



2. lpp



6. lpp



5. lpp

Ēem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

JŪLIJS / AUGUSTS
NR. 6 / 2015 (210)

www.autonews.lv

A Degustācija

Jeep Renegade degustācija



Agnis Krauja

Kurš gan būtu varējis iedomāties, ka par „all-American brand” lepni dēvētais „Jeep” zīmols reiz piederēs itāliešiem! Taču kopš iekļaušanās „FIAT” koncerna sastāvā „Jeep” ir piedzīvojis strauju uzplaukumu — paplašinātā modeļu gamma papildināta ar daudziem tehnoloģiskiem, dizaina un kvalitātes uzlabojumiem. Tas nesīs lielus panākumus — visā pasaulē „Jeep” pārdevis vairāk nekā vienu miljonu automobiļu, savukārt Eiropā pārdošanas apjomi pieauguši pat par 69,6 procentiem, sasniedzot

jaunu rekordu — 100 tūkstošus pārdotu automobiļu mēnesī!

Taču vārds uzliek pienākumu. Nevienš nešaubās, ka „Ferrari” ir jābūt ātram — tā jau ir aksioma. Gluži tāpat visiem ir skaidrs, ka „Jeep” ir jābūt spēcīgam bezceļos! „Jeep Renegade” ir leģendārā amerikāņu zīmola jaunākais izstrādājums, kas izgatavots, izmantojot „FIAT” modeļu platformu un tehniskos resursus, tomēr auto dizains tapis Detroitā. Jau pirmais skatiens uz „Renegade” siluetu, septiņu iedaļu radiatora režģi un apaļajiem lukturiem liek atpazīt „Jeep”. Jūtams, ka dizaineri ļoti

centušies piešķirt savam lolojumam „džipiskumu”. Lai tas būtu īsts „Wrangler” pēctecis — kantains kā ķieģelis, no skata robusts, ar apaļiem lukturiem un ikonisko „Jeep” radiatora režģi. Lai nekas neliecinātu par radniecību ar „Fiat”. Bildēs gan jaunais auto ar tā milzīgajiem, apaļajiem lukturiem izskatās savādi rotaļīgs, nedaudz pēc kāda mulţeņu tēla, dabā — jau daudz labāk. Sejas izteiksme sākumā šķiet jocīga, bet pēc kāda laika — simpātiska. Izceļas īpatnējie aizmugurējie lukturi, kuru „X” formas dizains radīts pēc līdzības ar militārā stila degvielas tvertni, kas bija novieto-

ta leģendārā karotāja „Wrangler” aizmugurē. Efektīgi oranžā virsbūve izceļ „Renegade” dizaina atšķirības salīdzinājumā ar jebkuru citu mazo krossoveru. Varētu domāt, ka kantainais virsbūves siluets ir nederīgs no aerodinamikas viedokļa, taču mazā apvidnieka aerodinamiskās pretestības koeficients iekļaujas robežās no 0,34 līdz 0,36. Pēc ārējiem izmēriem „Renegade” balansē starp pazīstamo džipārdokli „Nissan Juke” un „Opel Mokka”. Jaunā itāliešu—amerikāņu kopdarba garums ir 4232 mm, kas ir teju par 10 cm vairāk kā „Juke”, bet par 4,6 cm mazāk

nekā „Opel Mokka”. Vislīdzīgākais renegātam pēc visiem ārējiem parametriem ir „sniega cilvēciņš” — čehu vācietis „Škoda Yeti”.

Šis ir pirmais „Jeep”, ko ražo ārpus Amerikas. „Renegade” mazuli ražo tikai un vienīgi Itālijā, bet Amerikā uz konveijera lentes tam kāpt vispār nebūs lemts. Tātad visi „Jeep” fani Amerikā, kā arī pārējos 100 pasaules tirgos „Renegade” saņems tieši no Itālijas rūpnīcas. Automašīnas pamatā ir itāliešu „Fiat 500L” platforma, taču konstruktīvi abi modeļi ir atšķirīgi. „Renegade” riteņu bāze ir 2570 mm — par 45 mm īsāka. Uz tās pašas platformas radītais krossover „Fiat 500X” tomēr ir pavisam cits auto — dizains ar kupejas siluetu, iekšā mazāks un ar cietāku piekari, tātad vairāk piemērots pilsētai. Turklāt „Renegade” motora pārsegs ir izgatavots no alumīnija, bet aizmugurējā piekarē ir „McPherson” statņi ar trijām apakšējām svirām, kā īstam purva bridējam pieklājas. Sākot ar priekšējo režģi un stingro stāju — šis švits no Apenīnu pussalas nav nekāds parketnieks, tas nepārprotami ir Džips ar lielo burtu! Vislabāk to var redzēt „Trailhawk” aprīkojuma versijā, kurai ražotājs piedāvā par vienu collu augstāku klīrensu, unikālus priekšējās un aizmugurējās daļas apdares elementus, aizsargplāksnes, kā arī alumīnija sakausējuma 17 collu riteņu diskus ar rupja profila riepām visurgājēja stilā, bet galvenais — „Active Drive Low” pilnpiedziņas sistēmu, kas līdzsvaro piekares spēka pārvadu un nodrošina labāko saķeri jebkuros braukšanas apstākļos, neļaujot iestīgt pat sevišķi staigānā dūksnājā vai mīkstās smiltīs.

„Renegade” salonā uzreiz jūtama „džipiska” aura. Par to rūpējas brutālās viduskonsoles līnijas un bezceļa režīmu pārslēdzējs līdzās pārsējumkārbas selektoram. Augsta iekāpšana, diezgan stāva sēdpozicija, pasažiera priekšā uz paneļa novietots masīvs rokturis, kur pieturēties — viss, kā jau džipā pieklājas. Instrumentu paneļa

Turpinājums 4. lpp ➤

Autobrava SKATIES PLAŠĀK!

Gunāra Astras iela 5, Rīga +371 671 462 55

Jeep DŽIPS IR TIKAI VIENS!

LIGUMSS PIEKABES Z/S «Ķiršlejas»

vairāk kā 30 veidu PIEKABES

Tirdzniecības laukumi Rīgā, Smiltēnē, Valkā
Tālr: 2020 2333, 2020 5333
www.ligumss.lv

www.mansvolvo.lv

VOLVO BREMŽU UZLIKU MAINA

AKCIJAS CENA

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

PRIEKŠAS NO **80,- EUR** JAUTĀJIET PIEDĀVĀJUMU JŪSU MODELIM

AIZMUGURES NO **75,- EUR** JAUTĀJIET PIEDĀVĀJUMU JŪSU MODELIM

MŪSA MOTORS RĪGA LABS SERVISS. LABAS CENAS.

SAMARIEŠU APBIEVĪBA LATVIAŠU ARĪENĪBA

Saņem izziņu 30 minūtēs!

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

► autovadītājiem
► ieroču nēsāšanai
► pirmstermiņa komisija

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

autoGāzesServiss
www.heinrihs-gaze.lv

Gāzes iekārta ar **HANA** sprauslām

cena sākot no **679 €**

Garantija, kā vienmēr - 3 gadi!

Ganību dambis 25a, Rīga
T. 29466474, 27707776

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

A Degustācija

«Peugeot 308 GT» degustācija


Agnis Krauja

„Peugeot” ir internacionāls zīmols ar franču saknēm, kuras tam ir dāvājušas francisko identitāti, eleganci un atjautību. Taču šis zīmols ir dzimis tieši Austrumfrancijā, dažādu kultūru krustcelēs — starp latīņu emocijām un vācu izcilību. Tas viss nāk prātā, uzlikojot degustācijai nodoto efektīgo tumši zilo „Peugeot 308 GT”. Pirmie vizuālie iespaidi — atlētisks, proporcionāls, sportiski glīts auto ar uzsvāru uz eleganci un pārliecinošu tēlu. Tagad „Peugeot 308” ir ne tikai jauni dzinēji, jauna piekare un pavisam citāda salona arhitektūra, bet arī pavisam citāds raksturs. Franciņiem raksturīgo gaisīgumu un vieglprātību nomainījusi vāciska noteiktība un rakstura stingrība.

Turklāt „Peugeot 308” ir pirmais modelis kompānijas vēsturē, kas saglabājis savu priekšteča nosaukumu divās sekojošās paaudzēs — daudzi uzskata, ka pēc līdzšinējās prakses to vajadzētu saukt par „309”, tomēr pagājušajā gadsimtā šāda nosaukuma kompaktais hečbeks jau tika ražots 1985.—1993. g. Salīdzinot ar iepriekšējās paaudzes „Peugeot 308”, franču autoražotāja jauno — 308. — modeli ekspertu vērtē kā lielu soli uz priekšu, tāpēc no mārketinga viedokļa tam prasījās jauns apzīmējums, kas to izceltu uz līdzšinējā fona. Jaunajam „Peugeot” ir krietni labākas gaitas un vadāmības īpašības, kā arī elegantāks interjers, kura apdares kvalitāti apskatnieki pielīdzina labākajiem paraugiem klasē. Un citādi nemaz nevar būt, jo „Peugeot 308” ir franču atbilde kompakto automobiļu segmenta etalonam „Volkswagen Golf”. Reiz jau „Peugeot” izdevās sastādīt klases etalonam cienīgu konkurenci ar savu lielisko, „Pininfarina” dizainēto „Peugeot 306”, kas no visiem tālaika kompaktajiem hečbekiem izcēlās ar vislabāko vadāmību un no 1993. līdz 2001. gadam tika saražots vairāk nekā 2,8 miljonus eksemplāru. Pēctecis „Peugeot 307” vairs nevarēja lepoties ar izcilām braukšanas īpašībām, toties piedāvāja revolucionāru plašumu salonā un kļuva par Eiropas „Gada auto 2002”. Laikam jau likumsakarīgi, ka šodien gan septītās paaudzes „Golf”, gan arī tā franču sāncensis var dīzoties ar „Eiropas Gada auto” titulu — „Golf VII” to ieguva 2013. gadā, bet „Peugeot 308” izcīnīja „Eiropas Gada auto” titulu 2014. gadā. Visas Eiropas auto ekspertu pozitī-



vais novērtējums un līdz šim pārdotie vairāk nekā 200 tūkstoši 308. modeļa eksemplāru rāda, ka franči strādā pareizā virzienā. Un to apliecina arī degustācijā pie „Peugeot 308 GT” stūres gūtie iespaidi. Jaunā „Peugeot 308” konstrukcijā izmantotie kompozītmateriāli, alumīnijs un augstas izturības tērauds ļāvuši to padarīt par 140 kg vieglāku nekā līdzšinējās paaudzes modeli, kam ir zināma nozīme dinamikas un degvielas patēriņa rādītāju uzlabošanā. „Peugeot 308” dizains ir kļuvis tāds nedaudz „golfiskāks”, neliela proporcionāli veidota radiatora restīte un interesantas formas lukturi priekšā, sabalansēts, krietni tradicionālāks sānu profils un „atšauts” pakalgalis, kas liecina par pieaugušu praktiskumu. Taču tagad „Peugeot 308” kandidatūru var izskatīt arī tie pircēji, kas kāro iegūt ne tikai praktisku hečbeku ikdienas vajadzībām, bet arī ko sportiskāku. Pavisam nesen franči savu kompakto modeļu klāstu ir papildinājuši ar īpašu automašīnu apakšsēriju — izskata un rakstura ziņā sportiskākiem „GT” modeļiem, turklāt sportiskajā versijā ir iegādājams gan hečbeks, gan universālis. Lai „GT” mašīnas izceltos uz pārējo „308.” fona, tiem ir virkne dizainisku atšķirību: lauvas logo ir pārcelts no motora pārsega uz dekoratīvo režģi un tam, protams, ir pievienota „GT” versijas monogramma; jau standartā tiek uzstādītas pilnās LED priekšējās gaismas ar 62 diodžu elementiem; ir speciāli virzienrādītāji, kas iebūvēti bāmpērā virs sānu restītēm un dinamiski mirgo virzienā no centra uz malām; spoguļiem ir melni korpusi; aizmugurē ir veseli divi plati izplūdes sistēmas uzgaļi; jau rūpnīcā

tiek uzstādīti īpaša dizaina 18 collu riteņu diski. Turklāt „GT” versijām balstiekārta ir pazemināta priekšā par 7 un aizmugurē par 10 milimetriem. Tāpat GT modeļiem virsbūvei ir rezervēta īpaša, magnētiski zila krāsa, kāda vēsturiski izmantota franču sacīkšu auto ārējā noformējumā, lai trasē tie būtu viegli atpazīstami starp sarkanajiem itāliešu, sudrabetajiem vācu un tumši zaļajiem britu konkurentiem.

Par „Peugeot 308” salona arhitektūru var diskutēt daudz un dikti. Kad mazā 35 cm diametra stūrīte un salīdzinoši augstu novietotais instrumentu panelis parādījās 2008. modeļa krossoverā, šāds piegājiens tika uzverts kā kārtējais franču nepieradinātā dizaina izlēciens. Taču tagad šāds stūresrats un instrumentu panelis, uz kuru jāskatās pāri stūrei, ir kompaktklases pamatmodeli, no kā lielā mērā atkarīgi franču autoražotāja ienākumi. Pateicoties izcili plašam stūresrata regulēšanas diapazonam, kā arī vadītāja sēdekļa regulēšanas iespējām, ikviena auguma autovadītājs atradīs savu optimālo pozīciju. Stūresrats ir ļoti patīkams satvērienam, bet tā mazais diametrs apvienojumā ar elektrisko pastiprinātāju nozīmē vieglu braukšanu, atvieglojot ikdienu pilsētas apstākļos. Tiesa, sākumā daudziem šoferīšiem šādi braukt ar zemu nolaistu stūri un skatīties uz mērinstrumentu bloku tai pāri liekas neparasti. Taču, kad pierasts, daudziem rodas jautājums — kāpēc gan šādu ērtu un vienkāršu risinājumu neviens nav izdomājis agrāk... Daudziem patīk arī tā dēvētā „i-Cockpit” koncepcija ar lielo „iPad” izmēra (9,7 collas) skārienjutīgo ekrānu priekšējā panela vidū, kas paredzēts, lai vadītājs varētu visu uzmanību veltīt braukšanai, nevis slēdžu meklēšanai. Skārienjutīgais ekrāns ir viens no gaumīgākajiem, kādu gadījies redzēt modernajos automobiļos — sešas ikonas ļauj izvēlēties atbilstošu funkciju klāstu, maksimāli atbrī-

votot priekšējo paneli no slēdžiem un pogām. Tomēr rīkošanās — vismaz iesākumā — nav nemaz tik vienkārša, ja, piemēram, klimatkontroles pogu uz panela nav vispār — salona temperatūru var regulēt tikai skārienjutīgajā ekrānā. „GT” koncepciju kabīnē turpina standarta sporta sēdekļi un eleganta melnas krāsas apdare ar sarkani nošūtām vīlītēm, radot savdabīgu sportiskas askēzes un vieglas izrādīšanās kokteili. „GT” modeļa sportiskais, mazais stūresrats ar iztaisnoto apakšmalu ir ļoti ērts, kopā ar alumīnija pedāļiem un ātrumpārslēga galviņu tas noskaņo uz sportiskāku braukšanu. Sēdekļi ar savu lielisko sānu atbalstu arī rosina vēlmi braukt azartiskāk nekā parasti. Un griestu apšuvums, kā jau sportiskajās modifikācijās pieklājas, ir tumšā krāsā. Cilvēkam, kam būtiskas ir praktiskās lietas, jāzina, ka bagāžnieka ietilpības ziņā „GT” modeļi no pārējiem neatšķiras — „308 GT” hečbeka un sportvagona modifikācijām kravas novietnes tilpumi standarta konfigurācijā ir attiecīgi 470 (kas ir vairāk nekā „Ford Focus” vai „Golf” hečbekiem) un 660 litru. Citiem vārdiem — „GT” modeļos var vest tikpat daudz, tikai mazliet ātrāk!

kilometriem. Dzinējs darbojas plašā apgriezienu diapazonā, maksimālo griezes momentu sasniedz jau pie 1750 apgriezieniem minūtē. Manuālās transmisijas mehānisms ir neticami precīzs, ļauj iejusties sportista ādā un vingrināties pārslēgšanās meistarībā. Adaptīvais stūres mehānisms atkarībā no automobiļa laterālā pātrinājuma maina pretspēku, nodrošinot precīzīgu vadāmību. To, protams, veicina arī „GT” balstiekārta, kas — atkarībā no virsbūves tipa un uzstādītā dzinēja — priekšā un aizmugurē ir par 10—20 procentiem stingrāka, kā arī par 1 centimetru pazeminātais klīrens. Tā rezultātā braukšanas baudas ziņā „Peugeot 308 GT” ir vismaz līdzvērtīgs klases etalonam „VW Golf” un „Ford Focus”. Kluss, dinamisks, labi vadāms auto, kura piekare ir gana komfortabla pat nelīdzenam asfaltam. Nospiežot centrālajā konsolē esošo „Sport” pogu, „308 GT” salonā ielaužas nedaudz sintētiska dzinēja skaņa, instrumentu panela pulksteņi izgaismojas sarkanā tonī, stūre kļūst smagāka, bet atsaucība uz gāzes pedāli — straujāka, taču par „īstu” sporta auto tas tomēr neklūst. Un



Sportiskos „308 GT” un „308 SW GT” modeļus var izvēlēties ar diviem dzinējiem — vai nu ar 1,6 litru benzīna turbomotoru, vai ar 2 litru „Blue HDI” dīzeli. Benzīnietā jauda, spītējot nelielajam darba tilpumam, ir 205 ZS, un griezes moments sasniedz 285 Nm. Dīzeļdzinējs savukārt attīsta 180 ZS un 400 Nm un, pēc ražotāja datiem, patērē tikai 4 litrus uz 100 kilometriem. Interesanti, ka benzīna motoru „Peugeot” piedāvā tikai kombinācijā ar sešu pakāpju manuālo transmisiju, savukārt dīzeļdzinēja vienīgā opcija ir japāņu kompānijas ražotais „Aisin” 6 pakāpju automāts. Mēs degustējam benzīna modeli. Ar „Start-Stop” sistēmu aprīkotajam 1,6 litru „EURO6 THP” turbo-benzīna motoram ir 205 zirgspēki, un tā griezes moments ir 285 Nm, savukārt pātrinājums 0—100 km/h tiek sasniegts 7,5 sekundēs. Vidējais patēriņš — 5,6 litri/100

labi, ka tā! Jo atšķirībā no šiem — „īstajiem” — „308 GT” ir ļoti patīkams ceļabiedrs garās distancēs. Pat nedomājot par taupīšanu, var braukt vienlaikus ekonomiski un gana dinamiski. Tomēr paliek viens „bet”... Ikdienā pārvietojoties mums visiem ļoti zināmajos Latvijas ceļa apstākļos, uz GT izcili skaistajiem vieglmetāla diskiem esošās 18 collu zemprofila riepas šķiet īpaši saudzējamas, liekot instinktiīvi sargāties no Rīgā it visur vērojamajām asajām bedrēm malām un izvīrītajiem kanalizācijas vākiem un izvairīties braukt uz trošuāru apmalēm, pat ja ceļa zīme konkrētajā vietā norāda šādu parkošanās veidu kā vienīgo iespējamo. Tādēļ, pirms rodas vēlme uzlikt efektīgus riteņus ar zemprofila riepiem, iesakām septīnreiz padomāt, vai smalkais stils un laterālā pātrinājuma iespējas jums ir tuvākas par dvēseles mieru un paša sēžamvietas komfortu.

Degustācijas secinājumi

„Peugeot 308” tagad ir viens no modernākajiem kompaktklases auto, kurš jau šodien Eiropā var lepoties ar iespaidīgu cienītāju pulku. Lauvēns ir vizuāli pievilcīgs, pieejams ar plašu aprīkojumu, turklāt neprasis lielus ieguldījumus degvielas rēķinos. Taču „308 GT” versija seko „karsto hečbeku” formulai — jaudīgs motors parastā kompaktklases automašīnā. Jebkurš karstais hečbeks ir vairāk uz emocijām, nevis uz praktiskiem apsvērumiem balstīta izvēle. Taču mana ilggadējā degustācijas braucienu pieredze liecina, ka vislabākās ielas sporta automašīnas — neatkarīgi no cenas — ir nevis ātrākās, skatīdās un agresīvākās, bet gan tās, ar kurām ir vispatīkamāk braukt ikdienā. Kas gan var būt labāks par ģimenes auto ar sportisku dvēseli un raksturu? Bērns uz skolu, sievu pie draudzenēm, bet pats — uz „333” trasi! Tādēļ ideāls „karstais” hečbeks vienmēr būs kompromiss starp praktiskumu un braukšanas prieku.

Ar „308 GT” modifikāciju „Peugeot” inženieri mēģinājuši atrast zelta vidusceļu starp ikdienas auto funkcionalitāti un sportiskām braukšanas īpašībām, turpretī klasiskajos „karstajos hečos” „Golf GTI” un „Focus ST” tomēr akcents vairāk likts uz pēdējām, tādēļ to gaita ir diezgan pacieta, turpretī mūsu lauvēns ieprogrammēts uz komfortablāku laika pavadīšanu pie stūres. Tādēļ arī spriganā franču lauvēna galvenie konkurenti ir citi — 200 zirgspēku „Opel Astra” ar jauno 1,6 litru turbomotoru, un mūsu pirms gada degustētā „Renault Megane GT 220” ar 2 litru 220 ZS turbomotoru.

„Peugeot 308 GT 1.6 e-THP 205hp M6” cena ir 24 787 EUR. Ar dīzeļdzinēju un automātu „308 GT” maksās par kādiem trim tūkstošiem dārgāk.

CSDD informācija

20% bērnu automašīnās tiek vesti neatbilstoši drošības normām

Auto pasažieri un vadītāji, kas nelieto drošības jostas, biežāk ir virieši vecumā no 30-40 gadiem, kuri ar auto brauc katru dienu un dzīvo mazajās Latvijas pilsētās – to apliecina Tīrgus un sociālo pētījumu centra „Latvijas Fakti” šī gada pavasarī veiktais pētījums.

Saskaņā ar pētījuma rezultātiem, auto-vadītāji drošības jostas lieto 80% gadījumos, viņiem blakus sēdošie – 75%, taču būtiski sliktāka situācija ir ar aizmugurē sēdošajiem pasažieriem. Aptaujājot auto pasažierus, atklājās, ka 32% auto aizmugurē sprādzējas vienmēr, 37% to dara dažkārt, savukārt 31% atzina, ka nekad nesprādzējas.

Pētījumā pievērsta uzmanību arī tam, kur automašīnā brauciena laikā atrodas bērni un kā viņi uzvedas. No visām pētījumā apsekotajām automašīnām ar bērniem, vienā piektajā gadījumā tie neatradās auto sēdekļiņā / paliktņā vai nebija piesprādzēti ar drošības jostu.

Uz jautājumu, kas mudinātu piesprādzēties, respondenti ir atzīmējuši augstākus sodus, biežāku kontroli uz ceļiem, kā arī negatīvu pieredzi pašam vai paziņām. Kā mudinājumus mainīt ieradumus un piesprādzēties, aptaujātie nosaukuši citu cilvēku nosodījumu un satiksmes drošības kampaņas.

„Katrs otrais satiksmes dalībnieks no aptaujātajiem 1000 respondentiem, atzīst, ka drošības jostu lieto tikai tādēļ, ka par tās nelietošanu draud sods,” komentējot iegūtos rezultātus, akcentē „Latvijas Fakti” pētījuma projekta vadītāja Oksana Kurkalte. „Sods kā darbības motivācija liecina par salīdzinoši vāji attīstītu braukšanas kultūru, kurai drošība būtu raksturīga kā ikdienas uzvedības norma un drošības jostas lietošana – ieradums, kam netiek pievērsta īpaša uzmanība. Viens klikšķis aizsprādzējot drošības jostu, salīdzinoši būtu tas pats, kā drošības dēļ aizslēgt durvis, pametot mājokli.”

Pētījuma rezultāti parāda autovadītāju un pasažieru nevēribu pret normām, kuru mērķis ir viņu pašu un līdzcilvēku drošība. Turklāt pērn gandrīz uz pusi palielinājies bojā gājušo auto pasažieru skaits un viens no iemesliem tiek minēts nepiesprādzēšanās. Jautājums par jostām, īpaši auto aizmugurē, ir aktuāls arī citviet – vairākās Eiropas valstīs iegūtie dati liecina, ka drošības jostu lietošanai jāpievērš lielāka uzmanība (piemēram, 84% Rumānijā aizmugurē nelieto jostas, Itālijā – 56%, bet Spānijā – 39%); līdz pat 60% bojā gājušo lielceļu negadījumos nebija piesprādzējušies un tieši nepiesprādzēšanās ir otrais biežākais nāves gadījumu iemesls ceļu satiksmē.

Pētījums par drošības jostu izmantošanu tika veikts CSDD kampaņas „Dzīvības josta” ietvaros. Tās nolūks – atgādināt un informēt par drošības jostu un sprādzēšanās nozīmi, tostarp auto aizmugurē, lai pasargātu cilvēkus un veicinātu satiksmes drošību. Aizmugurē sēdošā pasažiera nesprādzēšanās avārijas situācijā var radīt smagas sekas. Šāds aizmugurē sēdošais pasažieris ne tikai briesmām pakļauj savu dzīvību, bet ar savu ķermeni var smagi savainot vai pat nogalināt priekšā sēdošos.

Pilnveidota CSDD klientu apkalpošana Jūrmalā, Jēkabpilī un Preiļos

CSDD pilnveidojusi klientu apkalpošanas un pakalpojumu sniegšanas kvalitāti Jūrmalā, Jēkabpilī un Preiļos.

Klientu ērtībām Jūrmalā auto reģistrācija un tehniskā apskate pieejami vienuviet – Lielupes ielā 28a (šeit iepriekš bija tikai tehniskā apskate). Jaunais pakalpojumu centrs veidots pēc vienotā un jau daudz-

viet ierastā CSDD tipveida projekta. Proti, tajā ir gan vienota apmeklētāju apkalpošanas sistēma, kas palielina klientu apkalpošanas ātrumu un uzlabo pakalpojumu pieejamību, gan ir ievērots CSDD ēkām raksturīgais vizuālais izskats.

Objekts atbilst mūsdienu prasībām, ir racionāli un ērti ekspluatējams, ir videi draudzīgs un energoefektīvs. Apmeklētāju ērtībām pie ēkas izbūvēts ērts stāvlaukums – klienti var tajā novietot savus transportlīdzekļus un, saņemot apkalpošanas kārtas numuru, bez sarežģījumiem un atbilstoši automatiskajai rindu sistēmai, sagaidīt un saņemt nepieciešamo pakalpojumu. Tāpat veikta apkārtnes sakārtošana un labiekārtošana. Ēka piemērota personām ar kustību traucējumiem.

Jēkabpils CSDD pilnveidota klientu apkalpošanas kārtība: vieglo automašīnu tehniskās apskates stacijā ierīkota automatiskā rindu sistēma, līdz ar to cilvēkiem ir ērtāka pakalpojuma saņemšana un atkritku drūzmēšanās „dzīvajā” rindā. Tagad pirms tehniskās apskates klients stāvlaukumā var ērti novietot automašīnu, doties uz kasi, tur veikt visas nepieciešamās darbības, kā arī saņemt apskates kārtas numuru, doties uz apskates laukumu un rindas gaitai sekot līdz uz tablo. Kad uz tablo „iedegas” numuriņš, klients ar savu auto var doties uz apskates līniju. Tādējādi apmeklētājiem Jēkabpilī nodrošinātas iespējas atbilstoši mūsdienīgiem klientu apkalpošanas principiem sagaidīt un saņemt tehniskās apskates pakalpojumus.

Arī Preiļu tehniskās apskates stacijā veikta modernizācija, pilnveidota tehniskās apskates pakalpojuma sniegšanas kvalitāte un tuvākajā laikā tiks ieviesta automatiskā rindu sistēma, kas padarīs pakalpojuma saņemšanu ērtāku un klientiem vairs nebūs jādrūzmējas „dzīvajā” rindā.

Domājot par klientu ērtībām, CSDD rūpējas, lai apmeklētājiem visās CSDD nodaļās un apskates stacijās Latvijā tiktu nodrošinātas mūsdienīgas pakalpojumu saņemšanas iespējas un kvalitāte. Piemēram, šādas rindu sistēmas jau iepriekš darbojās Aizkrauklē, Alūksnē, Balvos, Dobelē, Gulbenē, Jūrmalā, Krāslavā, Kuldīgā, Limbažos, Madonā, Rēzeknē, Rīgā, Sīguldā, Talsos, Tukumā, Valkā un Ventspilī.



Grand Prix pretendentu pusfinālā Biķernieku spīdveja trekā triumfē dānis Leons Madsens

Grand Prix (GP) pretendentu pusfinālā Biķernieku spīdveja trekā sestdien, 2015.gada 27.jūnijā triumfēja dānis Leons Madsens, kurš ieguva 14 no 15 iespējamajiem punktiem. 2.vietu ieguva Ukrainas pārstāvis Adrijs Karpovs (12 punkti), bet vislielākās ovācijas Rīgā izpelnījās 3.vietas ieguvējs, Latvijas braucējs Kasts Puodžuks, kurš papildbraucienā par 3.vietu pārspēja Aleksandru Loktaju no Ukrainas (abiem pa 10 punktiem).

Pirmajā septiņniekā un GP pretendentu finālā iekļuva arī jau minētais Aleksandrs Loktajs, zviedrs Linus Sundstrēms, zviedrs Antonio Lindbeks un vēl viens

Latvijas motobraucējs – Maksims Bogdanovs. Šoreiz trekā mazāk veicās trešajam Latvijas braucējam Andžejam Ļebedevam.

Šis sacensības Latvijas sportistiem bija ļoti veiksmīgas, jo nekad GP pretendentu finālā nav startējuši divi mūsu valsts pārstāvi. Līdz šim GP pretendentu finālā bija startējis tikai Maksims Bogdanovs.

Kopumā sportisti jau pēc oficiālā treniņa ļoti augstu novērtēja Biķernieku spīdveja treka segumu, kā arī solīja neprognozējamu un spraigu cīņu visu sacensību garumā. Līdzīgi kā Latvijas sportisti, arī ārzemnieki atzina, ka ļoti daudz ko izšķirs pirmais likums un pirmais aplis – viss atkarīgs no meistarības un veiksmes, kā arī no tā, kurš pirmais „nolasis” treku un ieņems isto trajektoriju.

Šāda līmeņa spīdveja sacensības Rīgā, Biķernieku trasē risinājās pirmo reizi un lielai daļai rīdzinieku tā bija pirmā iepazīšanās ar spīdveju klātienē.

Biķernieku spīdveja treks ir izbūvēts 1976.gadā, bet dažādu apstākļu dēļ 90-to gadu sākumā šis motosporta veids Rīgā panika. Šobrīd treks ir pilnībā atjaunots un visaugstākajā līmenī piemērots kā sportistu, tā arī skatītāju vajadzībām un drošībai. Biķernieku spīdveja treka garums ir 355 metri. Sportisti jau iepriekš ir novērtējuši, ka šī nav viegla „nolasāma” trase, jo tās likumi ir nedaudz asāka nekā citviet pasaulē.

Pēc 50 gadu pārtraukuma tiek asfaltēta CSDD Biķernieku trase

2015.gada 17.jūnijā CSDD Biķernieku trasē notika ievērojami asfaltēšanas darbi, kā rezultātā gandrīz 750 metrus garais trases posms no starta-finiša līnijas līdz likumam „Elkonis” tika pārklāts ar jaunu un kvalitatīvu asfaltbetona virskārtu. Tik ievērojami darbi Biķerniekos nebija notikuši gandrīz 50 gadus, kad, pateicoties sportistu un līdzjutēju entuziasmam, Biķernieku mežā tika izveidota Baltijā lielākā automoto šosejas trase.

„Rekonstruētais posms ir trases ātrākā

vienslaicīgi, kas ir neordināra situācija ceļu būves un atjaunošanas ikdienā. Biķernieku trases asfaltēšanu apjoma, nozīmīguma un drošības ziņā var salīdzināt ar Lielvārdes militāro lidlauku, kur segums tika atjaunots 2011.gadā.

Bez asfalta atjaunošanas trasē tiek veikti vēl vairāki būtiski darbi, kas nodrošinās kā sportistu, tā arī skatītāju drošību. Bīstamākajās vietās ir izbūvētas Starptautiskās Automobilu federācijas (FIA) prasībām atbilstošas aizsargbarjeras un aizsargžogi, trases līkumos paplašinātas drošības zonas, visā trases garumā vecās betona apmales (kerbi) nomainītas pret jaunām, izbūvēta lietus ūdeņu novadīšanas sistēma, kā arī tiks atjaunots gājēju tunelis. Visi darbi trasē tiek veikti ar vienu mērķi – lai tuvākajā laikā šeit varētu notikt pasaules līmeņa auto sacensības.

Trases rekonstrukcijas darbi tiks pabeigti un tā sacensībām būs gatava jau jūlija sākumā, taču, dēļ izmaiņām būvniecības likumdošanā, trases, tāpat kā jebkuras citas būves, nodošana ekspluatācijā šobrīd ir laikietilpīgāka un komplicētāka. Tādēļ prognozējams, ka pirmās sacensības trasē varētu notikt vasaras beigās.



Vislabākie Latvijas jaunie velosipēdisti – no Baložu vidusskolas

Baložu vidusskolas komanda „Baložu vidusskola” uzvarējusi CSDD sacensībās 4.-6.klāsu skolēniem „Jauno satiksmes dalībnieku forums”, kļuvusi par pārliecinošu šīs sezonas Latvijas vislabāko jauno velosipēdistu komandu un izcīnījusi tiesības pārstāvēt Latviju Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensībās Vīnē, Austrijā, 3.-6.septembrī. Komandas dalībnieki: Jānis Stepanovs, Kristaps Ćirulis, Rainers Grass, Anete Katrīna Breikša, Sanija Klaka un Ulrika Garisone, skolotāji – Andris Žilko un Lauma Žilko.

Vēl pirmajā trijniekā iekļuva vairākkārtēja šo sacensību iepriekšējo gadu laureāte, Kusas pamatskolas komanda „Kusa – 1”, izcīnot 994 punktus un 2.vietu, bet 3.vietā ar 733 punktiem ierindojās arī viena no šo sacensību iepriekšējo gadu līderēm – „Pope” no Popes pamatskolas.

Sacensību „Jauno satiksmes dalībnieku forums 2015” Latvijas Lielais fināls notika piektdien un sestdien, 2015.gada 5.-

6.jūnijā. Latvijas labākajiem jauniešiem riteņbraucējiem fināla sacensībās bija jādemonstrēja savas teorētiskās zināšanas par ceļu satiksmes noteikumiem; jāvērtē drošība dažādās ceļu satiksmē iespējamās situācijās; jāprot sniegt pirmā palīdzība, turklāt šie uzdevumi bija no reālās dzīves, ar kādiem mediķi sastapušies ikdienā, sniedzot palīdzību skolēniem; jāpārzina velosipēda tehniskā uzbūve; kā arī jāveic praktiskā braukšana ar velosipēdu.

Sacensību „Jauno satiksmes dalībnieku forums 2015” otrajā kārtā piedalījās visu reģionālo posmu uzvarētāji, kopskaitā 32 komandas – teju 200 bērni (ja kāda reģiona maču uzvarētāji netika uz finālu, tad dalībai finālā tika aicināta komanda, kas kopvērtējumā izcīnījusi nākamo augstāko punktu skaitu, bet nebija kvalificējies finālam).

Šajā divās dienās bērni ne tikai sacentās par vislabākās jauno velosipēdistu komandas titulu, bet viņiem arī bija iespēja atpūsties, skatoties multiplikācijas filmas un risinot „asās” prāta mīklas. Īpašs pārsteigums bija zinātkāres centra „Zili brīnumi” priekšnesums, kurā tika rādīti dažādi ar zinātni saistīti triki. Tāpat fināla dalīb-

nieki piedalījās dažādās saliedējoša rakstura komandu spēlēs, jautrās stafetēs, kā arī skatījās profesionāla velotriāla paraugdemonstrējumus un šovus.

CSDD sacensības „Jauno satiksmes dalībnieku forums” organizē jau 22.gadu un to mērķis ir uzlabot skolēnu zināšanas un prasmes ceļu satiksmes drošībā. Sīkāka informācija par pasākumu CSDD satiksmes drošības portālā bērniem un jauniešiem: <http://www.berniem.csdd.lv/index.php/satiksmes-drosiba/reg/konkursi>.

Jauno satiksmes dalībnieku forumu organizē CSDD, sacensību satura izstrādē CSDD sadarbojas ar Valsts izglītības satura centru, kas vairāku gadu garumā ir CSDD izglītības projektu partneris. Sacensības realizē biedrība „Par stipru Latviju”, tās tiek finansētas no OCTA līdzekļiem, bet atbalsta – Latvijas Automoto biedrība un Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests.

CSDD saka paldies ikvienam sacensību dalībniekam un komandu skolotājiem, novēl drošu vasaras brīvlaiku, kā arī aicina bērnus un jauniešus nākamajā sezonā piedalīties gan sacensībās „Jauno satiksmes dalībnieku forums”, gan pārējos CSDD satiksmes drošības projektos bērniem un jauniešiem!

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/CSDDL Latvia>.



Jeep Renegade degustācija



► Turpinājums no 1. lpp

centrā lepns uzraksts „Since 1941” rada pēctecības sajūtu, bet tahometra pulksteņa skalas sarkano zonu iezīmē tādi kā oranžu dubļu šļaksti. Iekšā ir liela, pamatīga auto sajūta, ko rada stāvais vējstikls, masīvie statņi un labi redzami motora pārsega stūri, un te ir pārsteidzoši daudz telpas. Stāvais vējstikls labi pasargā šoferīti no uzmācīgiem saules stariem. Masīvie aizmugurējie statņi gan ierobežo pārredzamību atpakaļgaitā, taču manevrēt palīdz parkošanās sensoru pikstuļi. Par spīti ārējam kompakstumam, „Jeep Renegade” salons ir apjomīgs un spēj uzņemt piecu braucēju ekipāžu. Otrajā rindā ar minimālu saspiešanos var sasēsties trīs pieauguši pasažieri. Bagāžas nodalījuma tilpums ir salīdzinoši pieticīgs — 351 litrs —, par 65 litriem mazāks nekā „Škoda Yeti”. Tomēr kravas telpa ir diezgan funkcionāla, un, nolaizot aizmugures sēdekļus, tās ietilpību iespējams palielināt līdz 869 litriem.

Motorizācijas programma „Jeep Renegade” paredz ļoti plašu un daudzveidīgu dzinēju izvēli, kas liks nobālēt daudziem konkurentiem. Dzinēju gammā visi spēka agregāti nāk no „Fiat” arsenāla. Benzīna dzinēji ir trīs — 1,6 litru 110 ZS dzinējs, kā arī 140 un 170 ZS jaudas 1,4 litru turbomotori. Dīzeldegvielas cienītājiem paredzēti veseli četri taupīgie „Multijet II” dīzeļi: 120 ZS jaudīgs 1,6 litru agregāts, kā arī divu litru dīzeļis ar 120, 140 un 170 ZS jaudas diapazonu. Speciāli Ziemeļamerikas un Tuvo Austrumu tirgiem paredzēts „Chrysler” 185 ZS jaudīgais 2,4 litru benzīnmotors. Atkarībā no piedziņas konfigurācijas motori strādā tandēmā ar piecpakāpju un sešpakāpju manuālajām transmisijām, kā arī robotizēto mehāniku ar dubulto sajūgu. Taču lepnākais ieraksts „Renegade” pasē ir jaunā deviņpakāpju automātiskā pārnesumkārbā. Līdzīgu „ZF” ražoto agregātu izmanto arī „Jeep

Cherokee” un „Range Rover Evoque”, bet kompakto krossoveru klasē tāds līdz šim vēl nebija sastopams. Automāts ne tikai rūpējas par komfortu un degvielas ekonomiju, bet ir pat veiklāks par žiglāko šoferīti — nodrošina par 0,7 sekundēm labāku paātrinājuma dinamiku no nulles līdz 100 km/h nekā ar mehānisko transmisiju! Ar šo automātu var apsegtot 170 ZS jaudīgo 1,4 litru turbomotoru, kā arī 140 un 170 ZS jaudīgos dīzeļus.

Mūsu pirmais degustētais automobilis bija aprīkots ar divlitriņu 140 ZS „Multijet II” dīzeļi, kas ir kluss un atsaucīgs. Patērējot atkarīgi no braukšanas stila, vidēji — 6,5 līdz 8 litri uz 100 kilometriem. Jaunā automātiskā pārnesumkārbā pārslēdzas gandrīz nemanāmi.

Pēc degustācijas jāteic, ka „Renegade” ir pārsteidzoši patīkams ceļabiedrs gan pilsētā, gan uz lielceļa. Uzdrošinot apgalvot, ka neviens „Jeep” uz cieta seguma nebrauc tik labi kā šis. Automobilis izceļas ar komfortablu gaitu uz asfalta un viegli tiek galā ar mazākām un lielākām Latvijas ceļa seguma dangām, bet tā vienaldzība pret brauktuves seguma bojājumiem izrai-

sa patiesu cieņu un citu transportlīdzekļu vadītāju skaidrību. Stūres reakcijas ir vieglas un saprotamas, apveltītas ar labāku reaktīvo pretspēku, nekā krossoveros pieņests, un spēj nodrošināt pārliecinošu, pat azartisku braukšanu. „Renegade” uz ceļa turas stingri, paaugstinātā virsbūve likumos svārstās pavisam nedaudz. Turklāt



automobilis priecē ar lielisku manevrētspēju šauros ielu labirintos. Un pilsētā tam nemaz nav tik daudz jālavierē, jo pārbrauktos kanalizācijas vākus un asfalta ielāpus tikpat kā nejut. Lielisks tas ir arī uz „Latvijas brūnā” — granteniekas trepes —, kur renegāts ar apbrīnojamu centību apstrādā salīdzinoši asu redeli. Pretizslīdes sistēmas elektroniku var atslēgt, apmēram 10 sekundes paturot nospiestu atslēgšanas podziņu, un tad sākas istā jautrība. Ar lielo kreiseri „Cherokee” (un kur nu vēl ar smagnējo mamutu pēcteci „Landcruiser”) es nekad pa izdangātu granteniekā neuzdrošinātos braukt tik azartiski, bet renegāts ir salīdzinoši viegls un paklausīgs.

Otrs degustētais „Renegade” bija

ietērpts glaunākā „Trailhawk” mundierī, aprīkots ar 170 ZS jaudīgu dīzeļi un kārtīgu „Active Drive Low” pilnpiedziņu, kas strādā tandēmā ar „Selec-Terrain” vilkmes kontroles sistēmu. Pārliecinājos, ka ražotāja pārstāvji nepārspilē, apgalvojot, ka viņu lolojums ir labākais bezceļu braucējs kompakto krossoveru segmentā. „Renegade” bezceļa apstākļos nedara kaunu „Jeep” zīmolam un šķietami bezrūpīgi īsteno tāds brīnumus, kas šajā klasē nevienam citam nav pa spēkam. Rotalīgais džipiņš patiesībā slēpj sevī īstu bezceļu piecctīņnieku. „Renegade” piedāvājumā ir divas pilnpiedziņas sistēmas — „Jeep Active Drive” („Sport Lingitude” vai „Limited” aprīkojumiem) un „Active Drive Low” (tikai „Trailhawk” versijai). „Renegade” ir arī



„sand”, „mud”, „rock” režīmus. Turpat ripuļa vidū atrodas pogas, ar kurām var ieslēgt „4WD LOW”, „4WD LOCK” režīmu un no kalna nobraukšanas lēno režīmu. Jebkurā aprīkojuma versijā braucēju noskaņojumu nebeidz lielākas vai mazākas ceļa seguma grambas. Jau standarta izpildījumā priekšējās piekares gājiens ir 170 mm, bet aizmugurējās — 205 mm. Automobilis klīrens (atkarībā no modifikācijas) ir 200 līdz 210 mm. Turklāt rūpēs par renegāta bezceļa spējām dizaineri centušies riteņus novietot iespējami tālu virsbūves stūros, veidojot uzsvērti īsas pārkares. Tādā veidā mazā džipiņa piebraukšanas leņķis ir 30,5°, bet nobraukšanas — 34,3° („Trailhawk” versijā). Kā liecina ražotāja izplatītā informācija, „Renegade” spēj pārvarēt gandrīz pus metru dziļu ūdens šķērslī. Un tam visam vēl piedevām gudrā „Jeep Active Drive” pilnpiedziņas transmisija ar elektroniski kontrolējamu centrālo viskosajūgu, kas vajadzības gadījumā spēj līdz 100 procentiem vilkmes adresēt vie-

nas ass riteņiem, un „Selec-Terrain” elektroniskais palīgs, kurš pielāgo transmisijas darbību dažādiem braukšanas apstākļiem. „Trailhawk” versijā esošie četri vilkmes kontroles regulējumi — „Auto”, „Sand”, „Mud”, „Snow” — tiek papildināti ar piekto — „Rock” — regulējumu. Bez tā visa „Trailhawk” komplektācijā ir arī tāds slepenais ierocis kā „4x4 Low” režīms. Lai gan klasiskas pazemināto pārnesumu rindas „Renegade” transmisijai nemaz nav, normālā režīmā aktīvi darbojas astoņi no deviņiem pārnesumiem. Aktivizējot pogu „Low”, tiek ieslēgts pirmais, īpaši zemais pārnesums, kas ļauj lēnām kārpīties sevišķi staigānā dūksnā vai mikstās smiltīs. Devīnpakāpju automāta smadzenes ir ieprogrammētas tā, lai radītu pazeminātā pārnesuma darbības efektu brīžos, kad aktivizēts „4x4 Lock” režīms, ja nāktos sastapties ar sevišķi lieliem bezceļa izaicinājumiem. Nu ko lai saka — ekscentriskais „Nissan Juke” un stilīgais „Renault Captur” salīdzinājumā ar „Jeep Renegade” ir tikai rotaļlietas smukām blondinēm.

„Selec-Terrain” caurgājamības kontroles sistēma ar pieciem individuāli izmantojamiem iestatījumiem: automātisko, braukšanai pa sniegu, sportisko, braukšanai pa smiltīm vai dubļiem, braukšanai pa akmeņiem. Pilnpiedziņa regulējama elektroniski ar ripuli, kas pārslēdz „auto”, „snow”,

Degustācijas secinājumi

21. gadsimta krossoveram jābūt veidotam tīkamās, aerodinamiskās formās, — tāda bija mana pārliecība pirms šā degustācijas brauciena. Tāpēc, pirms devos satikt jauno „Jeep” modeli, biju noskaņots diezgan skeptiski, jo tas atkal nepārprotami simbolizē „Jeep” paaudzēs kultivēto vīrišķīgo mačo stilu. Mazie krossoveri ir populāri tāpēc, ka piedāvā apvidus auto izskatu, augstu sēdpozīciju, lielāku drošību pret ceļa seguma bojājumiem un dažos gadījumos arī ierobežotas spējas braukt viegla bezceļa apstākļos, taču bez augstajām izmaksām, kas parasti saistās ar īstajiem apvidus auto. „Renegade” piemīt visas minētās īpašības, turklāt vēl arī „vienīgā istā džipa” tēls. Lai gan „Renegade” pa visām vīlītēm spraucas ārā itāliešu inženieru dzelzainais tvēriens, zem „Renegade” ādas ir iešūta „Jeep” piedzīvojuma meklētāja DNS, tāpat kā citiem „Jeep”. Sanācis pirmais kompaktklases krossover, kam dzīvošanās pa dubļiem sagādā prieku, nevis bailes. Tieši tāds auto, kādu no „Jeep” esam gaidījuši! „Renegade” nepārprotami ir īsts „Jeep”, radīts drosmīgiem cilvēkiem, kuri vēlas tradicionālo „Jeep” dizainu ar labākajām apvidus automobiļu spējām savā klasē. Otru tik vispusīgu un Latvijas ceļa nacionālajām īpatnībām piemērotu auto manā līdzšinējā degustācijas praksē būs grūti atcerēties. Kā pirmie nāk prātā „Subaru Forester”, vecais „Nissan X-trail” un „Dacia Duster”, taču katram no minētajiem bija savas specifiskas īpatnības, kas vienā vai citā aspektā liek piekāpties renegāta priekšā. Un tad vēl nozīmīgais cenas faktors, kas gan ne vienmēr spēlē par labu renegātam. Askētiskākajam „Renegade” priekšpiedziņas izpildījumā ar mazāko motorīņu un pieticīgāko aprīkojumu cena sākas no 18 900 EUR (1,6 litru 110 ZS benzīns, 5 MT, priekšpiedziņa), lētākais dīzeļis ar priekšpiedziņu (1,6 litri, 120 ZS, 6 MT) maksā 22 688 EUR, bet dīzeļis ar pilnpiedziņu (2,0 litri, 140 ZS, 6 MT) jau maksā, sākot no 25 108 EUR. Degustētais „Renegade” glaunākajā — „Trailhawk” — mundierī ar 2,0 litru 170 ZS dīzeļi, 9 AT, „Active Drive Low” pilnpiedziņu un „Selec-Terrain” vilkmes kontroles sistēmu jau maksās nopietnu summiņu — 31 158 EUR.

Poliuretāna mūžs

Mēs visai bieži sastopamies ar problēmu, kad automašīnu ritošās daļas gumijas detaļas, it īpaši bukses, braukājot pa mūsu „kvalitatīvajiem” ceļiem, pārāk bieži (kas nozīmē papildu iegriešanos servisā un papildu izmaksas) iziet no ierindas nesamērīgi lielās slodzes dēļ. Tomēr ne visur pasaulē cilvēki ar to ir raduši samierināties, tādēļ tirgū ir pieejami alternatīvi varianti, ar kuru palīdzību iespējams aizmirst par šo problēmu kā šķiru. „ADParts” Latvijas tirgū piedāvā kompāniju „Powerflex” un alternatīvā ražotāja „Strongflex” poliuretāna bukses automašīnu ritošajai daļai. Šo buksu rašanās dzimtene ir Austrālija, kur ceļi ir vēl trakāki par mūsējiem un oriģinālo buksu mūžs ir pavisam īss. Radās diezgan efektīvs alternatīvs risinājums gumijai — poliuretāns, kas pēc savas struktūras ir daudz izturīgāks nekā gumija, tāpēc šo aizvietojamā detaļu kalpošanas ilgums palielinās vairākkārt. Turklāt kompānija „Powerflex”, kas ir viena no zināmākajām poliuretāna buksu ražotājām pasaulē, savai produkcijai piešķir mūža garantiju. Tas nozīmē, ka



tad, ja viņu ražotajai produkcijai kaut kādu apstākļu dēļ radīsies bojājums, to nomainīs pret jaunu bez maksas. Princips ir pavisam vienkāršs — vienreiz nomaini un aizmirsti par problēmu. Jā, poliuretāna bukses ir cietākas par tradicionālajām gumijas buksēm, toties to ilgmūžība atsver visus pārējos iebildumus! Ir pieejamas tā sauktās melnās sērijas bukses, kas paredzētas sporta automašīnām, un parastās — ikdienas lietošanai. Ir pieejamas bukses faktiski visām Eiropas automašīnām un lielākajai daļai japāņu automašīnu. Liela daļa produkcijas populārākajiem auto zīmoliem ir pieejama uz vietas: „BMW”, „Audi”, „VW”, „Saab”, „Volvo” u. c. Vidēji poliuretāna bukses ir aptuveni divas reizes dārgākas par analogiem gumijas izstrādājumiem, taču, ņemot vērā produkta mūža garantiju, to izmantošana ir nesalīdzināmi lētāka salīdzinājumā ar oriģinālajām daļām!

Izplatītājs Latvijā ir
SIA „Auto Dunte Parts”
Čiekurkalna 1. līnija 47.,
tel. 26568942
www.adparts.lv



Jaunās paaudzes Honda Civic jau šoruden

Jaunās, nu jau desmitās paaudzes Honda Civic sagaidīs šoruden, izdevumam Worldcarfans atklājis kompānijas viceprezidents Džons Mendels. Galvenās pārmaiņas — no piedāvājuma tiek svītrotas Civic Hybrid un Civic CNG versijas.

Viceprezidents uzsveris, ka jaunais modelis būs tik ekonomisks un ekoloģisks, ka apmierinās lielāko daļas klientu, tādēļ Civic hibrīdversija un modifikācija, kas darbojas ar gāzi, līdz ar jauno modeli no piedāvājuma tiks izņemta.

Jaunajā paaudzē Civic tiks piedāvāts ar diviem motoriem, kurus varēs kombinēt ar sešu pakāpju manuālo pārnesumkārbu vai CVT variatora transmisiju. Zināms, ka viens no agregātiem patērēs vidēji 5,8 litrus degvielas, kā arī tas, ka modeļu gammā paliks divas jaudīgās modifikācijas: Si un Type R.

Jaunais Civic saņems mūsdienīgas drošības sistēmas, tajā skaitā: joslas uzturēšanas palīg sistēmu, adaptīvo krūzkontroli, automātiskās bremzēšanas sistēmu, atpakaļskata kameru, savukārt salons iepriecinās ar jaunu multimediju sistēmu un daudzfunkcionālu trīspieķu stūri.

Eiropas Ford Fiesta kļūs labāka

Ford modernizējis Eiropas tirgum paredzēto mazauto Fiesta — tagad tā kļūsi vēl ekonomiskāka un labāk aprīkota.

Ford Fiesta arī bez modernizācijas vei-

cās itin labi un Eiropā tā jau trešo gadu ir visvairāk pirktais modelis savā segmentā. Lai ražotājam tik tikamā attīstība tirgū turpinātos, konstrukcijā ieviesti nelieli uzlabojumi, kas pircēju interesi par Fiesta saglabās arī turpmāk.

Kopā ar vizuāliem pārveidojumiem, ko iezīmē jauna dizaina galvenie starmeši ar LED dienasgaiteņiem, modernizētā Fiesta Trend, Econetic un Sync Edition komplektācijās saņem ar ādu apvilktu stūri un stāvbremzes sviru, savukārt Titanium komplektācija jau sērijveidā aprīkota ar 16 collu riteņiem desmit spieķu dizainā, hromētu radiatora resti, ar ādu apvilktu un krāsainiem diegiem nošutu stūri, ātrumpārslēga un stāvbremzes sviru, CD-radio ar Ford Sync sistēmu. Piedāvājumā iekļauti vairāki jauni virsbūves krāsu varianti, tostarp trīs metāliskas.

Visi Fiesta motori tagad atbilst Euro-6 normatīviem. 75 ZS jaudīgais 1,5 litru dīzeļdzinējs agrāko 3,7 litru vietā tagad patērē vien 3,2 litrus, bet CO2 izmeši no 98 gramiem uz kilometru sarukuši līdz 82 gramiem.

Īpašās versijas Red un Black (sarkanas un melnas krāsas salona/virsbūves noformējums, 140 ZS benzīna motors) turpmāk būs pieejamas ar diviem jauniem agregātiem — 125 ZS EcoBoost benzīna un 95 ZS jaudīgu 1,5 litru dīzeli.

Fiesta Titanium versijas motoru izvēlei pievienots 1,25 litru 60 ZS benzīna agregāts, kas bāzes cenu pazemina par 600 eiro, kā arī vēl viens motors (1,0 litru 140 ZS, benzīns), kas agrāk bija pieejams tikai versijai Sport. Savukārt versiju Sport turpmāk varēs nopirkt ar mazāk jaudīgu (125 ZS, benzīns) motoru, kas pircējam ļaus ietaupīt 750 eiro.

Kā atrast pazaudēto?

Zudušās mantas agrāk palīdzēja sameklēt zīlniece un dažādi šamaņi. Bet laiks nestāv uz vietas, — tagad mobilo tehnoloģiju laikā zudušās mantas palīdz atrast elektronika. Stāsts nav par pazudušām atslēgām vai vectēva norakto zelta dukātu lādi, bet par lielām lietām, kurām nereti „pieaug kājas”.

Jau kādu laiku Latvijā darbojas uzņēmums „GSM Apsardze”, kas atvieglo dzīvi autoparku vadītājiem, kuri redz visa sava transporta parka uzvedību — kā un kur brauc, kurā brīdī sāk zust degviela.

Jaunākais produkts ko piedāvā „GSM Apsardze” ir miniatūra iekārta, kas paredzēta pazudušo automobiļu, traktoru, motociklu, cilvēku, laivu un velosipēdu meklēšanai. Atrast sekošanas iekārtas atrašanās vietu iespējams caur viedtālruni, pa tiešo saņemot SMS formātā koordinātas no ierīces, kas ļauj pāriet uz „Google” kartes skatu, kurā būs attēlots punkts, kur tieši atrodas sekošanas iekārta. Savukārt, ja nav „GPS” signāla, iespējams iemontēto iekārtu meklēt pēc „GSM” signāla — aizsūtīt no jūsu telefona atbilstošu komandu.

Jūs varat iestatīt iekārtā komandu, kad vēlaties saņemt automātiski SMS ziņojumu par iekārtas atrašanās vietu. Iekārta ļauj fiksēt un informēt, ja aprīkots transports ir sācis



kustību, piemēram, motocikls ir nolikts uz ziemas periodu garāžā, bet kāds to sācis pārvietot. Tieši tad īpašnieks uzreiz saņems SMS brīdinājumu un koordinātas, kur notikusi šī kustība.

Ja šī iekārta ir iedota cilvēkam, tad iekārtai ir iespēja nospiest trauksmes pogu „SOS”, ja noticis kāds negadījums. Tas var noderēt tiem piedziņojumu meklētājiem, kuri ar krosa motocikliem vai kvadracikliem vieni paši ķer adrenalīnu mežos un tikai viņiem vien zināmās vietās. Nelaiemes gadījumā zinā-

siet, kur meklēt savu draugu un sniegt palīdzību.

Šajā gadījumā saņemsiet pa tiešo uz viedtālruni paziņojumu par trauksmi.

Iekārta atrodas „снаудas režīmā”, kas zādzības gadījumā neļauj zagļiem iekārtu atrast. Tā aprīkota ar jaudīgu iekšējo bateriju, kas bez uzlādes darbojas vienu gadu.

Papildus iespējams iegādāties spēcīgus magnētus, kas ļauj droši piestiprināt ierīci pie transporta līdzekļa.

Ja rodas jautājumi, zvaniet SIA „GSM Apsardze”. Mob. tālr. 20 041 816.

Šobrīd ir akcija un ierīci var iegādāties par 195 eiro.

ieslēdz naktī dienu ar
Ring Halogens



vairāk gaismas naktī
ar Ring Halogen spuldzēm
10% VAIRĀK

OFICIĀLAIS PĀRSTĀVIS
AUTOEUROPA
preces tavam auto

Amālijas iela 13, Rīga
info@autoeuropa.lv

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

A Reportāža

Senlietu kolekcionāru un restauratoru diena

Kaspars Bergmanis

Jūnija pirmajās brīvdienās Latvijā notiek dažādi svētki, salidojumi, koncerti un gadatirgi. Laikā, kad Brīvdabas muzeju „sturmēja” tūkstošiem etnogrāfijas cienītāju, uz Ikšķili devās retro lietu tīkotāju pūli. Kad Ikšķilē notika pirmais retro lietu gadatirgus, atcerēsies retais. Pirmsākumos pilsētas parkā pulcējās antīko automobiļu entuziasti, kuri mainīja, pārdeva pirmskara auto moto lietas. Pamatā tie bija Latvijas Antīko automobiļu kluba biedri, kuri savu biedrību nodibināja 1972. gadā. Padomju laikos valsts varai šāds tirgus bija kā skabarga pirkstā, bet savu uzplaukumu Ikšķiles krāmu gadatirgus piedzīvoja, Latvijai atgūstot neatkarību, un katru gadu dalībnieku skaits turpina augt. Šogad piedalījās teju četri simti tirgotāju, bet apmeklētāji mērāmi tūkstošos. Šis ir tradicionāls restauratoru, kolekcionāru un retro lietu cienītāju pasākums, ko atbalsta Ikšķiles pilsētas dome, kura rūpējas par kārtību — lai apmeklētājiem būtu, kur noparkot savus

spēkratus, bet tirgotājiem — placis. Ieeja tirdziņā tīri simboliska — 1 eiro.

Teju jau četrdesmit gadus Latvijas Antīko automobiļu klubs divas reizes gadā Ikšķilē, uz kurieni brauc pircēji un pārdevēji no Baltijas valstīm, arī Skandināvijas un Vācijas, rīko gadatirgu. Tā ir iespēja satikt hobija biedrus, dalīties pieredzē par dažādu priekšmetu restaurāciju, papildināt savas kolekcijas ar jauniem eksponātiem vai arī vienkārši iegūt kādu senu sadzīves priekšmetu, gleznu vai vāzi sava mitekļa interjeram. Saitētā piedalās dažādu lietu krājēji. Bez jau minētajām iespējams atrast gan rezerves daļas savam retro automobilim, motociklam vai velosipēdam, gan arī senāku laiku periodiskos izdevumus, kalendārus, grāmatas, rotaļlietas un porcelāna izstrādājumus. Lai gan gadatirgum gan drīz nebija nekādas reklāmas, par dalībnieku un apmeklētāju trūkumu sūdzēties būtu grēks. Cilvēki kolekcionē moto un velo tehniku, ieročus un uniformas, tanku riteņus un batiskafa ķiveres, žurnālus un skaņuplates. Brīžiem šķiet, ka

retro lietu tirdziņš varētu apbruņot kādu nelielu armiju Otrā pasaules kara laika uniformās. Rodas iespaids, ka militāro artefaktu tirgotāji ir otra lielākā grupa gadatirgū. Ko gan visu neizrok — nacistu un bolševiku ložmetējus, tanku riteņus un kāpurķēdes, navigācijas iekārtas no zemūdenēm un prožektorus no robežsargu torniem.

Agris Šmits, gadatirgus organizators: „Dienā ar katru gadu paliek arvien mazāk, un ar nožēlu nākas secināt, ka neizmeļamie krājumi sāk izsīkt. Bet tik un tā visas ir interesantas un noderīgas lietas, kuras tikai te var atrast. Par klondaiku mūs iesaukuši „Dzintara aplis” braucēji, kuri savām volgām un ladām pērk daļas. Savukārt moto lietu ir daudz, visdažādākā kvalitātē un cenu grupās. Ikšķiles gadatirgu ir iecienījuši teātra un kino rekvizītu mednieki, kas meklē autentiskas uniformas, apģērbus, sadzīves priekšmetus. Nereti dabūt autentisku mantu ir lētāk, nekā radīt mulāžu. Par ieroču lietām — mums ir veiksmīga sadarbība ar Valsts policiju, kura kontrolē, lai kāds militāro atribūtu tirgotājs ar savu precī neradītu draudus apkārtnē, jo neviens nevar zināt, vai tas priekšmets, kurš izrakts mežā, ir vai nav sprādzienbīstams.”

Kaut arī seno auto lietu paliek arvien mazāk, Agris Šmits atzīst, ka viņam kā Antīko auto kluba biedram ir paveicies atrast labas un vērtīgas grāmatas par automobiļiem, kuras ir iznākušas Latvijas brīvvalsts laikā, kā arī tā laika auto mehānika instrumentus.

Ar auto lietām ir pašvaki, bet, neskatoties uz to, kāds auto restaurators no Lietuvas atrada dekoratīvo riteņa disku ar „Horsch” logo. Kāda pārdevēja kravas auto kastē ielikts īsts amerikāņu armijas džips „Willis” arī gaida savu pircēju. Īpaša interese te ir moto tehnikas faniem — pamatā gadatirgū dominēja padomju laika moto tehnika un tās daļas, bet šur tur



varēja uziet arī kādu unikālu mopēdu no „pūstošā” kapitālisma zemēm. Par šo tirdziņu var priecāties „Jawa” fani, jo tīri labu motociklu ar visiem dokumentiem, kuram nedaudz jāpieliek roka, varēja nopirkt par 400 eiro. Turpat var nopirkt „Velorex” blakusvāģi no stiklšķiedras tai pašai jāvai vai „Ural” dzelzs kulbu. Tā ka, ja tirāt vectēva šķūnīti, nesteidzieties visus krāmus izmest mēslainē. Varbūt kāds apsēts kolekcionārs meklē tieši šo žurnālu, zobrātu vai velosipēda rāmi. Dizainers nepārprotami varētu atrast interesantas lietas savu ideju realizēšanai. Bet varbūt jūs meklējat krūzīti, kuras trūkst servīzē, — tā noteikti tur būs, tāpat kā lietas, kuras asociējas ar bērnību, jaunību, uzjundī patīkamas atmiņas. Daudzu bērnu pirmais trīsritenis „Spārīte” ar hromētiem riteniem un spilgtām sarkaniem riepiem, kuru ražoja rūpnīca „Sarkanā zvaigzne”, ir daudzu kolekcionāru mēdību objekts. Akustiskā ģitāra ar ovālu glītas meičas uzlīmi no septiņdesmitajiem. Vai padomju laika modelīši, kuri bija baigais deficīts — skatieties uz rotaļlietu un atceries mātes vārdus, kad galantērijas veikalā uz plaukta ieraudzīju „GAZ 24 Volga” auto modelīti: „Dēlīn šī mašīnīte maksā piecus rubļus, man nav tādas naudiņas. Gan ja citreiz vēl būs.” Skatos un domāju — pirkt vai nepirkt... Dzenoties pēc bērnības sapņiem, rodas kolekcionāri. Kas to lai zina... Bet nākamais seno lietu gadatirgus Ikšķilē notiks 5. un 6. septembrī.

STAG auto gāzes iekārtas
autogas systems

ekonomija un ekoloģija

TRANSBALTIJAS TIRDZNIECĪBAS KORPORĀCIJA

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

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

Uzstādot iekārtas pie mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

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

Uzpildām un remontējam **KONDICIONIERUS.**

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

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

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

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?

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

Mēs veicam:

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



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

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



Kaspars Bergmanis

Reportāža

Pārskirstot 1967. gadā iznākušo M. Gincburga grāmatu „Motociklu uzbūve un tehniskā apkalpe”, ievadvārdā minēts: „Motocikls ir viens no plašāk izmantotajiem transporta līdzekļiem, kas izskaidrojams ar motociklu lielo braukšanas ātrumu, labām manevrēšanas spējām un augstām pārgājāmības spējām, samērā zemām cenām, vienkāršo tehnisko apkopi, nelieliem ekspluatācijas izdevumiem un uzglabāšanas ērtumu.”

Tieši šā iemesla dēļ ļoti daudzās Latvijas lauku viensētās ir bijis un vēl joprojām ir sastopams motocikls. Viens no populārākajiem transporta līdzekļiem, kurus līdz pat šim brīdim motociklu restauratori meklē, rūpīgi restaurē un kolekcionē. Retromoto entuziasti komunicē interneta vietnēs, bet neatņemama viņu dzīves sastāvdaļa ir salidojumi. Tieši tāds salidojums notika 13. jūnijā Sējas pagastā, Lojā, kur ieradās 22 reti un interesanti motocikli no Antiko automobiļu kluba moto sekcijas.

Ikkatram salidojuma dalībniekam bija savs romāna cienīgs stāsts par to, kā motocikls atrasts, iegādāts un restaurēts. Interesanti bija vērot, kā notikusi motociklu evolūcija, kādi tehniski risinājumi izmantoti. Otrā pasaules kara laikā visās karojošajās pusēs bija motocikli. Apmeklētāju neviltotu interesi piesaistīja trīs eksemplāri — 1942. gada angļu desantnieku minimotocikls „Welbike”, amerikāņu „Harley Davidson WLA 42” un pilnīgā kaujas gatavībā 1942. gada nacistiskajā Vācijā ražotais „BMW R75 Africa”. Pirms šie motocikli nokļuva pie saviem saimniekiem, tie visi bija bēdīgā stāvoklī. Laika gaitā daudzas oriģinālas daļas pazaudētas un aizstātas ar padomijas motociklu detaļām, kas krietni sarežģī un papildina restaurācijas gaitu.

„Welbike” bija tik mazas motocikls, ka to varēja ielikt desanta kapsulā, kuru izmeta no lidmašīnas ar izpletni — lai kareivis ātri varētu nokļūtu tam paredzētajā vietā.

Retro motocikli Latvijā



Šā motocikla saimnieks pasākuma veiklības braucienā laikā lietiski nodemonstrēja, kā ar tik mazu braucamo var veikli apbraukt šķēršļus pa nelīdzenu plavu.

Savukārt militārā „Harley” īpašnieks savu braucamo atrada Latvijā diezgan bēdīgā stāvoklī. Trīs gadu laikā motocikls ir ieguvis autentisku skatu. Interesanti ir daudzi šā motocikla tehniskie risinājumi. Ar labās rokas roktura palīdzību tiek regulēta droselēvārsta atvēršana, kuru dēvē par gāzes rokturi, bet ar kreiso rokturi tiek pagriezts aizdedzes leņķis, kurš atvieglo auksta dzinēja iedarbināšanu un uzsilstot ļauj tam sasniegt ideālu darba režīmu. Skaidrs, ka tālaika motociklistam bez braukšanas iemaņām bija jāprot arī labot un pareizi ekspluatēt savu motociklu. Nav zināms, kādā veidā Latvijā no Āfrikas nokļuva vērmahta



Āfrikas korpasa motocikls, kuru izmantoja „tuksneša lapsas” — Ervina Rommela — karavīri, bet esošais motocikla īpašnieks to atrada Cēsu

nepilnību un tehnisku likstu dēļ nācies ar šo motociklu mocīties, tādēļ Ādolfs Hitleris līcis nošaut motocikla konstruktoru. Lai varētu braukt smagos apstākļos, motocikls ir aprīkots ar transmisijas pārnesumu pazemināšanu, par ko liecina gan pie degvielas



bākas piestiprinātās sviras, gan piedziņa uz blakusvāģi.

Vecākais salidojuma dalībnieks ir 1925. gadā Beļģijā ražotais „FN”, kurš pārsteidz ar savas konstrukcijas vienkāršumu un eleganci.

Salidojumā daudz bija pārstāvēti

padomju sadraudzības valstu ražotie motocikli, mopēdi un motorollerī. Īpaši eleganti uz viņu fona izcēlās Vācijas Demokrātiskajā Republikā ražotais „MZ BM 350” ar „opozit” tipa dzinēju. Motociklu uz Latviju atveda krievu virsnieki, kuri dienēja VDR. Arī šā motocikla atjaunošanā ir ieguldīts liels un rūpīgs darbs.

„Simson” šodien asociējas ar multfilmu varoni, bet pirms 40 gadiem tas bija ikviena VDR dzīvojoša pusaudža sapnis — mopēds. Padomju laikā Latvijā šādus mopēdus nopirkt nevarēja. Šā mopēda kvalitāte ir acīm redzama, un atšķirībā no mūsu „Sarkanajā zvaigznē” ražotā mopēda „Rīga” tas iedarbināms no pusapgrieziena un dzinējs tam strādā klusi un vienmērīgi. „Simson” bez piepūles var vest miesās varenu viru.

Vecā labā „Jawa”. Kur nu bez tās! Daudziem tas bija pirmais un vienīgais motocikls, kurš ar „Velorex” blakusvāģi simbiozēja ceļojumu no Rīgas līdz Krimai, Karpatiem. Daudzu tālaika mākslas filmu epizožu varonis. Protams, salidojumā javas bija ieradušās rūpīgi atjaunotas un izskatījās kā tikko no veikala.

Čehoslovākijā ražotie „Čezeta” motorollerī arī šodien izceļas ar savu avangardisko izskatu, rezerves riteni un piekabi. Tie ir mīļi un rotaļīgi un braucot aiz sevis atstāj divtaktu dzinējam raksturīgo zilo dūmu šleifi.

AAK moto sekcijas biedru pārbrauciena laikā tika piestāts Saulkrastos un apmeklēts unikāls tehnikas muzejs — Velomuzejs. Velosipēda evolūcijas gaitā tapis motocikls. Kādi tikai divriteņi un to aksesuāri nav bijuši! Riepas ar atspērēm, koka konstrukcijas un apgaismes kermeņi... Te ir, ko redzēt Latvijas vēstures un tehnikas interesentiem. Tā ka, ja omītes lauku māju bēniņos ir uziet viņas jaunību laika velosipēds un ir vēlme to atjaunot, noteikti vērts pakonsultēties ar muzeja dārgumu glabātājiem.

Šādu salidojumu vērtība ir iespēja tikties ar domubiedriem un erudītiem cilvēkiem, kuriem ir interesanti dzīvesstāsti un

vērtīgi padomi. Atmiņā paliks kāda sirma kunga atziņa: „Esmu pensionārs un esmu bagāts, jo man ir lieli bērni un mazbērni, infarkts un die's vien zina, kādas vēl veselības kaites, bet — kad uzsežos uz motocikla, visas kaites pazūd, jo tad es atkal esmu jauns, vesels un laimīgs.”

800. „bumeris” «BMW F800R»

Ronalds Cimoška

Apbrīnājami, ar kādu neatlaidību „BMW” inženieri turpina uzlabot un modernizēt jau tā tik populāro „F800” sērijas motociklu. Liekas, cik slavas dziesmu ir nodziedāts, bet šiem aizvien vēl nav miera. Atjauninātais „F800R” ar savu izskatu vien demonstrē visiem apkārtējiem, ka ir krietni izaudzis no tā neaptēstā, stūrainā un spurainā pusaudža ar „pannu sasisto seju”, kāds tas bija agrāk. Dīvainā paskata lukturus ir nomainījis moderna dizaina galvenais lukturis. Aizmugurējā lukturī un pagriezienu rādītājos jau ir diožu gaismas. Apgrīztā tipa priekšējā dakša, „Breibo” bremžu mehānismi, mainīts virsbūves plastmasu dizains. Motocikls ir ieguvis arī apakšējo spoileru jeb

„arklu”, kā to dēvē tautā, kas piešķir motociklam sportisku izskatu. Teikšu, kā ir, — ārējais izskats iedvesmē nopietnu uzticību. Dzinējs



ir nedaudz pieaudzējies zirgspēkus — tagad to ir 90, griezes moments gan palicis tas pats vecais — 86 Nm. Lai paātrinājums būtu dinamiskāks un būtu vieglāk „paraut ratā”, pirmie divi pānesumi ir padarīti nedaudz īsāki. Dzinējs patīkami pārsteidz ar savu „stiepjamību”, ja tā varētu teikt. Tas ļoti enerģiski — bez jaudas kritumiem — griežas no minimālajiem apgriezieniem līdz pat mirklim, kad nostrādā apgriezienu ierobežotājs, kas braukšanu ar „F800R” padara par ļoti azartisku un dinamisku nodarbi. Pateicoties brīnišķīgi sabalansētajai šasijai, ar motociklu ir ārkārtīgi viegli manevrēt, gan pilsētas apstākļos, gan arī ārpus tās. Lai gan šis ir tipisks pilsētnieks un pat neliels vējstikls te ir vairāk stila, nevis funkcionalitātes labad, arī ārpus pilsētas motocikls jūtas ļoti labi. Šasija ir spējīga sagremot arī diezgan sportiskas slodzes, tāpēc likumotais ceļš testa laikā pārvērtās par īstu sacīkšu trasī, nedaudz pārsniedzot noteikto degvielas patēriņu 3,6 l/100 km ārpusspilsētas režīmā. Maksimālo ātrumu virs 200 km/h motocikls sasniedz samērā viegli un bez liekas piepūles, tomēr ilgi tā braukt nav sevišķi komfortabli aptecētāju trūkuma un dzinēja vibrācijas dēļ. Pateicoties vadītāja

izvietojumam, es neizjutu tik lielu diskomfortu kā uz dažiem citiem šāda tipa motocikliem. Motocikls izrādījās ļoti ērts un patīkams lietošanā, turklāt tā masa ir tikai 177 kg. Ņemot vērā, ka sēdekļa augstums regulējams diezgan plašā diapazonā — no 775 līdz 825 mm —, uz motocikla ļoti ērti jūtīsies arī dažāda auguma braucēji.

Uzreiz redzams, ka inženieri, kas projektē šos motociklus, ikdienā ar tiem arī brauc. Paskaidrošu — kādēļ. Motocikls (kā arī praktiski visi „BMW” motocikli) ir aprīkots ar tādu ļoti noderīgu funkciju kā trīs režīmu rokturu apsildī. Pieredzējušie motobraucēji ļoti labi zina, ko nozīmē braukt vēsā laikā. Jūs varat silti apģērbties, bet pirksti sals tik un tā. Bieži cimdi nedaudz palīdz, bet pilnībā pazūd saikne ar motociklu. Testa laikā gaisa temperatūra nokritās līdz +4 grādiem, un jums vajadzēja ieskatīties acīs maniem kolēģiem, kas brauca ar motocikliem, kuriem šādas opcijas nebija...

Kā papildu opcija ir pieejama pat tāda funkcija kā elektroniska piekares vadība.

Testa rezultāts: „BMW” inženieriem atkal ir izdevies pārsteigt, uzlabojot jau tā visai labu motociklu un padarot to vēl labāku, ērtāku un jautrāku.

Testa laikā tika izmantota ķivere „Suomy SR Sport” no SIA „MAX MOTO”.


A Motoekipējuma tests

«Suomy SR Sport»


Ronalds Cimoška

Ķiveri „Suomy SR Sport” var uzskatīt par plaši pazīstamā sporta modeļa „Apex” tradīciju turpinātāju. Kā mums nepārprotami norāda modeļa nosaukums, arī „SR Sport” ir ķivere, kurai dzīve vairāk paredzēta sacīkšu trasē. Tas gan nenozīmē, ka ķiveri nav iespējams izmantot ikdienā, tomēr, ja esat nolēmuši to darīt (kaut vai ķiveres ārkārtīgi krāšņā izskata dēļ), der zināt dažas šīs ķiveres atšķirības no lietošanai ikdienā paredzētajām.

Pirmkārt, ļoti labi attīstītā ventilācija, kas paredzēta, lai sportistam pat maksimālo slodzi laikā nodrošinātu pietiekami intensīvu svaigā gaisa pieplūdi. Pat ar aizvērtām ventilācijas atverēm gaisa pieplūde ir tāda kā ikdienas ķiverēm ar atvērtām. Šo, sportā nepieciešamo īpatnību

„SR Sport” ir pilnībā pārmantojusi no „Apex” modeļa. Tādēļ, ja esat nolēmuši šo ķiveri izmantot ikdienā, ņemiet vērā, ka pie zemākām temperatūrām jūsu galvai būs diezgan pavēsi. Toties, ja apkārtējā gaisa temperatūra sāks celties augstāk par +25 °C, jūs šai ķiveri dziedāsiet slavas dziesmas.

Faktiski ar šo niansi arī beidzas līdzība ar slaveno priekšteci. Ķiveri ir uzlabota forma, kas nodrošina labu aerodinamiku lielos ātrumos. Turklāt kardināli mainīts aizsargstikla noņemšanas mehānisms. „Apex”, lai nomainītu stiklu, bija nepieciešams speciāls instruments un trīs šamaņi, bet „SR Sport” tas ir izdarāms minūtes laikā bez īpašas piepūles. Lai novērstu nepatīkamus incidentus, fiksējošais elements ar atvāzamo skavu ērtākai lietošanai ir izgatavots no metāla. Lai noņemtu stiklu, vienkārši atvāzām skavu

un pagriežam fiksējošo elementu, papildus pagriežot stiklu fiksējošo ķepiņu. Vienīgi neaizmirstiet — kreisajā sānā stikla atbrīvošana notiek „spoguļattēlā”. Fiksējošais elements, lai atbrīvotu stiklu, tiek griezts pretēji pulksteņa rādītāja virzienam.

Atsevišķu uzslavu ir pelnījis ķiveres polsterējums. Tas ir ne tikai ļoti viegli izņemams, bet arī ārkārtīgi ērts, kas līdz šim sporta ķiverēs bijis liels retums. Nav vairs nepieciešami vairāki mokrpiļņi „ienēsāšanas mēneši”. Polsterējums ir tik ērts, ka nav nepieciešams nekāds adaptācijas process. Te isti vietā būtu KTM sauklis „Ready to race!”. Aizdare — sporta ķiverēm tradicionālais „D ring”.

Secinājumi: ērti lietojama, ļoti labas kvalitātes sporta ķivere ar vidēju trokšņa līmeni.

STARTERI un GENERATORI

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

REZERVES DAĻAS

Amerikāņu automašīnām
Jauns veikals!

tel. 29219525
67549500
info@kubera.lv
www.kubera.lv

Rīga, Rumbulas iela 16
Darba dienas: 9.00 - 18.00
Sestdiena: 10.00 - 14.00
Svētdiena: slēgts

RADIATORI

TIRDZNICĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA

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

Gāzes iekārtas

No vadošajiem ražotājiem

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

Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%

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

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

turbomotors TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

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

TWINAUTO

Kvalitatīvas auto daļas un piederumi

Rīga, Ropažu iela 59
(pretī Čiekurkalna tirgum)

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

www.twinauto.lv

t. 20033383 Veikals
t. 20044494 Veikals
t. 29463403

twinauto.lv
veikals@twinauto.lv