes moments sasniedz 300 ņūtonmetru. Sešpakāpju manuālā ātrumkārba tandēmā ar šo dzinēju darbojas nevainojami — slēdzas precīzi un pārnesumi piemeklēti, motora jaudai atbilstoši. Ieskrējienam līdz 100 km/h nepieciešamas 7,9 sekundes, kas ir tikai nepilnas divas sekundes vairāk kā „OPC” un par 0,4 mazāk kā dīzeļa biturbo. Jaunais dzinējs labāk ceļ no zemiem apgriezieniem, ir spriganāks arī 2000—3000 apgriezienu diapazonā un ļauj viegli „lidot” režīmos, kas uz mūsu ceļiem ir aizliegti, jo auto maksimālais ātrums sasniedz 230 km/h. Līdz pat 3000 apgriezieniem minūtē salonā motors faktiski nav dzirdams, kāpinot apgriezienus, parādās patīkama, klusināta murdoņa. Turklāt motora jauda un elastība atļauj lieki neraustīt ātrumpārslēgu un braukt teju kā ar automātu, jo sestajā pārnesumā pie 55 km/h motors strādā ar 1200 apgr./min. Ražotāja norādītais degvielas vidējais patēriņš ir 6,6 litri uz 100 km ceļa, un degustācijā, braucot ikdienas režīmos, tas daudz neatšķīrās. Motors savā sniegumā bija lielisks un nudien piestāv „GTC”, kas no pārējām astrām atšķiras ar krietni izkoptākām braukšanas īpašībām. „HiPerStrut” priekšējā piekare faktiski likvidē motora griezes momenta ietekmi uz stūri, kas, pat līkumā kārtīgi iespiežot pedāli grīdā, paliek neitrāla. Apvienojumā ar „Opel” patentēto Vata sviras mehānismu aizmugurējā piekarē — tiek iegūta augsta vadāmības precizitāte un minimālas virsbūves svārstības. Uz ceļa tas vadītājam sniedz pārliecību un vēlmi braukt aizvien ātrāk un dinamiskāk. Tikai žēl, ka Latvijas reālajos apstākļos ļoti ātri pienāk tā ātruma un ceļu kvalitātes robeža, kuru pārkāpt nav ieteicams. Kā jau daudzas jaunās „Opel” automašīnas — arī šī ir aprīkota ar „FlexRide” adaptīvajiem amortizatoriem, kas braucējiem — atkarībā no noskaņojuma — ļauj izvēlēties sportiskākas vai komfortablākas gaitas īpašības. Un vēl degustācijas brauciena laikā man vairākkārt nācās apsmaidīt radio dzirdamo kāda cita autoražotāja pārlieku jau nu lecīgo reklāmu par „haizivīm, kuras liek citiem nodrebēt”...

Degustācijas secinājumi

„Astra GTC” beidzot ieguvusi dzinēju, kas pilnībā attaisno efektīgā automobiļa dizaina akcentēto sportisko potenciālu un nopietnās ambīcijas. 200 zirgspēku „GTC” ir auto, kas spēj gan priecēt ar dinamiku un jaudu, gan kaitināt teorētiski vēl krietni ambiciozākos spēkratos braucošus agresīvus tipiņus (t. i., likt nodrebēt „haizivīm”), gan arī sniegt relaksētu ikdienas braucienu komplektā ar patīkamo apziņu — ja vajadzēs, jebkurā brīdī „iemīšu grīdā”. Vienlaikus šī „Astra” ir ne vien seksīga, bet arī gana praktiska mašīna, kam ir normāla izmēra aizmugurējais sēdeklis un bagāžnieka 380 litru ietilpība. Tomēr paredzams, ka tās saimnieks būs emocionāls cilvēks, kam svarīgāks par visu ir efektīgs stils un izskats, nevis rēķini benzīntankā un riepu servisā. Taču arī no cenas un ekspluatācijas izmaksu viedokļa šobrīd ātrākā „GTC” ir visnotaļ saprātīgs pirkums — labs auto veiktspējas un cenas kompromiss. Paredzams, ka šāda 200 ZS jaudīga „GTC” spēs pievilināt ne tikai „Opel” lojālos klientus, bet arī iekārdināt „Golf GTI” un citu karsto hečbeku mīļotājus. Latvijas tirgū „Opel Astra GTC 1.6 T MT6” maksā, sākot no 22 284 eiro. „VW Golf 2.0 GTI (220 ZS) MT6” — sākot no 27 116, „Renault Megane Coupe GT 2,0 TCE” (220 ZS) MT6 — sākot no 22 802 EUR.

Viss tavam auto

Turpinājums no 1. lpp

menti un autoaseksuāri. Noliktavas krājumi tiek papildināti ar sortimentu no Eiropas ražotāju noliktavām, arī piedāvāto autodaļu klāsts tiek regulāri papildināts. Spriežot pēc „ARD EOLTAS” elektroniskā kataloga piedāvāto autodaļu klāsta, nav tāda auto, kuram veikals nevarētu piedāvāt rezerves daļas.

Uzņēmums „ARD EOLTAS” aicina ne tikai tos automīļus, kuri paši remontē savu auto, un dažāda kalibra autoservisus, bet arī citu nozaru uzņēmumus ar lielāku vai mazāku auto parku, piedāvājot arī pastāvīgā klienta karti ar elastīgu cenu atlaides sistēmu. Atbalstot klientu iniciatīvu un neatlaidību lētākas cenas meklējumos, „ARD EOLTAS” vienmēr piedāvās izdevīgāku piedāvājumu nekā citi auto rezerves daļu tirgotāji.

Pajautā uzņēmuma menedžeriem un pārliecinies, noslēdziet sadarbības līgumu, un būsi vienmēr informēts par e-veikala sortimentu, cenām un akcijām.

Veikals atrodas Iļģuciemā, Buļļu ielā 37.

Veikala pārdevēju konsultantu tālr.:
26441759,
20281071,
26547415;
www.eoltas.lv

ARD EOLTAS

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 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

CSDD informācija

Pavasaris ceļu satiksmē

Kļūstot siltākam un vasarīgākam, arī transportlīdzekļu kustība kļūst intensīvāka – uz ielām un ceļiem ir arvien vairāk riteņbraucēju, mopēdistu, motociklistu, arī skrituļotāju un citu aktīvās atpūtas piekritēju. Tādēļ CSDD aicina visus transportlīdzekļu vadītājus būt jo īpaši uzmanīgiem un piesardzīgiem, kā arī cienīt pārējos satiksmes dalībniekus.

Būtiskākā informācija un ieteikumi braukšanai ar velosipēdu, mopēdu un motociklu.

Velosipēdistiem:

- velosipēda vadītāja apliecība un vecums:

▸ lai brauktu ar velosipēdu, jābūt velosipēda vadītāja apliecībai vai jebkuras citas kategorijas transportlīdzekļa vadītāja apliecībai. Eksāmenu CSDD atļauts kārtot un apliecību var saņemt no 10 gadu vecuma; patstāvīgi atļauts braukt arī no 10 gadu vecuma. Savukārt dzīvojamajās zonās un daudzdzīvokļu namu pagalmos neatkarīgi no vecuma braukt atļauts patstāvīgi. No 7 gadu vecuma atļauts braukt pa ietvēm, velosipēdu ceļiem, brauktuvi vai ceļa nomali tikai pilngadīgas personas pavadībā, bet vecumā 7-10 gadi ir atļauts mācīties braukt pagalmā, parkā, stadionā vai uz ielas vismaz 18 gadus veca pieaugušā klātbūtnē;

▸ bērnus līdz 7 gadu vecumam ar velosipēdu atļauts vest personām, kuras sasniegušas 18 gadu vecumu, ja velosipēdam iekārtoti papildu sēdekļi un droši kāpšļi bērna kāju atbalstam. Bērnam galvā jābūt aizsprādzētai aizsargķiverei;

- braukšana ar velosipēdu:

▸ ar velosipēdu atļauts pārvietoties, ievērojot ceļu satiksmes noteikumus: pa velosipēdam īpaši paredzētām vietām (piemēram, veloceļš vai velojosla), pa brauktuves malu vai nomali – transportlīdzekļu braukšanas virzienā, kā arī pa ietvi;

▸ braucot pa ietvi, jāpārvietojas tādā ātrumā, kas neapdraud satiksmes drošību un gājējus. Savukārt braucot pa ceļu, velosipēdistiem jāpārvietojas vienā rindā, tuvāk braukšanas joslas labajai malai. Uz brauktuves atļauts izbraukt tikai, lai apbrauktu, apsteigtu vai apdzītu, veicot kreiso manevru un braukšanai pretējā virzienā;

▸ atļauts šķērsot regulējamas gājēju pārejas braukšus ar ātrumu, kas nepārsniedz gājēju pārvietošanās ātrumu (apmēram 4-5 km/h) un netraucē gājējiem. Neregulējamas gājēju pārejas jāšķērso, nokāpjot no braucamā;

- velosipēdista un velosipēda aprīkojums:

▸ velosipēdam jābūt tehniskā kārtībā un aprīkotam ar bremzēm. Dodoties garākos braucienos, vēlams līdzi ņemt pumpi, rezerves kameru, līmkomplektu;

▸ diennakts tumšajā laikā vai nepietiekamas redzamības apstākļos abu riteņu sānos jābūt diviem oranžiem (dzelteniem) atstarotājiem, kā arī priekšpusē jādeg baltas gaismas lukturim, bet aizmugurē – sarkanas gaismas lukturim. Ja lukturu nav vai tie nedarbojas, velosipēdam priekšpusē jābūt baltam atstarotājam, bet aizmugurē – sarkanam atstarotājam, bet velosipēda vadītājam jābūt tērptam atstarojošā vestē vai apģērbā ar labi redzamiem atstarojoša materiāla elementiem;

▸ pasažieriem līdz 7 gadiem un velobraucējiem līdz 12 gadiem ķiveres ir obligātas, tām jābūt aizsprādzētām. Personiskai drošībai ķiveri ieteicams lietot ikvienam velobraucējam;

▸ velosipēdistiem der zināt arī to, ka gājējiem ārpus apdzīvotām vietām un apdzīvotās vietās neapgaismotos ceļa posmos jāpārvietojas pretim transportlīdzekļu braukšanas virzienam;

- velosipēda reģistrācija:

▸ tā ir brīvprātīga, bet ieteicama, lai palielinātu aizsardzību pret velosipēda zādzību un lai nodrošinātu velosipēda papildu identifikāciju un atpazīstamību neplānotas „pazušanas" gadījumā;

▸ velosipēdu var reģistrēt: CSDD e-pakalpojumos – https://e.csdd.lv vai izmantojot CSDD mobilo aplikāciju (maksa: 0,91 euro) vai jebkurā CSDD nodaļā (maksa: 2,23 euro). Reģistrācijas faktu apliecina ieraksts Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā; pēc izvēles iespējams iegūt arī uzlīmi (maksa: 0,94 euro + maksa par pasta pakalpojumiem: 0,88 euro).

Mopēdistiem:

- mopēds ir braucamais, kura motora darba tilpums nepārsniedz 50 cm3, bet braukšanas ātrums nepārsniedz 45 km/h;

- mopēdu atļauts vadīt no 14 gadu vecuma, ja CSDD sekmīgi nokārtots teorijas un braukšanas (laukums) eksāmens. Transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem ir A, B, C1, D1, C vai D kategoriju apliecības, atļauts vadīt arī mopēdu;

- mopēdam jābūt aprīkotam ar izgatavotāja paredzētajām iekārtām, mehānismiem un ierīcēm; tām jādarbojas visos paredzētajos režīmos. Mopēdam jābūt aprīkotam ar divām savstarpēji nesaistītām bremzēm, priekšā ar baltas gaismas lukturi, bet aizmugurē – sarkanas gaismas lukturi un sarkanu gaismas atstarotāju, ar skaņas signālu, ar stāvbalstu un trokšņu slāpētāju. Mopēdam, kas izgatavots pēc 2001.gada 1.janvāra, papildus jābūt aprīkotam ar pakaļējo bremžu signāllukturi, gaismas virzienrādītājiem, numura apgaismojuma lukturi, atpakaļskata spoguļiem un spidometru;

- mopēdu vadītājiem un pasažieriem braukšanas laikā galvā jābūt aizsprādzētai aizsargķiverei;

- mopēda vadītājam / īpašniekam obligāta ir OCTA apdrošināšana; mopēdam tehniskā apskate nav jāveic.

Motociklistiem:

- motocikls ir divriteņu mehāniskais transportlīdzeklis (ar blakusvāģi vai bez tā), kura motora darba tilpums pārsniedz 50 cm3 un konstrukcijā paredzētais maksimālais ātrums pārsniedz 45 km/h;

- motocikla vadīšanas tiesību iegūšana atkarīga no braucamā tehniskajiem parametriem:

▸ A1 kategorija: no 16 gadu vecuma atļauts vadīt motociklu bez blakusvāģa, kura motoru darba tilpums nepārsniedz 125 cm3 un jauda nepārsniedz 11 kW. Šoferiem, kuriem ir tiesības vadīt A2 vai B kategorijas braucamos, atļauts vadīt arī A1 kategorijas motociklus;

▸ A2 kategorija: no 18 gadu vecuma atļauts vadīt motociklu, kura motora jauda nepārsniedz 35kW;

▸ A kategorija: no 24 gadu vecuma atļauts vadīt motociklu, kura motora jauda pārsniedz 15kW;

- motociklu vadītājiem un pasažieriem braukšanas laikā galvā jābūt aizsprādzētai aizsargķiverei;

- motocikla vadītājam / īpašniekam obligāta ir OCTA apdrošināšana; tehniskā apskate jāveic katru otro gadu.

Latvijā reģistrētu auto nobraukuma vēsture CSDD pieejama bez maksas

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". Vairāk informācija par CSDD pakalpojumu atrodama šeit:

◀ 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 iesaka: informācija par Lietuvā, Zviedrijā, Dānijā un Nīderlandē reģistrētiem transportlīdzekļiem

Klientu ērtībām CSDD apkopojusi informāciju par veidiem, kā pamatā bez maksas iegūt datus par citās valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem – par auto nobraukumu (odometru rādījumi) un tehnisko stāvokli (apskate).

Šobrīd pieejama informācija par automobiļiem, kas reģistrēti vai ir bijuši reģistrēti četrās valstīs: Lietuvā, Zviedrijā, Dānijā un Nīderlandē. Turpmāk šī informācija tiks papildināta; tā ir un būs pieejama CSDD mājas lapā: http://goo.gl/DFj4LK.

Nīderlande:

1. Nīderlandes Transportlīdzekļu reģistra mājas lapā: https://ovi.rdw.nl, ievadot Nīderlandes transportlīdzekļa reģistrācijas numuru, bez maksas pieejama vispārēja informācija par transportlīdzekļa:

- tehniskajiem (uzskaites) datiem;

- statusu (reģistrēts, eksportēts, ir / nav izsludināts meklēšanā), apskates derīguma termiņiem, reģistrācijas datumiem;

- izgatavotāja atsaukumiem.

2. Interneta mājas lapā: http://nl.vin-info.com, ievadot transportlīdzekļa VIN (Vehicle Identification Number), par maksu tiešsaistē pieejama informācija par Nīderlandē reģistrētu transportlīdzekli, ko pēc tam iespējams saņemt arī uz savu e-pasta adresi:

- tehniskie (uzskaites) dati;

- statuss (reģistrēts, eksportēts, ir / nav izsludināts meklēšanā), apskates derīguma termiņš, reģistrācijas datumi;

- transportlīdzekļa fotogrāfijas;

- reģistrācijas un tehniskās apskates dokumentu kopijas;

- odometra rādījumi.

Lietuva:

1. Informācija par Lietuvā reģistrētiem transportlīdzekļiem bez maksas pieejama Lietuvas Tehniskās apskates asociācijas mājas lapā: http://goo.gl/X2jZSz. Ievadot auto VIN vai auto Lietuvas reģistrācijas dokumenta („tehniskā pase") numuru, pieejama informācija par automašīnas marku, modeli, izgatavošanas gadu, spēkrata kategoriju un tā statusu Lietuvā.

2. Lietuvas Tehniskās apskates asociācijas mājas lapas: http://goo.gl/X2jZSz sadaļā „TA istorija", pieejami dati par tehnisko apskati (par laiku kopš 2006.gada) un par odometra rādījumiem (par laiku kopš 2009.gada).

Zviedrija:

1. 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.

Dānija:

1. 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.

Publiski pieejamie dati par citu valstu transportlīdzekļiem ir salīdzinoši vispārīgi, pamatā tie pieejami katras valsts valodā un CSDD negarantē to izcelsmi. Atsevišķos gadījumos par informāciju varētu būt arī jāmaksā atbilstoši konkrētā pakalpojuma sniedzēja noteiktajam.

Šie dati noderēs, piemēram, pirms iespējamās auto iegādes, lai pārbaudītu nolūkotā spēkrata tehnisko stāvokli.

No 13.aprīļa Balvos tiks veikta tehniskās apskates stacijas modernizācija

No pirmdienas, 2015.gada 13.aprīļa līdz pirmdienai, 4.maijam (ieskaitot), Balvu tehniskās apskates stacijā – iepriekš plānoti modernizācijas darbi. Līdz ar to apskate Balvos būs pieejama no otrdienas, 5.maija.

Remonta laikā esošā un nokalpojušā pacēlāja un bremžu stenda vietā tiks uzstādītas jaunas iekārtas, kā arī tiks veikts grīdas remonts un citi darbi.

Balvu un to apkārtnes autovadītāji aicināti veikt savu transportlīdzekļu tehnisko līdz piektdienai, 10.aprīlim (ieskaitot) vai arī šajā laikā izmantot citas tehniskās apskates stacijas, Balviem tuvākās: Gulbenē (~35 km no Balviem) vai Alūksnē (~45 km no Balviem). Atgādinām, ka tehnisko apskati atļauts veikt arī pirms termiņa, kas norādīts apskates uzlīmē.

Transportlīdzekļu reģistrācijas pakalpojumi šajā laikā CSDD Balvu nodaļā, Robežielā 1, klientiem pieejami kā ierasts: no pirmdienas līdz piektdienai, darba laiks: pulksten 8:30-17:00.

Lai klientiem nodrošinātu atbilstošu pakalpojumu kvalitāti, tiek veikti CSDD nodaļu un tehniskās apskates staciju uzlabojumi. Piemēram, šogad jauns pacēlājs uzstādīts Jēkabpils vieglo auto tehniskās apskates līnijā,

Atvainojamies par neērtībām! Informācija par CSDD nodaļām un tehniskās apskates stacijām, tajās sniegtajiem pakalpojumiem, darba laikiem un aktuālākajām izmaiņām atrodama šeit: http://ej.uz/tg73.

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 Sports

Sirds uz asfalta

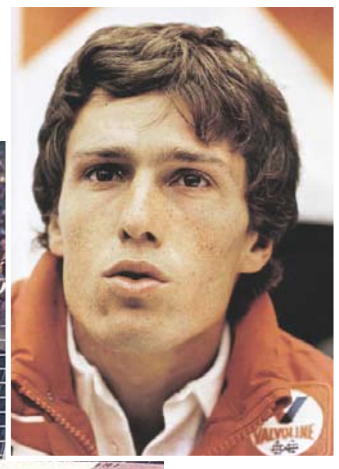
Agnis Krauja

2014. gada 5. oktobrī motocikla avārijā Romā gāja bojā bijušais F-1 pilots Andrea de Čezariss, kuram joprojām pieder rekords — visvairāk aizvadītu F-1 sacīkšu bez uzvarām. Avārija notika uz Romas apvedceļa „Grande Raccordo Anulare" pie „Bufalotta" nobrauktuves, kur 55 gadus vecais de Čezariss zaudēja vadību pār „Suzuki" motociklu un ietriecās metāla barjerā. Pasaules sporta prese nākamajā dienā iznāca ar virsrakstiem „„De Crasheris" avarējis pēdējo reizi"...

Savas 15 gadus ilgās F-1 karjeras laikā Andrea de Čezariss bija avarējis 148 reižu — vairāk nekā jebkurš cits pilots, iznīcinājis neskaitāmas sacīkšu mašīnas, taču allaž ticis cauri sveikā — bez nopietniem savainojumiem. Tāpēc arī viņš kļuva plaši pazīstams kā „De Crasheris" un „El Maestro del desastre". Viņš spēja kā neviens cits ar viduvēju mašīnu ielauzties līderu vidū, taču jau nākamajā mirklī to sadauzīt lupatās. Viņam piemita drosme un īsts latīņu temperaments, arī ātrums un nenoliedzama meistarība, kas pārāk bieži vienā mirklī pārvērtās mežonīgā pārgalvībā. Cilvēks, kura sirds bija uz asfalta, kurš par panākumiem spēja priecāties kā bērns, bet pēc neveiksmēm nekautrējās no asarām. Lai gan itālieša agresīvais braukšanas stils bieži vien izraisīja konkurentu dusmas, ikviens bijušais kolēģis atceras, ka ārpus sacīkšu auto kokpita Andrea bija ļoti jauks, absolūti pozitīvs cilvēks. F-1 sabiedrībā viņam bija daudz draugu, jo uz tik šarmantu personu nebija iespējams ilgi turēt ļaunu prātu...

1959. gadā Romā dzimušais Andrea de Čezariss no 1980. līdz 1994. gadam pārstāvējis desmit F-1 komandas un deviņām no tām guvis ieskaites punktus par finišu pirmajā sešniekā, taču 208 sacīkstēs nav ticis pie uzvaras, lai gan piecreiz kāpis uz goda pjedestāla. Viņa augstākie sasniegumi ir divas otrās vietas, kas izcīnītas 1983. gadā ar „Alfa Romeo". Tomēr jāpiebilst, ka no visiem viņa komandas biedriem, kas braukuši ar tādām pašām mašīnām, pie uzvaras ticis vien Džons Vatsons ar „McLaren", un tas noticis vēl tālajā 1981. gadā, kad Andrea aizvadīja savu pirmo pilno sezonu. 1982. gadā ASV Rietumu „Grand Prix" izcīņā Longbīčā 22 gadu vecumā de Čezariss kļuva par jaunāko pilotu F-1 vēsturē, kurš izcīnījis pirmo starta vietu. Savu labāko sniegumu viņš allaž demonstrējis tieši grūtajās Monako un Spa trasēs...

Ar agresīvu braukšanu un biežām avārijām De Čezariss izcēlās jau zemākajās formulu klasēs. 1979. gada septembrī Britu F-3 sacīkstēs Oultonpārka trasē tieši viņš izraisīja bēdīgi slaveno sadursmi, kura gandrīz iznīcināja nākamā pasaules čempiona Naidžela Mansela karjeru. Ar smagu muguras skriemeļu kontūziju angļu pilots tika hospitalizēts. Taču de Čezarisam šādas efektīgas avārijas mijās ar spožām uzvarām, tāpēc viņš tika uzaicināts uz Rona Denisa „Project 4" komandu startēt F-2 Eiropas čempionātā. Savu lielo iespēju debitēt F-1 bijušais kartinga pasaules čempions un britu F-3 vicečempions Andrea de Čezariss sagaidīja 1980. gada sezonas otrajā pusē, kad „Alfa Romeo" komanda piedāvāja viņam avārijā Hokenheimā bojāgājušā Patrika Depaljēra vietu. 21 gada vecumā debitējot Kanādas GP izcīņā, Andrea kvalificējās 8. starta vietā, bet sacīkstēs pēc 8 apļiem izstājās ar uzsprāgušu dzinēju. Savā otrajā startā Votkinsglenā viņš jau otrajā aplī piedzīvoja sadursmi ar Dereku Deiliju. Pateicoties sava tēva — tabakas izstrādājumu vairumtirgotāja, kurš apgādāja ar cigaretēm kioskus visā Romā, — sakariem ar „Marlboro" kompānijas augstāko vadību, 1981. gada sezonu 22 gadus vecais de Čezariss uzsāka jau „augstākajā līgā" — „McLaren" komandas sastāvā, ko pirmo gadu vadīja Rons Deniss. Sestā vieta Imolā togad bija jaunā itālieša labākais sasniegums, bet slavens viņš kļuva pavisam cita iemesla dēļ — ar savu pārmērīgi agresīvo braukšanas stilu, avārijām un neskaitāmām sadauzītām mašīnām. Normālā sezonā pilots parasti piedzīvo ne vairāk par trim avārijām, bet Andrea togad 15 sacīkstēs pamanījās avarēt 18 reižu — tas joprojām ir neoficiāls F-1 rekords! Tāpēc nebija nekāds brīnums, ka pirms sacīkstes Zandvortā komanda vienkārši bez paskaidrojumiem atsauca viņa līdzdalību Holandes GP izcīņā, — lai kvalificētos startam 13.pozīcijā, jau atkal treniņos bija „norakstīta" kārtējā „McLaren" formula. Lai novērstu sava karstasinīgā pilota radītos tehnikas postījumus, komandas mehāniķi tosezon esot bijuši spiesti nostrādāt 120 virsstundu. Vienīgais, ko Rons Deniss pirms katra starta nepaguris atgādināja savam karstasinīgajam pilotam, bija — pirmajos apļos turies pēc iespējas tālāk no sava komandas biedra Džona Vatsona! Pat sakari „Marlboro" varas gaiteņos jaunajam itālietim nepalīdzēja saglabāt vietu „McLaren" staļļos nākamajai sezonai. Vēl vairāk — kopš tā laika Rons Deniss nekad vairs nav nolīdzis nevienu itāliešu pilotu...



Ļoti iespējams, ka ar to pašu arī Andrea īsā un spilgtā F-1 karjera būtu galā, taču „Marlboro" atbalsts viņam palīdzēja atgriezties pie „Alfa Romeo" stūres. Slavenā konstruktora Karlo Čiti konstruētajai „Alfa Romeo 182" mašīnai ar jaudīgo V-12 dzinēju bija uzvarētāja potenciāls, taču pati komanda savā būtībā bija pārāk itāliska, pārāk emocionāla, temperamentīga un haotiska, tai pietrūka britu komandās valdošās dzelžainās subordinācijas un disciplīnas. Protams, ka šeit de Čezariss jutās kā mājās, tāpēc likumsakarīgi, ka tieši „Alfa Romeo" tika aizvadītas divas labākās sezonas viņa karjerā. 1982. gadā Monako GP izcīņā de Čezariss pirmo reizi kāpa uz goda pjedestāla. Viņš toreiz varēja pat uzvarēt, kad pirms pēdējā apļa izstājās līderis Didjē Pironi, taču, veicot pēdējo apli, Andrea pilotētā „Alfa Romeo" bākā izbeidzās benzīns un pie pirmās uzvaras tika Rikardo Patrēze. ASV Rietumu „Grand Prix" izcīņā Longbīčā 22 gadu vecumā de Čezariss kļuva par jaunāko pilotu F-1 vēsturē, kurš izcīnījis pirmo starta vietu. Turklāt „Alfa Romeo" komandai tā bija pirmā „Pole position" kopš 1952. gada. Zīmīgi, ka Andrea savu labāko laiku,

Turpinājums 6. lpp

A Moto ziņas

Izstāde kā iespaidu avots

Artis Eglītis
Foto: Artis Eglītis

Latvijas apstākļos iespaidus, kas notiek motociklu pasaulē, vienuviet tikpat kā nav iespējams savākt: specializētu motopreses izdevumu mums nav, publikācijas citos masu medijos ir fragmentāras un bieži vien paviršas, internets grēko visos virzienos, pieejamo modeļu katalogs izdots netiek. Tātad nekas cits neatliek, kā doties uz izstādi „Motocikls 2015", lai saprastu, no kā šobrīd pārtiek Latvijas mototirgus. Kopējais secinājums — vienotu iespaidu tāpat izveidot neizdevās, tikai atsevišķus priekšstatus, jo izstāde iznākusi tāda paskopa.

Trīs zvaigznes

Viena no izstādes lielākajām zvaigznēm, kas atradās gluži vai ekspozīcijas centrā, bija jaunās paaudzes „Yamaha YZF-R1", kam tikai saglabāta kopējā koncepcija, bet pārveidota visa konstrukcija. Ražotājs lepojas, ka 200 ZS jauda sasniegta pie 199 kg masas, turklāt masa mērīta uzpildītā stāvoklī ar visiem ekspluatācijas šķidrumiem. Tāpat „Yamaha" superbaiks beidzot var lepoties ar dizainu, kas jo interesanti izskatās tieši Ķīpsalā eksponētajā sarkani baltajā krāsojumā. Alumīnija degvielas tvertnei piešķirta īpaši skulpturāla forma. Mazliet mulsina tas, ka priekšpuses dizainā vairs nedominē lukturi, taču, ieslēdzot it kā nemanāmās LED diodes un apakšējos lēcu prožektorus, iespaids krietni mainās. Izskata ziņā „Yamaha R1" varēs pamēroties ar itāliešiem, taču cena būs saprotamāka.

Lai nešķistu, ka visiem Itālijas motocikliem jābūt nepiedodami dārgiem, „Ducati" laida klajā sēriju „Scrambler", kas gan ar kopējo stilu, gan ar apģērbu un aksesuāriem, gan ar reklāmas katalogu noformējumu rada asociācijas ar 60. gadu „Dolce Vita" dzīvesveidu. „Scrambler" izmanto V2 cilindru 803 cm3 75 ZS motoru un pieejams četrās dažādās modifikācijās: lētāka un skopāka ir „Icon", bet labāk aprīkotas — „Urban Enduro", „Full Throttle" un „Classic". Pie galvenajiem plusiem par labu „Ducati Scrambler" jāmin ne tikai salīdzinošā pieejamība un konstrukcijas vienkāršība, bet arī bagātīgais papildaprīkojuma katalogs, kas ļauj katram pircējam pašam nokomplektēt savu „Scrambler" — divus vienādus atrast būs grūti.

Aizvien lielāko kumosu no ceļa un bezceļa tūrisma motociklu pīrāga cenšas nokost „KTM", kas turklāt izstrādā nevis cacīgus krosoverus, bet gan robustus džipveidīgus močus dažādiem dabas apstākļiem, reklāmā uzsvaru liekot uz drošumu un saudzīgumu pret lietotāju. Spožākais paraugs ir jaunais „KTM 1290 Super Adventure", kas dižojas ar lielākas kubatūras un jaudas V2 motoru nekā pērn (1301 cm3 un 160 ZS), pusaktīvajām elektroniski vadāmām piekarēm, ABS sistēmu, kas darbojas arī pagriezienos, LED lukturiem, kas līkumos griežas līdzi stūrei, un citām smalkām iekārtām.

Šāds uzskaitījums liek domāt, kam īsti būs vajadzīgs lētākais un vienkāršākais „KTM 1050 Adventure", kas arī ir gada jaunums. Tam ir skopāks aprīkojums, vājākas piekares, mazāka benzīnbāka un pieticīgāks dzinējs (1050 cm3, 95 ZS). Kopumā „KTM Adventure" saimē ir jau četri modeļi, kas padara izvēli interesantāku. Zinot mūsu pircēju mentalitāti un ņemot vērā to, ka cenas starpība nav tik astronomiska, mēs prognozējam, ka klienti veikalā balsos par jaudīgāko un elektroniski progresīvāko.

Elektriķi un citi jaunumi

Elektriskais transports lēni klauvē arī pie motociklistu durvīm, turklāt, ja spriežam pēc šīs izstādes, dara to itin pārdomāti. Jau pērn Ķīpsalā sekmīgi debitēja franču firma „Moustache" ar augstas kvalitātes un dizaina elektriskajiem divriteņiem. Šogad jau tika pārstāvēta gluži vai visa modeļu gamma, kas nosaukta dažādu nedēļas dienu vārdos. Piemēram, smalks pilsētas dāmu elektrobaiks ar priekšējā dakšā integrētu lukturi un 26 collu riteņiem nosaukts par „Lundi". Apvidus velosipēds „Samedi" ar 27 collu riteņiem, abu riteņu atsperojumu un „Bosch" 350 vatu elektromotoru ļauj viegli sasniegt ātrumu 45 km/h. Tikai rēķinieties, ka ekoloģija kopā ar dizainu ir dārgs prieks —līdz pat 5700 eiro.

Vēl dīvaināku iespaidu rada „KTM Freeride E-XC", kas vairs nav nekāds velosipēds, bet gan pilnvērtīgs enduro motocikls par 11 300 eiro ar bāzes jaudu 15 ZS, ko īslaicīgi var palielināt līdz 22 ZS. Jocīga sajūta pārņem brīdī, kad braucošu moci pavada tikai neliela švīkstoņa. Šo spēkratu mērķauditorija varētu būt ļaudis, kam patīk vizināties pa mežu savā privātīpašumā, nebiedējot vāveres un stirnas. Protams, šāds pielietojums, kad var pasportot un tad likt motociklu pie rozetes lādēties, ir daudz reālāks nekā ikdienas braucieniem uz darbu vai sestdienās pie sievasmātes, taču pagaidām galīgi nav skaidrs, cik šādu zemes īpašnieku, kas aizraujas ar elektriskiem močiem, mums ir.

Kaut kas pilnīgi pretējs un tajā pašā laikā ļoti līdzīgs praktiskuma (vai neprak-tiskuma) ziņā ir „Can-Am Maverick 1000R XDS Turbo" — būtībā divvietīgs apvidus bagijs ar litrīgu 121 ZS jaudas turbomotoru, 25 000 eiro cenrādi un absolūti nekādu utilitāro vērtību. Toties pie šā bagija, kā arī jaunā trīsriteņu motocikla „Can-Am Spyder F3S" publika spietoja bariem, it īpaši sestdienā. Spaideram šogad ir jauns rāmis un citas ģeometrijas regulējama ergonomika, kad braucēja kāpšļi pavirzīti uz priekšu, bet stūre pastiepta atpakaļ. Ergonomiku var pielāgot katram pircējam, bet ABS, stabilizācijas sistēma, kruīzkontrole, un dinamiskais stūres pastiprinātājs ļauj izmantot šo ekstravaganto trīsriteni arī tāliem šoseju izbraukumiem.

Uz šādu konstrukciju fona pārējie motocikli šķita „pārāk normāli", lai gan pārdošanas apjomu statistiku veidos tieši tie. Piemēram, „Yamaha" nesen ieviestā modeļu sērija „MT" šauj visos virzienos. Vajadzīgs interesants 125 cm3 motocikls iesācējiem? Derēs viencilindra „Yamaha MT-125". Gribat tipisku universālu asfalta motociklu gan ikdienai, gan atvaļinājumam, kas neapniks pēc vienas sezonas? Jums adresēta „Yamaha MT-09 Tracer" ar trīscilindru 847 cm3 motoru un ērtāku ergonomiku. Apnikuši pelēkie opīšu motocikli? Apskatiet stantraideru baiku stilizāciju „Yamaha MT-07 Moto Cage" ar divcilindru 689 cm3 dzinēju un sarkaniem dizaina akcentiem. Par dažādību „Yamaha" noteikti pelnījusi plusu.

Lai nešķistu, ka čoperu un kruīzeru segmentā valda stagnācija, „Kawasaki" atgriezās pie reiz iecienītās koncepcijas, kad rindas divcilindru spēka agregāts tiek apvienots ar zemu sēdekli, augstu stūri un pagarinātu riteņu bāzi, taču dizains nevis jau septiņpadsmito reizi citē klišejisko „Harley Davidson", bet gan veidots aktuālākā „power-cruiser" manierē. Jaunais „Kawasaki Vulcan S" ar mēreno 649 cm3 motoru varētu kļūt par vienu no kompānijas šāgada dižpārdokļiem, taču nelaime tā, ka izstādē to nevarēja kārtīgi apskatīt: „vulkāniņš" bija iespiests starp citiem tikpat melniem motocikliem.

Turpinājums 8. lpp

Sirds uz asfalta

Turpinājums no 4. lpp

par vienu sekundes desmitdaļu pārspējot līdzšinējo līderi Nikiju Laudu, uzrādīja pašā pēdējā kvalifikācijas aplī, kad pat viņa paša komanda vairs nesekoja rezultātiem monitorā. Andrea, no laimes apraudājies, nākamajā dienā sacīkstes sāka vareni, pirmos 15 apļus aizvadot kā līderis un piedzīvojot 22 minūtes slavas, līdz kļūdījās, apdzenot atpalicēju, un palaida garām Nikiju Laudu. Mēģinot atgūt līderpozīcijas, temperamentīgais itālietis pārcentās un kādā līkumā trāpīja apmalē... Austrijā viņam gadījās vēl lielāks nesmukums — startā cenšoties apdzīt konkurentu, Andrea ar pārāk plašu manevru ietrieca apmalē otru „Alfa" pilotu Bruno Džakomelli. Pēc incidenta komandas biedri nesarunājās divas nedēļas, līdz Andrea godīgi atzina savu vainu un lūdza partnerim piedošanu.

1983. gadā „Alfa Romeo" formulas jau izmantoja turbodzinējus un Andrea spēja izcīnīt divas otrās vietas — Hokenheimā un Kaialami. Vistuvāk uzvarai viņš bija Beļģijas GP izcīņā Spa trasē, kur lielāko distances daļu nobrauca kā līderis, noturot aiz sevis Alēnu Prostu, taču diemžēl pēdējos apļos neizturēja dzinējs. Togad čempionāta kopvērtējumā Andrea sasniedza savu karjeras augstāko virsotni — 8. vietu. Sezonu starplaikā „Marlboro" centās iebīdīt savu favorītu „Ferrari" komandā, taču Renē Arnū atteicās pāriet uz „Ligier", tādēļ darījums nenotika un de Čezariss tā arī nekad nerealizēja savu sapni pilotēt „Ferrari". 1984. gadā Andrea pārstāvēja „Ligier" komandu un guva vien trīs punktus, par spīti „Renault" turbodzinēja potenciālam. Nākamā sezona iesākās ar cerīgu 4. vietu Monako, taču turpinājums nesekoja. Kad Austrijas trasē viņa pilotētā „Ligier" formula apmeta efektīgu četrkāršu „salto mortale", Gijs Ližjē, sarēķinājis visus izdevumus, ko ar savu agresīvo braukšanu 20 mēnešu laikā bija sarūpējis viņa pilots, paziņoja, ka „šī vīra pakalpojumus komanda vairs nevar atļauties".

1986. gadu Andrea pavadīja mazbudžeta komandā „Minardi". Žurnālisti jokoja, ka „Minardi" dzinējs ir tik neizturīgs, ka slavenajam „krešerim" pat neizdodas sasniegt pietiekamu ātrumu, lai efektīgi avarētu. Pirmo reizi karjerā Andrea palika pavisam bez punktiem. 1987. gadā viņš ar sava uzticamā sponsora atbalstu sēdās pie „Brabham-BMW" stūres un kvalifikācijā atkal bija konkurētspējīgs, taču jaudīgie „BMW" turbomotori bija neuzticami un sacīkstēs pārāk bieži eksplodēja dūmu un liesmu mākoņos. Vienīgo reizi finišu izdevās sasniegt Beļģijā, kur Andrea palika trešais aiz Prosta un Johansona. Meksikā viņš pārdroši apdzina 2. pozīcijā braucošo Airtonu Sennu, bet jau nākamajā līkumā nespēja nobremzēt un izlidoja no trases. 1988. gadā Andrea brauca ar „Rial" formulu, finišēja 4. vietā Detroitā, bet Kanādā un Austrālijā brauca pirmajā sešniekā, kad pēdējos apļos izbeidzās degviela. Gandrīz visas pārējās sacīkstes beidzās ar avārijām, kas izsmēla komandas budžetu. Sezonas otrajā pusē „Rial" kasē izbeidzās nauda — palika vairs tikai septiņi tehniskie darbinieki —, tāpēc nav nekāds brīnums, ka Moncas pirmajā līkumā formulas stūresrats vienkārši atdalījās no mašīnas un palika Andrea rokās... Nākamajai — 1989. gada — sezonai Andrea nopietni gatavojās itāliešu „Dallara" komandā, kurai viņš pats sagādāja „Marlboro" sponsorēšanas līgumu. Savā iemīļotajā Monako trasē Andrea atkal cīnījās par vietu uz pjedestāla, kad viņu brutāli bloķēja Nelsons Pikē, kuru viņš tobrīd jau gatavojās apsteigt par apli. Abas formulas saāķējās riteņiem, Andrea, galīgi zaudējis savaldīšanos, kliedza uz brazīlieti un rādīja viņam nejaukus žestus, taču trīskārtējam čempionam tobrīd viss jau bija vienalga... Divas sacīkstes vēlāk Andrea aizkavējās startā un izraisīja sadursmi ar savu „Dallara" komandas biedru Aleksu Kafi brīdī, kad tas centās viņu apsteigt par apli. Par šīm neveiksmēm viņš revanšējās Kanādā, slapjā trasē finišējot trešais aiz abiem „Wiliams" pilotiem Būtsena un Patrēzes, un uz pjedestāla no laimes apraudājās. Kā vēlāk izrādījās, šis bija pēdējais pjedestāls Andrea karjerā... 1990. gada sezona „Dallara" komandā pagāja bez punktiem un ar vairākām nopietnām avārijām, bet 1991. gadu Andrea uzsāka sava vecā paziņas no F-3 laikiem — Edija Džordana — jaunajā komandā, kurai daudzi solīja spožu nākotni. Sezona sākās ar dzinēja defektu Fēniksā, tad izstāšanās no cerīgas pozīcijas Monako, kam sekoja finišs 4. vietā Kanādā un Mehiko, turpinājumā — sestais Francijā, piektais Vācijā, pēc tam avārija Anglijā piekares defekta dēļ. Beļģijā kvalifikācijā gan nācās zaudēt jaunajam komandas biedram debitantam Šūmaheram, taču pašās sacīkstēs Andrea no 9. vietas spēja aizcīnīties līdz 2. pozīcijai un jau ķēra rokā līderi Sennu, kad pēdējos apļos pēkšņi un negaidīti izbeidzās „Ford V8" dzinējs. Vienīgo nopietno kļūdu viņš togad pieļāva Japānā, 2. aplī kādā līkumā nenoturoties trasē un avārijā paraujot sev līdzi arī abas „Dallara" formulas. Sezonas kopvērtējumā sasniegta 9. vieta, — labākais rezultāts kopš 1983. gada. Diemžēl nākamajai sezonai Džordans bija sarunājis sponsorēšanas līgumu ar tabakas kompāniju „Barclays", tādēļ Andrea ar savu personālo sponsoru „Marlboro" šajā komandā vairs nevarēja palikt. Viņš devās uz „Tyrrell" un savu labāko sniegumu parādīja Meksikā — no aizmugures izlaužoties līdz finišam 5. pozīcijā, pa ceļam apdzenot Žana Alezī „Ferrari" —, kā arī Japānā — no 9. starta vietas izcīnot 4. vietu finišā. Diemžēl karjeras turpinājums jau gāja pa lejupejošu līkni... 1993. gada sezona „Tyrrell" komandā noslēdzās bez punktiem, un nākamajam gadam Andrea vairs nesaņēma darba piedāvājumus. Tiesa, 1994. gadā viņš tomēr aizvadīja 11 sacīkstes, divās aizstājot diskvalificēto „Jordan" pilotu Ediju Irvainu un deviņās — savainoto „Sauber" pilotu Karlu Vendlingeru. Divus posmus pirms 1994. gada sezonas beigām Andrea pielika punktu savai 15 gadu ilgajai un 208 sacīkšu garajai F-1 karjerai. Tobrīd vairāk sacīkšu par viņu bija aizvadījis tikai viens pilots — Rikardo Patrēze. Pēc F-1 karjeras beigām de Čezariss sekmīgi darbojās valūtas tirgū, bet lielāko daļu sava laika pavadīja, nodarbojoties ar vindsērfingu Havaju salās.

Kvalitatīvai auto mazgāšanai atbilstoši mazgāšanas līdzekļi

POLAR

Iestājoties pavasarim, daudzi auto īpašnieki uz savu automašīnu virsbūves daļām pamana sīkas asfalta un gumijas daļiņas, kvēpus, sāli, eļļas plankumus un citus netīrumus. Ļoti auksti vai, tieši pretēji, dubļaini laika apstākļi ierobežo automašīnas virsbūves regulāru mazgāšanu, tādēļ ilgāku laiku nostāvējušu un piekaltušu netīrumu nomazgāšanai būs nepieciešams daudz vairāk laika un mazgāšanas līdzekļu. Polar mazgāšanas līdzekļi nav kaitīgi apkārtējai videi, tādēļ ir pieļaujama to lietošana arī piemājas zālienā.

Jaunie bezkontakta (augstspiediena auto mazgāšana) Polar mazgāšanas līdzekļi lielā mērā atvieglo automašīnu mazgāšanu, nodrošinot ātru un augsta līmeņa mazgāšanas rezultātu.

Biezu un blīvu netīrumu atmiekšķēšanai mikro-emulsija
Polar Microdegreaser

Līdzeklis dziļi iesūcas caur blīvi pielipušiem netīrumiem līdz pat automašīnas virsbūves virsmai. Polar Microdegreaser lietošana ievērojami samazina skrāpējumu risku, kas var rasties mazgāšanai izmantojot sūkli vai birsti. Līdzekli vienmērīgi izsmidzina uz netīrajām automašīnas virsmām un 5-10 minūtes atstāj atmiekšķēties. Vienmērīgi izsmidzina virzienā no apakšas uz augšu un no aizmugures uz priekšu, lai izvairītos no sablīvējumiem un nenoklātām strīpām, noskalo ar augstspiediena iekārtu. Pēc tam mazgājiet automašīnu kā parasti.

Vasarā asfalta vai bituma traipi uz auto virsbūves ir neizbēgami, bet, lai tos notīrītu būs nepieciešams
Polar Asphalt Remover

Līdzeklis acu mirklī šķīdina asfalta, darvas un bituma traipus. Noskalošana ar augstspiediena iekārtu būtiski samazina skrāpējumu risku, kas var rasties mazgājot ar sūkli vai birsti. Polar Asphalt Remover ir neaizstājams līdzeklis, lai notīrītu darvas un asfalta netīrumus no automašīnas virsbūves mājas apstākļos, kā arī pirms automātisko auto mazgātavu izmantošanas. Unikāla Polar Asphalt Remover recepte pieļauj tā lietošanu gan uz sausām, gan mitrām virsmām. To var lietot arī citu traipu notīrīšanai, tomēr asfalta traipu noņemšanai tas būs efektīvākais.

Auto virsbūves gala apstrādi veic ar
Polar auto šampūnu

Šeit būs svarīga ari mazgāšana ar rokām. Lai mazgāšanas līdzeklis kvalitatīvi iedarbotos, to nepieciešams uzklāt ar sūkli vai mazgāšanas birsti. Ļaujiet līdzeklim nedaudz iedarboties un noskalojiet. Polar auto šampūns padarīs jūsu auto ne tikai tīru, bet arī spožu.

Darbā ar augstspiediena mazgāšanas ierīcēm jāizmanto īpašs bezkontakta auto šampūns, kas padara virsbūvi tīru un spožu, netērējot laiku mazgājot ar sūkli vai mazgāšanas birsti.

Polar šampūna augstspiediena ierīcēm unikālais sastāvs nodrošina lielisku tīrīšanas rezultātu. Auto šampūns notīra fundamentāli atšķirīgus traipus kā dubļus, tā eļļas traipus, sāli vai citus traipus. Polar HP šampūns piemērots lietošanai gan ar augstspiediena mazgāšanas ierīcēm, gan ar speciālo papildaprīkojumu auto šampūna izsmidzināšanai uz virsbūves.

Spīdošam efektam izmantojiet
Polar auto vasku

Auto vasks novērš dažādu plankumu veidošanos pēc auto mazgāšanas, kā arī veido aizsargslāni auto virsbūves aizsardzībai no agresīvas vides ietekmes. Auto krāsa izskatās košāka un virsbūve ir spīdoša. Polar auto vasks ātri nožūst un veido aizsargkārtu, kas atgrūž un novada ūdeni no automašīnas kopā ar netīrumiem.

Tīrai motortelpai -
Polar dzinēja mazgāšanai

Ja ir nepieciešams nomazgāt motoru, vajadzētu tam atrast piemērotu vietu, jo nomazgātie netīrumi un mazgāšanas līdzeklis var sabojāt virsmu. Pats Polar motoru mazgāšanas līdzeklis nav kaitīgs videi. Ļaujiet motoram atdzist, visas elektronikas daļas, kuras ir jūtīgas pret mitrumu, apklājiet, rūpīgi apsmidziniet dzinēju un tā detaļas ar Polar motoru mazgāšanas līdzekli. Īpaši netīru vietu notīrīšanai varat izmantot birsti. Noskalojiet ar siltu ūdeni, taču nepārspīlējiet ar dzinēja skalošanu ar ūdeni.

Polar HP šampūnam ieteicams izmantot zema spiediena šampūna izsmidzinātāju vai arī lietot to īpašās augstspiediena mazgāšanas ierīču tvertnēs kā to norādījis ražotājs.

Paturiet prātā, ka tiešas saules staros automašīnu nav ieteicams mazgāt!

***PS!** Neviens no Polar mazgāšanas līdzekļiem nav klasificēts kā kaitīgs videi! Videi bīstamus produktus apzīmē ar piktogrammu attēlojot zivi, peldošu ar vēderu uz augšu.*

TELKO

Oficiālais izplatītājs Latvijā DANSG ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANSG.LV

RC Unlimited motobraukšanas akadēmija

AUGSTĀKĀ IZGLĪTĪBA MOTOBRAUKŠANAS JOMĀ

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

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

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

„RC Unlimited" motobraukšanas skola palīdz braucējiem apgūt daudz augstāka līmeņa braukšanas prasmes, kas palīdzēs jums padarīt motociklu ne tikai par patiešām drošu braukšanas līdzekli, bet arī kļūt par īstu motocikla vadīšanas profesionāli.

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

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

Viss, kas pirms tam izraisīja nedrošību vai likās neiespējami, kļuvis uzjautrinoši vai vispār pārstājis būt ievērības cienīgs, pateicoties apgūtajām prasmēm.

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

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

Pieteikšanās un **informācija** par kursiem:

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

A Sports

Ledus ir sakustējies— gaziki mostas kaujai!

Dzintars Kaulakalns,
auto sporta veterāns
Foto no Andra Auziņa arhīva

Vai labi ir pirmos kucēnus slīcināt? Varbūt tomēr civilizēti un kulturāli palīdzēt tiem izdzīvot?...

Jau pirms laba laika laikrakstā „AutoInfo" esmu rakstījis par kravas auto „GAZ" atgriešanos rallijā. Nu tapis tehniskais reglaments, kas apvieno vairākas disciplīnas, un nosūtīts speciālistiem Latvijā, Igaunijā, Lietuvā un Krievijā. Latvijas Autosporta federācija (LAF) ir atļāvusi „GAZ" markas kravas auto piedalīties vēsturiskajā rallijā, rallijā un rallijsprintā. Lietuvā no dažu ralliju organizatoriem jau ir saņemta atļauju rīkot „Truck Cup". Lietuvā arī tiek būvēts pirmais „GAZ-51", un ekipāža ir apņēmības pilna startēt visos rallijos un rallijsprintos, kur vien atļaus ieņemt starta pozīciju. Lietuvieši noteikti grib pacīnīties ar „GAZ" markas kravas auto pašmāju trekā Zarasai miestā.

Par ieceri piedalīties un būvēt „GAZ-51" rallija auto interesi ir izrādījuši arī entuziasti no Krievijas, kā arī jautājuši, cik daudz būs tādu sacensību ar kraviniekiem. Būs gaziki — būs arī sacensības! Jau pašlaik Igaunijā „GAZ-51", „GAZ-52", „GAZ-53" rallija auto ir aptuveni 15 vienības. Igauņi jau pacietīgi un regulāri „ķemmē" Latvijas portālos ieliktos sludinājumus. Dažs fanāts uz Ludzu aiznesās apskatīt pārdošanā izlikto „GAZ-51" kabīni. Beigās gan to savā īpašumā ieguva citi mūsu kaimiņi — lietuvieši.

Latvijā šobrīd rallija kraviniekus būvē divās vietās. Ļoti labi saglabājušos „GAZ-51" savā īpašumā ar visiem dokumentiem ir ieguvis Jānis Grīnvalds. Diemžēl jauneklis vēl nevar izšķirties — būvēt vēsturisko kaujas zirgu, kāds bija viņa tēvam, vai igauņu variantu. Doma ir, ka jātaisa abi.

Man ir lūgums visiem tiem, kuri vēl atceras laikus, kad Latvijā bija pilns ar sporta kraviniekiem, un arī tiem, kuri tos nav redzējuši rallija trasēs, — lūdzu „nesēdiet" uz „GAZ-51", „GAZ-52", „GAZ-53" vai pat „GAZ-33" auto rezerves daļām.

Vai par metāllūžņiem iegūtie eiro jums aizvietos prieku redzēt tiešām labi „saķīlētu" un ar mīlestību uzbūvētu kravas sporta auto. Te nu der ieskatīties interneta vietnēs, kā ripo igauņu pilotētie kravas auto, tad runas par to, ka tas ir lūžņu rallijs, apklusīs.

Lūgšu sabiedrības palīdzību šajā projektā ar rezerves daļām, riepām, krāsām, eļļām, caurulēm.

Esmu jau pieteicis arī par savu daļu projektā — eļļas, krāsas un vēl daži sīkumi no manas garāžas ceļos uz Kuldīgu.

Ir pavasaris, un varbūt jau rudens pusē ieraudzīsim savus labdarības augļus un Jāņa Grīnvalda roku darbu! Palīdzēsim!

Sazināties ar Jāni Grīnvaldu var pa tālruni 26 465 972 vai e-pastu: janis-grinvalds@inbox.lv

Izstāde kā iespaidu avots

Turpinājums no 5. lpp.

Eksotika atslodzei

Jebkuru izstādi daudz vērtīgāku padara reta un eksotiska tehnika, kas piesaista uzmanību un pastiprina gūtos iespaidus. Šajā ziņā Rīgas izstādes allaž grēko, taču kaut ko sirdij atrast varēja. Par vērtīgāko uzskatāma apvienības „Retromoto" ekspozīcija, kas šogad orientējās uz trīs „M" — mazpazīstamu mazkubatūras mototehniku. Negaidītākais bija „VEF" motovelosipēds ar normāla mopēda komponējumu. Amatnieciskā kārtā ap 1948.—1950. gadu Rīgā izgatavoti tikai daži eksemplāri, izmantota „Latvello" velosipēda ritošā daļa, kurā rāmja viducī iemontēts krievu „Irtish" 48 cm3 motoriņš. Galvenā īpatnība tā, ka irtišam piedziņa uz pakaļējo riteni notika ar gumijas rullīša starpniecību, kas rotēja tieši pret riepu. Lietus laikā vai dubļos berze tika traucēta, motors rūca, bet braucamais nekur nekustēja. Savukārt „VEF" meistari izgatavoja normālu sajūgu un ķēdes pārvadu uz pakaļējo riteni, tā ieliekot pamatu klasiskajai konstrukcijai, ko pēc vairāk nekā desmit gadiem aprobēja „Sarkanā Zvaigzne" savai „Gaujai".

Turpat „Retromoto" stendā acis priecēja elegants un rūpīgi restaurēts rokenrola laiku skandināvu mopēda dizaina paraugs „Husqvarna Roulette Lyx" no1957. gada ar pilnvērtīgiem pakaļējiem amortizatoriem. Blakus esošā tumši sarkanā „Jawa 50" nākusi no tā paša laika, taču Čehoslovakijā tajos gados par rokenrolu vēl nerunāja. Mūspusē ļoti rets ir arī 1959. gada motorollers „IWL Berlin" ar 143 cm3 motoru, kas Vācijas Demokrātiskajā Republikā gan bija visai populārs. To ražoja Ludvigsfeldē, rūpnīcā, kas Otrā pasaules kara laikā montēja slavenos „DB 600"sērijas aviācijas motorus. Pēc motorolleru perioda 60. gadu vidū rūpnīca iekļāvās valsts apvienībā „IFA" un ražoja kravas mašīnas, bet 90. gados to sev atkal pievienoja „Daimler-Benz". Visu šo vēsturisko peripetiju ietekmē tagad Ludvigsfeldē top „Mercedes-Benz" mikroautobusi un furgoni.

No tūninga pasaules visinteresantākie bija divi „Ducati" („Streetfighter" un „Hypermotard"), kas kalpoja par „Rizoma" tūninga sasniegumu vitrīnu. Lai gan Latvijā „Ducati" un „Rizoma" pārstāv viens un tas pats uzņēmums, firmas biezajos katalogos ir smalkas tehniskas un vizuālas lietiņas dažādu zīmolu braucamajiem. Klasisks rūpnīcas tūninga paraugs ir sporta enduro motocikls „KTM 450 EXC Six Days", kas par nelielu uzcenojumu (salīdzinājumā ar bāzes modeli) izdekorēts ar tehniskajām delikatesēm, kas citos apstākļos būtu jāpērk atsevišķi no „Powerparts" kataloga. Tas atdarina „KTM" rūpnīcas komandas motociklus no 2014. gada starptautiskajām sešdienu enduro sacensībām Argentīnā.

Laba vēsts blakusvāģu cienītājiem. Spriežot pēc izstādes „Motocikls 2015", Latvijā noteiktās ļaužu grupās sāk atdzimt interese par šo īpatnējo transporta līdzekli. Neliels indikators jau bija maliņā noliktais „Honda Gold Wing" saidkārs, taču mūsu pašu Latvijas meistari papildinājuši iepriekš uzbūvēto kastombaiku „Vaira" ar atbilstoša pseidotautiska kiča blakusvāģi, ko nokristījuši par „Imantu". Tagad gaidīsim „board-tracker" stila braucamo „Valdis" vai unikālu skrembleru „Laimdota"...

Kopējais verdikts

Iepriekšējos trīs gadus moču izstāde attīstījās un viesa optimismu, bet šogad vērojams solis atpakaļ. Motocikli gan platības, gan satura ziņā saraujas uz laivu izstādes rēķina. Būtībā šī tiešām bija izstāde „Atpūta un sports" ar nelielu motociklu piemaisījumu kā aktīvās atpūtas sastāvdaļu. Tā arī „Subaru Outback" 2015. gada modelis Latvijā debitēja tieši starp laivām un kuteriem. Atkal Ķīpsalā uzkrītoši atgriezusies tirgošanās sērga — par laimi, ne ar motocikliem. Dominēja motociklistu apģērba un ekipējuma tirgošana no nelielām, Centrāltirgus kioskiem līdzīgām būdiņām. Trakāk bija otrajā hallē, kur „Elkor" sarīkoja savas produkcijas izpārdošanu gluži kā veikalā ar visiem kases aparātiem. Citi velosipēdu tirgotāji neatpalika.

Lai gan šī reportāža liecina par lielu jaunumu birumu, iespaids ir mānīgs, jo pārstāvēto marku skaits mērāms uz vienas rokas pirkstiem. No motoražotāju stendiem varēja atrast vien „Ducati", „Yamaha", „KTM", „Kawasaki", „BRP" ar „Can-Am" zīmolu, un tas arī viss. „Aprilia" viltīgi piezagās maliņā ar vienu motociklu — tūrisma enduro „Capo Nord 1200 ABS" otrā augstākajā aprīkojuma līmenī „Electric Travel Pack". Ķīniešu ražojumu nebija vispār, ja neskaita dažus elektriskos braucamos bērnu rotaļlaukumiem, tātad iespējams, ka Ķīnas skuteri zaudē savu aktualitāti Latvijas mototirgū, lai gan mikrorajonu pagalmi apliecina pretējo. Toties priecē, ka notiek mēģinājumi piesaistīt iesācējus, ko veic ne tikai motoskolas, bet arī „KTM", kas reklamēja motociklus, kuri pieejami ar A2 kategorijas vadītāja apliecību (līdz 34 ZS). Cerams, ka kopējā regresa tendence nekādi nav saistīta ar pēdējā laikā masu medijos aizvien biežāk izskanējušajiem histēriskajiem padomiem, kā uzvesties kara gadījumā...

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO
PAR PIEVILCĪGU CENU!

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

Mēs veicam:
- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaiņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- 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 A-5

Darba laiks:
darba dienās 9.00 - 18.00
brīvdienās - pēc vienošanās

Motors A5
Mūkusalas iela 45c,
t. 67 627 546;
m. t. 29 237 499,
motorsa5@inbox.lv

Pikaso katrā ģimenē!

«Citroën Grand C4 Picasso»

Turpinājums no 1. lpp.

pašmērķīgu avangardu, pat stūre tagad grozās kopā ar viduci, tikai negaidiet, ka instrumentu panelis būs pārcēlies tradicionālajā vietā aiz stūres. Automobilī uzstādīti pat divi krāsainie ekrāni: 12 collu digitālais panelis novietots centrālās konsoles augšdaļā, lai attēlotu autovadītājam svarīgāko informāciju, sākot no mērinstrumentiem un beidzot ar navigācijas sistēmu, un tā grafika un saskarne ir izcilas, bet stāvu zemāk dzīvo mazāks (arī pieskārieniem mazāk jutīgs) septiņu collu skārienjutīgs ekrāns, kurā ir multimediju sistēmas un klimata kontroles informācija un vadība. Ieslēdzot atpakaļgaitu, iedarbojas 360 grādu apkārtskata kameras, un to attēls uz lielā ekrāna ir daudz uzskatāmāks, nekā iepriekš redzēts citos jaunajos auto modeļos.

Pirmais iespaids no pasažiera vietas par salonu: šajā automobilī var komfortabli ceļot; aizmugurējās sāndurvis ir bīdāmas; otrajā rindā ir trīs atsevišķi sēdekļi ar karalisku sevis pārbīdīšanas un atzveltnes regulēšanas diapazonu. Omu uzlabo gaisma no panorāmas jumta, plašais salons un ērtie sēdekļi. Vietas galvai un kājām abās sēdekļu rindās ir pietiekami; sēdekļu atzveltnes ir regulējamas ne tikai priekšējiem, bet arī aizmugurējiem sēdekļiem. Par diviem bagāžnieka grīdā paslēptajiem sēdekļiem jāteic, ka tajos nav ērtāk kā citos septiņvietīgajos kompaktvenos — ērti tur jutīsies tikai bērni un pusaudži, bet var paciesties arī augumā nelieli pieaugušie. Masīvo, augsto aizmugurējo durvju manuāla atvēršana un aizvēršana sievietēm gan nebūs viegla, bet tām iespējams pasūtīt arī elektrisku atvēršanu, nospiežot vienu podziņu.

Šis modelis ir pirmais „PSA Peugeot Citroën" grupas produkts, kas izgatavots uz jaunās modulārās platformas „EMP2" (nākamie modeļi, kas to iegūs, būs „501." kabriolets un „308." hečbeks). Jaunā platforma ļāvusi automobiļa masu salīdzinājumā ar priekšteci samazināt par 140 kilogramiem. Par spīti apjomīgajai virsbūvei, „Grand Picasso" nav nekāds smagais — 1600 kilogramu. Degustēto auto uz priekšu dzen 2,0 litru „BlueHDi" 150 ZS turbodīzelis, līdz 100 km/h tas paātrinās 11,5 sekundēs, un visos ikdienas režīmos dinamika ir allaž klātesoša. Šis komfortablais ekspresis skrien kā vējš, vidēji uz 100 kilometriem patērējot nieka 4,5 litrus degvielas.

Kopējais iespaids no degustācijas brauciena — „Grand Picasso" brauc daudz precīzāk, iznesīgāk un dinamiskāk, nekā varat iedomāties! Galvenais, ka dara to visu krietni labāk par savu priekšteci. Skaņas izolācija un blīvie piekares iestatījumi rada tiešām patīkamu iespaidu, un pasažieri pratīs novērtēt līgano gaitu un salonā valdošo klusumu. Lielceļu ekspresis, kas skrien kā vējš, ar savām solīdajām braukšanas manierēm nepavisam neprovocē agresīvu braukšanu un gluži labi panes pat mūsu Latvijas ceļa segumu.

Kādus auto trūkumus atklāja šis degustācijas brauciens? Sāksim ar to, ka „Grand C4 Picasso" piedāvājumā vispār nav versiju bez panorāmas vējstikla un bez divām papildvietām bagāžniekā. Ne visiem šīs ekstras būs nepieciešamas, bez tām auto droši vien būtu lētāks. Dažiem konservatīvākiem ļautiņiem radīsies jautājums: kāpēc jātaisa tik milzīgs vējstikls, ja braucēju pasargāšanai no saules pēc tam jāuzstāda speciāls širmis? Vadītājam būs jāpierod pie automātiskās pārnesumkārbas pārslēga, kas, sekojot amerikāņu modei, novietots uz stūres, jo šo nelielo sviru pirmajā brīdī var sajaukt ar logu tīrītāju slēdzi. Masīvo, augsto aizmugurējo durvju manuāla atvēršana un aizvēršana sievietēm gan laikam nebūs viegla, bet tām iespējams pasūtīt arī elektriskas atvēršanas iespēju, nospiežot vienu podziņu.

Degustācijas secinājumi

Degustācijas braucienā šī franču minivena sniegtās sajūtas, atklāti sakot, nemaz nelīdzinājās tām emocijām, ko var gūt, aplūkojot „Pablo Pikaso" gleznas. Drīzāk brauciena izjūtas asociējas ar 1984. gada Kannu festivālā ar „Zelta palmas zaru" godalgoto Vima Vendersa filmu „Paris, Texas" un šīs filmas iedvesmoto kulta rokgrupas „U2" slavenāko albumu „The Joshua Tree", kā arī divu citu filmas iedvesmotu grupu „Texas" un „Travis" mūziku, kura, kā pārliecinājāmies, lieliski iederas auto salona gaisotnē. Man tiešām patika ar šo auto braukt, un es būtu gatavs sēdēt pie „Grand Picasso" stūres ne tikai līdz Pērnavai, bet kaut vai līdz Parīzei un Teksasai. „Citroën C4 Grand Picasso" piemīt avangardisks izskats, vieglā auto cienīgs izmanīgums un parocīga vadāmība, kas apvienota ar pasažieriem maksimāli komfortabliem brauciena apstākļiem. Jā, „Citroën" beidzot izdevies uzbūvēt patiešām sakarīgu auto, kuram komplimentus izsaka pat tādi snobi, kas līdz šim nicīgi vīpsnāja par jebkuru kruasānu zemē radītu spēkratu. Pat žurnāls „Top Gear" nesen atzinis „C4 Picasso" par labāko ģimenes auto. Tātad, ja nepieciešams dinamisks, ietilpīgs un elegants ģimenes vāgis, „Picasso" noteikti ir apsvēršanas vērts variants. Degustētās mašīnas (2,0 litru „BlueHDi" 150 ZS turbodīzelis) cena — 30 250 EUR, „Grand C4 Picasso" sākuma cena ir 20 090 EUR („1.6 VTi" benzīnnieks ar 120 ZS), bet lētākais no dīzeļiem („1.6 e-HDi" ar 92 ZS) maksā 22 190 EUR.

A Moto tests

Maziņš, bet jau tūrists — «BMW F800GS Adventure»

Ronalds Cimoška

Tautas paruna māca, ka mazs cinītis ir spējīgs gāzt lielu vezumu. Vai tas atbilst patiesībai — to mūsu šāmēneša testā rādīs mazais „GS" sērijas brālis „BMW F800GS".

„F800GS" ievērojami, lai neteiktu vairāk, atšķiras no sava vecākā brāļa „GS1200". Pēc būtības tas ir pavisam cits motocikls. Tam atšķirībā no „lielā brāļa" ir uzstādīts 798 cm3, četrtaktu 85 ZS divcilindru rindas dzinējs ar sauso karteri. Arī pēc savas uzbūves tas vairāk līdzinās neapgūto zemju iekarotājam, nevis ofisam uz diviem riteņiem. Riteņu izmērs ir piemeklēts pēc labākajām enduro tradīcijām: priekšā 90/90-21, aizmugurē — 150/70-17. Motocikls ir aprīkots ar spieķotiem diskiem, kas jau paši par sevi nodrošina labu izturību pret triecieniem. Papildus šādu konstrukciju var aprīkot ar kamerām, kas ļaus jums atgriezties mājās arī ar kvadrātainiem diskiem atšķirībā no vieglmetālu sakausējuma analogiem.

Motocikls ir diezgan augsts — sēdeklis atrodas 880 mm virs zemes, kas zemāka auguma cilvēkiem var sagādāt ne mazums problēmu. Kā opcija gan ir pieejams arī 850 mm sēdeklis, bet, pirms iegādājaties šādu motociklu, visādā ziņā sākumā pārliecinieties, ka tas atbilst jūsu augumam, lai nevajadzētu vadāt līdzi nelielu ķeblīti. Tas gan attiecas tikai uz apstāšanās gadījumiem, jo gaitā motocikls ir ļoti ērts un paklausīgs. Par vadītāja vietas ergonomiku bavārieši ir pelnījuši visai augstu atzīmi. Ir pārdomāts viss līdz pat sīkumiem: gan vadītāja kāpšļu izvietojums — ar „F800GS" ir ļoti ērti braukt, stāvot kājās —, gan vadīšanas ērtums. Nekādu pretenziju, tikai augstākā atzīme.

„Adventure" modelis standartā nāk diezgan labi „nopakots". Tam ir dzinēja aizsargstieņi, aizmugurējo koferu stiprinājumu rāmis arī diezgan labi pasargā korpusu kritiena gadījumā. Gods kam gods, bavārieši nav centušies īpaši ekonomēt uz drošības rēķina, arī bremžu sistēma „F800GS Adventure" ir aprīkota pēc augstākās klases standartiem — divi 300 mm peldošie diski ar divu virzuļu mehānismiem priekšā, viens 265 mm disks ar viena virzuļa mehānismu aizmugurē — un vajadzības gadījumā droši apstādinās pat nelielu tanku.

Šim motociklam ir vēl kāda ļoti noderīga opcija ilgiem ceļojumiem — zem sēdekļa novietota 24 litru degvielas tvertne. Ievērojot šā braucamrīka mēreno apetīti — vidēji 4,7l/100 km —, degvielas uzpildes vietās jūs nebūsiet biežs viesis.

Motocikla „kreisera" ātrums uz šosejas ir aptuveni 130—140 km/h. Ja brauksiet ātrāk, jūs sāks nepatīkami nomākt paralēlā divnieka vibrācijas. No vienas puses, inženieri ir izdarījuši maksimumu, lai norobežotu vadītāju no vibrācijām, tomēr pilnībā izārstēt dzinēju no „kratīkļa" tiem neizdevās. Pārslēdzoties uz augstākiem pārnesumiem, labāk negaidīt, kad apgriezieni pietuvosies ierobežotājam un motors „nodzisīs", bet pārslēgties tad, kad vēl ir jūtama „gaļa". Tādā veidā gan izbēgsiet no „kratīkļa", gan dabūsiet sulīgāku paātrinājumu. Jau minēto apstākļu dēļ maksimālo ātrumu šim motociklam pārbaudīt nebija nekādas vēlēšanās, lai jau tiek citiem motocikliem.

Piekare kopvērtējumā uzrādīja diezgan apmierinošus rezultātus — ne pārāk smags „ofrouds" daudz neatšķirās no braukšanas pa asfaltu. Testa laikā daudzās vietās bija ceļa remonts un automašīnu rindu apbraukšana pa pļavu kļuva par pierastu lietu. Priekšējā — apgrieztā tipa — dakša ar 230 mm gājienu un aizmugurējais monoamortizators ar 215 mm gājienu nodrošināja pieņemamu komforta līmeni jebkādos apstākļos.

Vienīgi visā šajā „ofroudismā" nedaudz savādi izskatījās tradicionālā ESA piekares regulēšanas sistēma. Komfortabli — nav šaubu, bet par to, kas ar šo sistēmu notiks nopietnā „ofroudā", mani māc zināmas šaubas. Manuprāt, mārketologiem vajadzētu piedāvāt arī versiju ar parastajām, mehāniski regulējamām piekarēm, par kuru uzticamību „kaujas" apstākļos nevienam šaubas neradīsies. Turklāt jāatzīstas, ka es diezgan sen jau ar zināmu skepsi raugos uz vēl vienu jaunievedumu, kura nosaukums ir... „gāze pa vadiem". Tas nozīmē, ka gāzes rokturim nav tiešās saiknes ar droseli, kā tas bija kādreiz — ar trosītes palīdzību. Tagad gāze ir elektroniska. Ar šādiem motocikliem parasti cilvēkiem patīk iebraukt visai tālu no civilizācijas. Kas notiks, ja kaut kur Mongolijas stepēs pēc neliela kritiena uz labā sāna no ierindas izies elektronika? Ir, par ko padomāt, vai ne?

Kopumā motocikls atstāja ļoti pozitīvu iespaidu. Diena, ko nācās pavadīt ar šo motociklu, pagāja, pilnīgi nemanot, un bija piesātināta ar pamatīga „draiva" un pozitīvisma devu. Motocikls bija ļoti viegli vadāms, neuzņēmīgs pret ceļa segumu un sniedza diezgan augstu komforta līmeni. Kas gan vēl šajā dzīvē ir nepieciešams?

BMW F800GS Adventure

Modeļa gads	2013.
Pašmasa	229 kg
Garums	2305 mm
Riteņu bāze	Priekšā 90/90-21, aizmugurē 150/70-17
Sēdekļa augstums	890 mm
Degvielas tvertnes tilpums	24,0 l
Dzinējs	
Tips	2 cilindru, 4 taktu, rindas
Cilindra diametrs x virzuļa gājiens	82,0X75,6
Darba tilpums	798 cm^3
Kompresijas pakāpe	12,0:1
Jauda	85 ZS/7500 apgr./min
Maks. griezes moments	83Nm/5750 apgr./min
Gāzes sadales mehānisms	DOHC, 4 vārsti uz cilindru
Barošana	Elektroniskā iešprice
Dzesēšanas sistēma	Šķidruma
Starteris	Elektriskais
Transmisija	
Sajūgs	Daudzdisku
Ātrumkārba	6 pakāpju
Galvenais pārvads	Ķēde
Šasija	
Rāmis	Tērauda cauruļu
Priekšējā dakša	43 mm apgrieztā tipa
Aizmugurējā piekare	Tradicionālā, ar elektroniski regulējamu monoamortizatoru
Bremžu sistēma	Hidrauliskā ar ABS
Priekšējās bremzes	Divi 300 mm diski ar 2 virzuļu mehānismu
Aizmugurējās bremzes	Viens 265 mm disks ar1 virzuļa mehānismu
Priekšējā riepa	90/90-21
Aizmugurējā	150/70-17
Maksimālais ātrums	195 km/h

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

Oriģinālās rezerves daļas japāņu auto
NO NOLIKTAVAS UN PĒC PASŪTĪJUMA
4-10 DIENU LAIKĀ
67610 986, 67622 585, fakss 67622 575
SIA «DTS», Vienības gatve 18, Rīga
dts@dts.lv www.DTS.lv

LABAS KVALITĀTES LIETOTAS
RIEPAS
VASARAS UN M+S
FREDA RIEPAS
-PILNS RIEPU SERVISS
-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

REZERVES DAĻAS
Jeep
GMC
Amerikāņu automašīnām
KUBERA AUTO
Jauns veikals!
tel. 29219525
67549500
info@kubera.lv
www.kubera.lv
Rīga, Rumbulas iela 16
Darba dienas: 9.00 - 18.00
Sestdiena: 10.00 - 14.00
Svētdiena: slēgts

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS un SERŽU MAIŅA, ALUMĪNIJA METINĀŠANA
RADIATORU SERVISS
KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA
SIA OPPOZIT
Maskavas ielā 433B
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.oppozit.lv

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