

Sporta vēsture

1. formulas alternatīvā vēsture

Kāda būtu F-1 vēsture, ja kopš 1950. gada pilotu rezultātus čempionātā noteiktu pēc pašreiz spēkā esošās sistēmas, kad par čempionu kļūst pilots, kurš izcīnījis visvairāk uzvaru sezonā?

Katrā F-1 sezonā piloti cīnās par pasaules čempiona titulu, bet komandas — par Konstruktoru kausu. Vairāk nekā 60 gadu ilgajā F-1 vēsturē izmantotas dažādas punktu skaitīšanas sistēmas, kuras mainījušās gadu gaitā. Aptuveni 20 gadus, jau kopš septiņdesmitajiem, katrās sacensībās punktus guva tikai seši piloti, kuri pirmie sasniedza finišu, turklāt punktu sadalījums bija šāds: 9—6—4—3—2—1. F-1 jau no laika gada viena no panākumu atslēgām bijusi stabilitāte, un visbiežāk par čempionu kļuvis pilots, kurš varbūt nav guvis visvairāk uzvaru sezonā, toties stabili vāc punktus katrās sacensībās. Spilgtākais piemērs tam ir 1982. gada čempions „lidojošais soms” Keke Rosbergs, kurš ieguva titulu, vinņējot tikai vienas sezonas sacīkstēs.

Kopš 90. gadiem pilots, kurš finišu sasniedza pirmais, par to saņēma desmit punktus, bet otrās vietas ieguvējs savā īpašumā ieguva tikai par diviem punktiem mazāk. Tā kā labākajās komandās pilotu galvenais uzdevums ir cīnīties par čempiona titulu, nevis sasniegumiem atsevišķos posmos, tikai retu reizi publikai izdevās vērot saspringtu cīņu katrās sacīkstēs līdz pat finišam. Šis apstāklis, kā arī viena pilota dominēšana — Mihaēls Šumahers ar „Scuderia Ferrari” izcīnīja piecus čempiona titulus (2000.—2004. g.) un sešus Konstruktoru kausus pēc kārtas (1999.—2004. g.) — neveicināja F-1 popularitātes pieaugumu. Bija nepieciešams kaut ko darīt, lai glābtu lējupejošo popularitātes reitingus, un Starptautiskā Automobilu federācija (FIA) izstrādāja plānu par tā sauktās medaļu sistēmas ieviešanu F-1, lai motivētu pilotus



Zīls Vilenēvs

centsties „izraut” pirmo vietu kaut vai pēdējā aplī, jo kopvērtējumā pasaules čempions tiktu noskaidrots pēc zelta medaļu skaita atsevišķos posmos. Tikai sākot no 2009. gada sezonas, par F-1 čempionu kļūst pilots, kurš izcīnījis visvairāk uzvaru, bet — ja vairāki braucēji izcīna vienādu uzvaru skaitu, čempionu nosaka pēc izcīnītajiem punktiem.

Taču FIA neapmierinājās tikai ar „medaļu sistēmas” ieviešanu, tā kēras arī pie F-1 vēstures pārrekināšanas. Starptautiskās Automobilu federācijas nolīgtie statistiķi to ir izdarījuši, un līdzjutējiem sniegts spilgts priekšstats par to, kā sešdesmit gadu laikā būtu veidojusies F-1 vēsture, ja jau kopš 1950. gada Lielbritānijas GP izcīnās braucēji necīnītos par punktiem, bet gan par zelta, sudraba un bronzas medaļām. Rezultāti 13 F-1 sezonās par čempionu būtu kronēts cits pilots, turklāt trīs no viņiem pie čempiona tituliem nav tikūši ne reizi. Līdz ar to uzskatāms, ka federācija par F-1 pasaules čempioniem neoficiāli pasludinājusi arī Stirlingu Mosu, Didjē Pironi un Felipe Masu.

Vismazāk pazīstamais „jaunais čempions” ir „Ferrari” pilots Didjē Pironi. Pasaules čempionātā francīzis pavadīja tikai nepilnas piecas sezonas (1978.—1982. g.) un



Airtons Senna

72 sacīkstes, izcīnot trīs uzvaras un 13 reīžu kāpjot uz goda pjedestāla. 1982. gada čempionātā uzvaras izcīnīja 11 dažādi braucēji un tikai divi no viņiem uzvarēja divreiz. Lielākais titula pretendents „Ferrari” komandas līderis Žīls Vilenēvs gāja bojā traģiskā avārijā Beļģijas GP kvalifikācijas braucienā. Pēdējos piecos posmos nestartēja arī Didjē Pironi, no Vācijas GP kvalifikācijā, tobrīd būdams čempionāta līderis ar 39 punktu pārsvaru, smagi avarēja un bija spiests beigt daudzsolšo karjeru F-1. Par spīti tam, ka 1982. gadā „Ferrari” sarkanie turbobolidi bija ātrāki par visiem, par F-1 pasaules čempionu ar tikai vienu GP uzvaru kļuva soms Keke Rosbergs no „Williams” komandas. Pironi, atpaliekot par pieciem punktiem, ierindojās otrajā vietā. Pēc medaļu sistēmas pirmās F-1 čempions Francijai būtu Didjē Pironi, nevis Alēns Prosts. Didjē Pironi tā arī nekad neuzzināja par savu neoficiālo pasaules čempiona titulu, jo viņa dzīve traģiski aprāvās negadījumā okeāna ātrumlaivu sacīkstēs 1987. gada 23. augustā.

Vai pēc rezultātu pārrekināšanas iespējams spriest par „īstajiem” čempioniem, tas lai paliek katra paša ziņā, taču dižākās F-1 lēģendas Alēns Prosts, Airtons Senna un Naidžels Mansels beigās nebūtu neko zaudējuši, bet tikai ieguvuši! Alēns Prosts par čempionu būtu kļuvis piecas, nevis četras reizes. Tostarp viņam būtu trīs tituli, kas iegūti pēc kārtas laikposmā no 1983. līdz 1985. gadam. Airtons Senna būtu pieveicis Prostū slavenajā 1989. gada divkaujā un no 1988. līdz 1991. gadam ieguvis četrus titulus pēc kārtas. Naidžels Mansels būtu uzvarējis ne tikai 1992. gadā, bet arī 1986. un 1987. gada sezonā. Turpreti cits stāsts ir par Nikiju Laudu un Nelsonu Pikē, jo viņu sasniegumi F-1 vēsturē tagad izteiktu daudz mazāk. Nikija Lauda īpašumā būtu tikai viens, nevis trīs tituli, bet trīskārtējais pasaules čempions Nelsons Pikē nebūtu ieguvis nevienu no saviem tituliem.

Un tagad F-1 alternatīvā vēsture hronoloģiskā secībā

Legendārais angļis sers Stīrlings Moss savā 67 sacīkšu karjerā (1951.—1961. g.) četras reizes kļuvis par F-1 vicečempionu, taču viņa apsvērais braukšanas stils ir atnesis 16 uzvaras atsevišķos posmos un 24 reizes goda pjedestālu. 1958. gadā brits uzvarēja četras sacīkstēs no desmit, kamēr Maiks Hotorns uzvarēja tikai Francijā, taču savas stabilitātes dēļ visas sezonas laikā spēja izcīnīt vairāk punktu. Kopvērtējumā abus šķīra viens punkts, un par pirmo britu F-1 čempionu kļuva Hotorns, bet pēc medaļu sistēmas par pirmo britu čempionu tikto kronēts Moss.

Cita britu lēģenda skots Džims Klārks savā karjerā čempionu titulus ieguvis divas reizes (1963. un 1965. g.), taču FIA viņam tagad „iedevusi” vēl divus. 1964. gads

ņemtu „McLaren” jaunais komandas biedrs Alēns Prosts, kurš 1984. gadā guva septiņas uzvaras pret Laudas piecām un kopvērtējumā piekāpās tikai par 0,5 punktiem.

1979. gadā par čempionu nebūtu kronēts arī trīs sacīkšu uzvarētājs Džodijš Šekters no „Ferrari”, jo austrālietis Alans Džonss ar „Williams” togad palika nepārspēts četras reizes un būtu ieguvis divus titulus pēc kārtas — 1979. un 1980. gadā.

F-1 profsors Alēns Prosts bijis ne tikai gana stabils, bet arī pietiekami ātrs un spējīgs uzvarēt, jo ar medaļu sistēmu francūzis par čempionu būtu kļuvis piecas, nevis tikai četras reizes. Profesora līelie panākumi īsti sākās tikai pēc pāriešanas uz „McLaren” nometni, bet pēc revidētajiem rezultātiem divas reizes par čempionu Prosts kļu, vēl braucot „Renault” sastāvā. 1981. gadā Alēns izcīnīja trīs uzvaras un divas otrās vietas, taču gandrīz visos pārējos

bet Senna tika pie sešām uzvarām.

Astondesmito gadu otrajā pusē „Williams” komandā par superzaigzni kļuva Naidžels Mansels. Pie sacīkšu auto stūres viņa drosme bija gluži nenormāla un gatavība riskēt — neierobežota. Katru aplī viņš veica kā pēdējo dzīvē, tikai viņš spēja vienas GP sacīkstes laikā 12 reizes labot trases rekordu! Fantastiskas uzvaras, kas izrautas bezcerīgās situācijās, mīļās ar neiespējamiem zaudējumiem. Tikai Mansels, startējot no 12. pozīcijas, spēja finišēt pirmās šaurajā Hungaroringas trasē, tikai Mansels varēja zaudēt drošu uzvaru, distances pēdējos metros beidzoties benzīnam... Taču, par spīti dižā neveiksmīnīkai ārkārtīgajai popularitātei, laikam jau Frenks Vijamss netīcēja viņa spējai beigās kļūt par pasaules čempionu, jo 1986. gada sezonai parakstīja līgumu ar tobrīd jau divkārtējo pasaules čempionu Nelsonu Pikē. Nav zināms, vai brazilietis sākumā cerēja uz pirmā pilota statusu, taču jau pirmajās sacīkstēs Mansels viņu saņēma istā angļu buldoga tvērienā. Visas sezonas laikā abas „Williams” mašīnas dominēja „Grand Prix” trasēs, un pirms pēdējā posma Austrālijas GP Mansels un Pikē bija galvenie pretendenti uz šo titulu. Taču — kad Manselam līdz uzvarai un pasaules čempiona titulam bija atlikuši vairs tikai 72 km, pilsa riepa, un šīs sacīkstes viņēja Alēns Prosts ar „McLaren” mašīnu, otro reizi kļūstot par pasaules čempionu. Manselam bija jāsamierinās ar sudrabu, bet Pikē — tikai ar bronzu. 1987. gads F-1 līdzjutējiem sagādāja vēl vienu trilleri, kura kulminācija bija divkauja Silverstounā, kad finišā taisnē gandrīz 300 km/h ātrumā ar elpu aizraujošu dubultmanevru maģiskais Mansels apmānīja Pikē. Taču sezonas izšķirošajās sacīkstēs Suzukā Mansels kvalifikācijā smagi avarēja un Pikē tomēr izdevās iegūt



Airtons Senna, Alēns Prosts, Naidžels Mansels un Nelsons Pikē



Stirling Moss

gadījumos izstājās. Nelsons Pikē ar „Brabham” uzvarēja trīs reizes, bet otrais finišēja tikai reizi, taču pēc punktiem kļuva par čempionu. Prosts tosezon palika tikai piektais. Tātad pirmais čempions „Renault” Andrei ar „Lotus” ieguva četras uzvaras pret Laudas trim (septiņas izstāšanās pret trijām). 1977. gadā Lauda pameta „Ferrari”, tiklīdz matemātiski bija nodrošinājis sev uzvaru čempionātā, un pēdējos posmos nepiedalījās.

1984. gada sezonā Nikijam titulu at-

savu trešo čempiona titulu. FIA uzskatīja, ka Mansels būtu pelnījis titulus arī 1986. un 1987. gadā. Pirmajā gadījumā brits būtu apsteidzis Alēnu Prostū (piecas uzvaras pret četrām), bet sezonu vēlāk atņēmtu trešo titulu Nelsonam Pikē (sešas uzvaras pret trijām).

Viens no trim jaunajiem „alternatīvajiem” čempioniem būtu pašreizējais „Ferrari” pilots Felipe Masa, kurš ne tik sen — 2008. gada sezonā — izcīnīja visvairāk uzvaru. Daudziem vēl spilgtā atmiņā ir Felipe Masas cīņa ar Lūisu Hamiltonu, kurš savā otrajā sezonā izrādījās stabilākais pilots un ar piecām uzvarām kļuva par čempionu. Masa turpreti izcīnīja sešas uzvaras, bet kopvērtējumā zaudēja vienu punktu.

Protams, revidēt vēsturi un noteikt jaunus čempionus vairākus gadus pēc sezonas beigām nav nopietni, taču daudzi no tiem autosporta faniem, kuri atceras F-1 „saldajos astoņdesmitajos”, kad daudz biežāk uzvaras likteni izšķīra cilvēks, nevis finansiālais faktors, kad F-1 mašīnas par visiem 100% vadīja dzīvi cilvēki, nevis elektroniskās palīgerices un katras F-1 sacīkstes bija arī dižu personību sacensība, piekritis, ka šie alternatīvie čempionāta rezultāti tiešām būtu bijuši taisnīgāki!



Alēns Prosts

CSDD nodaļu darba laiki

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

R Darba laiks: pirmdienās 9.00 - 18.00 no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00	K Darba laiks: pirmdienās 9.00 - 19.00 no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00 18 67025791
1A Anlens iela 2 (vieglajiem automobiļiem) darba diēnas 8.00 - 20.00 seštdienās 8.00 - 15.00	1A 535c Maskavas iela 448 darba diēnas 8.30 - 17.00 18 67132107
1A 535c Sēpils iela 6a darba diēnas 8.30 - 17.00 18 67471571	1A Sigulda, «Siljēkāš» (visiem transportlīdzekļiem) darba diēnas 8.00 - 17.00 18 67970140

AIZKRAUKLE,

1A Jaunceltnes iela 5,
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00

ALŪKSNE,

1A Rūpniecības iela 3
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00

BALVI,

1A Rubežieļa 1
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00

BAUSKA,

1A Upmalas iela 2
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00

CĒSIS,

1A J. Poruka iela 22
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00
535c **1A** ordiēnas un ceturtdienās 8.30 - 17.00
18 64161859

DAUGAVPILS,

R Kraujas iela 3
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00
K 65428871

1A Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 14.00
dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00

DOBELE,

1A Liepājas šoseja 29
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00

GULBENE,

1A **1A** **1A** Parka iela 2
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00
K 64473857

JELGAVA,

1A Satiksmes iela 2a
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.00 - 17.00
K 63021396

1A Satiksmes iela 2c
Darba laiks: darba diēnas 8.00 - 20.00,
seštdienās 8.30 - 15.00

JĒKABPILS,

R **K** A. Elksnes 2
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.00 - 17.00
K 65231730

1A Arijas Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba diēnas 8.00 - 20.00
seštdienās 8.00 - 15.00

JŪRMALA,

R Slokas iela 75
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00
1A Lielupes iela 28a
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00
18 67811451

KRĀSLAVA,

1A Indras iela 28c
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00

KULDĪGA,

1A Plončukas iela 69
Nadaļas darba laiks: darba diēnas 8.30 - 17.00
18 63341185

R Transportlīdzekļu registrācija Tehniskās apskates stacija Vadītāju kvalifikācija Iepriekšējās pieraksts 535c Tehniskās apskate automobiļiem ar pilno masu virs 3,5 t	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64281215
---	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 17.00 535c Rubežu iela 7 trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

R Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788	1A Darba laiks: darba diēnas 8.30 - 20.00 seštdienās 8.30 - 14.00 18 64220788
--	---

Degustācija

Mazais cinītis „Fiat Panda 1,2 4x4 Climbing”

Agnis Krauja

Katru gadu agrāk vai vēlāk atnāk ziema. Rīgas pašvaldības administratīvajās robežās tās atnākšana ik reizi ir negaidīta un izraisa dabas katastrofas efektu — ielās valda absolūts haoss un pilsētas dzīve faktiski tiek paralizēta. Lūk, šādos apstākļos mazizmēra pilnpiedziņas auto kļūst par izdevīgāko pārvietošanās līdzekli. „Autoinfo” degustēja pilnpiedziņas auto ar vismazāko motoru Eiropā — „Fiat Panda 1,2 4x4 Climbing”.

Jau ar parasto modeli „Fiat Panda” ir izspiedis maksimumu no



supermaza minivēna koncepcijas, un šis veikums savulaik tika novērtēts ar prestižo „Car of the Year” balvu. Veidojot šo auto 4x4 versiju, „Fiat” dizaineri un inženieri centušies tikt galā ar gandrīz neiespējamu misiju, mēģinot iespīest trīsarpus metru garā automobilī visu to, kam pienākas vieta reālā parketa dziņīnā. Pandas salonā neticamā veidā atrasta vieta četrām (ja braucēji ir sēdoša suga lielumā, tad piecām) sēdvietām, gandrīz vertikālai vadītāja muguras sēdpozicijai un atvilktnes izmēra bagāžnieciņam. No citiem atšķirīgās risinājums multifunkcionāla mazauto konstruēšanā ir atņēmis „Fiat Panda” jebkādu ārējo pievilcību, toties līcis pat ietekmīgajam britu žurnālam „Autocar” sacerēt slavas dziesmas „Pandas” apskaužamajai funkcionalitātei un klasi augstāku auto cienīgai ergonomikai.

„Fiat Panda” 4x4 vizuāli atgādina to pašu „Panda” modeli, tomēr ar bezceļu automobiļa raksturu: tam ir speciāli konstruēts buferis, lielāks klīrenss, nostiprināts piekare. „Panda” 4x4 apvilkta ar dzīperīgu būvēturi — bamperu un spārnu aizsargiem un moldingiem, kas veidoti pārmaiņa strupo, šauro un stāvo korpusu, un tas izskatās pat nedaudz atlēķis. „Panda” 4x4 ir 14 collu riteņi ar 185/65 R14 riepiem, kas lielā mērā atbildīgas par miniaturo iespējām ārpus asfalta. „Panda” tagad izskatās pabeigta un mērķtiecīga.

Atveru šaurās durtiņas un sastingu — sēdekļa forma šķiet aizgūta no kādas ēdamistabas garnitūras, sēdpozicija vertikālā kā godasardzī pie Brīvības pieminekļa. Neko daudz nepalīdz vadītāja sēdekļa augstuma regulēšana — regulējams gan ir tikai spilvens, zemākajā pozīcijā atstājot spraugu starp



atzeltni. Vai tiešām es ar saviem 1,88 m varēšu te ietilpināties un pēc tam vēl braukt, pareizi trāpīt ar savu 45. izmēra pēdu uz graciozajiem šaurajiem pedāļiem? Mēģināsim... Kad esmu atbīdījis sēdekli līdz galam atpakaļ un pierēgulējis stūri, izrādās, ka pat manam augumam sanāk tīri ciešama ergonomika, tikai nepierasti, ka kreiso plecu visu laiku spīž virsbūves sānu statnis. Vai tiešām galva nespīžas griestos? Nē, jumta līnija tieši tāpēc ir izliekta... Vadītāja vieta ierīkota tā, lai sēdēšana būtu augstu, bet tas garantē arī labu redzamību. 1,6 metrus platās mašīnas salonā ir šauri, taču ne saspīesti. Stūre regulējama tikai augstumā, bet pieblīvētajā instrumentu panelī atradusies vieta pat infodisplayam. Lai viduskonsolē nebūtu pārāk dziļi salonā, tā pacelta uz augšu un atvērta tuvāk vējstiklam! Triks ar augšup aizstumpot viduskonsoli ir nostrādājis — ir vieta gan celgālim, gan elkoņiem un pat diviem glāžu turētājiem. „Fiat Panda” ergonomika ir gandrīz priekšzīmīga — viss blakus, parocīgi izvietoti ventilācijas kloķīši, lielas stiklu pacelēju pogas priekšējām durvīm un rūpīgi nostrādāts rūpnīcas radioaparāts pašā augšā. Lielākais sasniegums ir augšup pārvietotā pārnēsūmkārba svira, kas atrodas ne vien pa rokami, bet ir arī trīsreiz īsāka par „pavārnīcu” „Dacia Duster” grīdā un attiecīgi arī labāk darbojas. No koncerna „premium” markas „Alfa Romeo” „Panda” aizņēmusies smalkas, par 360 grādiem grozāmas un pilnībā aizveramas ventilācijas lūčiņas.

(Nobeigums 6. lpp.)

Lai rūsa neēstu tavu auto!



Jūs esat nopircis automašīnu. Viss ir brīnišķīgi, auto mirdz un laistās saulē, motors rūc, sajūsmā pārpilda jūsu dvēseli... Bet nakti jūs nevarat mierīgi gulēt. Jums galvā skan šausmīga skaņa, kas iet cauri kauliem — jūs dzirdat, kā rūsa grauž jūsu miluli.

Ar šo problēmu saskaras visi mūsu platuma grādos dzīvojošie autoīpašnieki bez izņēmuma. Diemžēl metāls ir metāls, un tam ir tendence rūstēt. Neaizmirsīsim, ka mūsu mašīnām ir jāstrādā ļoti agresīvā vidē, it sevišķi ziemas periodā, kad sniega kausējāmie reaģenti saēd praktiski jebko — metālu, gumiju un pat betonu, kas po liecina Salu tilta apmaļu nožēlojamais paskats. Daudzi ar koroziju mēģina cīnīties, pārklājot automašīnas apakšu ar dažādām bitumena mastikām, tā cenšoties paildināt automašīnas mūžu, tomēr bieži vien panāk gluži pretēju efektu. No ārpusē agresīvās vides iedarbība tiek nedaudz apturēta, bet zem pārklājuma ūdenim nav, kur palikt, un rūsa turpina savu darbu.

SIA „KROWN BALTIC” piedāvā Latvijas tirgū Kanādas ražojuma pretkorozijas apstrādes produktus, kas pasaulē jau 30 gadus ir pazīstami ar tirdzniecības zīmolu

„KROWN”. Kas ir „KROWN” produkti un ar ko tie atšķiras no citiem pretkorozijas apstrādes veidiem? Pirmsākumi, kā jau mūsu pasaulē ierasts, meklējami militārajās tehnoloģijās. Militāristiem par lielu nozīmi, karš katru dienu nenotiek un tehnika kārtējā militārā konflikta gaidās dažreiz spiesta stāvēt bezdarbībā desmitiem gadu, kas savukārt rūsuļ ļauj izpausties visā tās krāšņumā. Bet, ja nu rit sākas karš un atkal jānodas kaujā? Ar sarūsējušu bruņutransportieri tālu netiksi. Uz bitumena bāzes gatavotie smēri, kā jau minējām, nav pats labākais risinājums ne tikai mašīnai, bet arī ložmetējam. Tāpēc tika radīts produkts, kurš ne tikai aizsargāja metāla daļas no korozijas, bet ļāva tām arī brīvi kustēties.

Kas īsti ir „KROWN” pretkorozijas līdzeklis? Tā ir īpaša viela, kas veidota uz videi draudzīgas eļļas bāzes, ar ko tiek pārklātas ne tikai metāla, bet arī gumijas daļas. Pēc uzklāšanas produkts burtiski iesūcas metālā un izspīž no tā porām ūdeni, tādā veidā apturot korozijas turpmāko izplatīšanos. Ļoti līdzīgi darbojas „GoreTex” audums apģērbā — laiž ārā ūdeni, ļauj „elpot”, tajā pašā laikā nepieļaujot ūdens iekļūšanu. Tāpat tiek

paildināts gumijas detaļu mūžs, ievērojami ierobežojot to izkalšanu. Turklāt šī viela nav toksiska un diezgan patīkami smaržo.

Arī automašīnas apstrādes tehnoloģiskais process krietni atšķiras no ierastā. Pēc automašīnas nomazgāšanas produkts ar speciāliem uzgaļiem tiek rūpīgi uzsmidzināts ne tikai automašīnas apakšai un arkām, bet arī vietām, kas ikdienā paslēptas mūsu acīm, bet ir pastiprināti pakļautas rūšēšanai — spārnū, durvju, sliekšņu iekšpusē, dzinēja sportieri tālu netiksi. Uz bitumena bāzes gatavotie smēri, kā jau minējām, nav pats labākais risinājums ne tikai mašīnai, bet arī ložmetējam. Tāpēc tika radīts produkts, kurš ne tikai aizsargāja metāla daļas no korozijas, bet ļāva tām arī brīvi kustēties.

Kas īsti ir „KROWN” pretkorozijas līdzeklis? Tā ir īpaša viela, kas veidota uz videi draudzīgas eļļas bāzes, ar ko tiek pārklātas ne tikai metāla, bet arī gumijas daļas. Pēc uzklāšanas produkts burtiski iesūcas metālā un izspīž no tā porām ūdeni, tādā veidā apturot korozijas turpmāko izplatīšanos. Ļoti līdzīgi darbojas „GoreTex” audums apģērbā — laiž ārā ūdeni, ļauj „elpot”, tajā pašā laikā nepieļaujot ūdens iekļūšanu. Tāpat tiek

Apstrādātajām virsmām SIA „KROWN

BALTIC” dod viena gada garantiju. Auto-mašīna pirms apstrādes tiek apskatīta un tiek atzīmētas problemātiskās (aprusējušās) vietas. Ja apstrādātā virsma sāks rūstēt vai — ja rūsa jau ir bijusi un tā turpinās izplatīties, SIA „KROWN BALTIC” novērsīs no bojājumu par saviem līdzekļiem. Ja garantijas laikā automašīna būs kādā veidā cietusi, piemēram, tai būs nomainīta pirms tam apstrādātā detaļa, SIA „KROWN BALTIC” veiks nomainītās detaļas apstrādi bez maksas. Rekomendējamais apstrādes biežums — viena reize gadā.

Lai paildinātu automašīnas mūžu, būtu ieteicama ikgadēja automašīnas apstrāde, sākot no brīža, kad automašīna pamet vadus un kontaktu savienojumus no mitruma un sāls iedarbības. Šis produkts īpaši tiek rekomendēts jaunajām automašīnām, kurām — kā likums — apakšā ir vesels lērums aizņem apvienojumu un elektronisku devēju, kas, braucot pa Latvijas ceļiem, ļoti bieži iziet no ierindas, sagādājot šo automašīnu īpašniekiem ne mazums galvas sāpju un finansiālu problēmu. Vienas automašīnas apstrādei tiek patērēti aptuveni 3,5 litri pretkorozijas šķidrums.

Apstrādātajām virsmām SIA „KROWN

ļoti līdzīga Latvijai — ziemā ceļu uzturēšanai tāpat tiek izmantoti reaģenti, ar šo produktu ir apstrādāti 78% automašīnu. Ar pretkorozijas materiālu apstrādā ne tikai automašīnas, šo produktu izmanto arī industriālās tehnikas, tiltu, metāla konstrukciju aizsargāšanai pret rūsu. SIA „KROWN BALTIC” nodrošina apstrādi, arī izbraucot pie klienta ar īpaši aprīkotu mobilo apstrādes transportu.

Aterieties, ka, šodien investējot sava auto pretkorozijas apstrādi, jūs ietaupīsiet uz auto remonta rēķina, bet pārdot savu auto varēsiet par krietni vien lielāku naudas summu. Tikai neatlieciet šo procedūru līdz brīdim, kad CSDD tehniķās apskates inspektors, auto apskates protokolā ieliek atzīmi „2”. Kam par iemeslu ir virsbūves nesošo elementu korozija!

SIA KROWN BALTIC adrese: Jūrkalnes iela 100, Rīga. Tālr. 67491330; fakss 67491331. Bez maksas informācijas tālr. 80201001 e-pasts info@krown.lv www.krown.lv www.pretrusa.lv



TERMINATORS

(Turpinājums no 2. lpp.)

Lai rastu pilnīgāku priekšstatu un šādas shēmas priekšrocības salīdzinātu ar tradicionālo, testam tika pieaicināts tādas pašas klases standarta ATV — „Kawasaki Brute Force 750”, kas stāties preti „Yamaha Grizzly 700 FI Special Edition”, kurš aprīkots ar kāpurķēdēm.



Atšķirība kļuva redzama jau tūlīt, un ar katru minūti tā kļuva aizvien lielāka.

Startā no vietas — sniegā — „Kawasaki” sāka spēcīgi kārtīties ar visiem četriem riteņiem, un, lai arī kustība uz priekšu notika, varēja redzēt, ka tas prasa diezgan lielu piepūli. Turpretī kāpurķēžu „Yamaha” startēja kā pa sausu asfaltu, bez jebkādas tendences ierakties. Braukšanas spējas īpaši nemainījās arī tajās vietās, kur sniega dziļums ļaujēja jebkādas cerības iziet pat ar kājām, nemaz nerunājot par tehniku. Četru kāpurķēžu shēmas priekšrocība attiecībā pret to pašu sniega motociklu ir stipri lielāka atbalsta laukuma, kas spiedienu uz sniega virsmu samazina līdz minimumam. Savukārt tuvākajam konkurentam — sniega motociklam — ir tikai viena kāpurķēde un tā atrodas aizmugurē. Protams, atkarībā no kāpurķēdes platuma un garuma sniega motociklam var arī tikt samazināts spiediens uz sniega virsmu, kas samazinātu iespēju iegrīmt. Tomēr



neaizmirsīsim arī par šīs shēmas trūkumiem — stūrēšana notiek ar priekšējo slēpju palīdzību, kas savukārt sniega motociklu pārvērš par tādu kā automašīnu ar klasisko, aizmugures piedziņu. Ja slēpes atdursies pret kādu nedaudz lielāku šķērslī, jūs riskējat ierakties. Vēl trakāk būs, ja jūsu sniega motocikls nebūs aprīkots ar atpakaļgaitu. Mēģinājums šādu agregātu apgriezt aizgušā mežā, kur sniega dziļums ir vairāk par pusmetru, var izvērsties par samērā maz

patikamu pasākumu.

Kāpurķēžu ATV šādu trūkumu nav. Par spīti riteņu trūkumam, „Yamaha” pagriezienu rādiuss ir 9,5 metri! Papildus jau minētajam palielinātajam atbalsta laukumam ATV tiek saglabāta esošā 4X4 shēma ar visām tai piemītošajām priekšrocībām. Un tagad uzmanību! Cienijamie lasītāji, ja jūsu rīcībā ir kāpurķēžu ATV un jums ir izdevies kaut kur sniegā „iesēdināt” (uzkāšanās uz balķa neskaitās) šādu braucamrīku, lūdzu, dodiet mums ziņu. Man neizdevās, lai kā arī pūlējos. Radās priekšstats, ka šis agregāts iet cauri visam, kā neapturamais Terminator. Ne sniegs, ne kupenas, ne dziļi grāvji nebija spējami to apturēt. Ceļš tam nav vajadzīgs — nospraudiet virzienu un spiediet gāzi. Ja jūs iebrucat taisnā leņķī grāvī, kas ir pilns ar sniegu un atduraties pret pretējo nogāzi, priekšējās kāpurķēdes tik un tā braucamo velk ārā. Riteņu ATV šādu manevru nav vērts pat mēģināt. Paredzot līdzīgu šķēršļu izbraukšanu, kāpurķēdēm ir iespējams arī noregulēt priekšējās daļas pacelumu.

Nākamais pārbaudījums bija mēģinājums uzbraukt stāvā nogāzē. Nogāzes slīpums sasniedza neticami 450 leņķi ar sniega segas biezumu aptuveni 40 centimetri. „Kawasaki” ieskrīenoties spēja uzbraukt tikai viena korpusa garumu un tad sāka bezpalīdzīgi kārtīties ar visiem četriem



riteņiem. Turpretī kāpurķēžu „Yamaha” bez īpašas piepūles tika galā arī ar neticami stāvā nogāzi. Vēl vairāk — pusceļā tā bija spējīga apstāties un pēc tam turpināt ceļu!

Ļoti labi kāpurķēdes sevi pierādīja uz ledus. Atšķirībā no „Kawasaki”, kurš no mazākās gāzes atvēršanas sāka driftēt, „Yamaha” uzrādīja satricēšu kursa saglabāšanas stabilitāti un pagriezienus izbrauca bez sanesnes.

Vienīgais, kas jāņem vērā potenciālajiem kāpurķēžu izmantotājiem — jānoskaidro, vai jūsu ATV ir aprīkots ar stūres pastiprinātāju. „Yamaha Grizzly” uzstādītais pastiprinātais krietni atvieglo vadīšanu, un diez vai es būtu sajūsmā, ja manam ar kāpurķēdēm aprīkotajam ATV tāda nebūtu. Droši vien tad, lai pavizinātos ar tādu, kādu gadiju pirms tam vajadzētu pacīlāt svarus treniņzīrē zālē.

Tas, protams, ir mans subjektīvs viedoklis, bet, manuprāt, šādi kāpurķēžu sistēmai pat īsti nav konkurentu caurējābās jomā. Vismaz man ir grūti iedomāties kaut ko līdzīgu. Jā, sniega motocikls atklātā vietā būs ātrāks. Testējami „Yamaha” maksimālais ātrums ar kāpurķēdēm bija aptuveni 65 km/h, bet jāatzīmē, ka arī pielietojums ir atšķirīgs. Tur, kur nepieciešama paaugstināta caurējābība, ātrums nav galvenais faktors, vai ne?

„Autoinfo” redakcija izsaka pateicību Artūram un Mārtiņam Arņišiem par testam atvēlētu privāto tehniku.

www.rvt-riepas.lv

RIEPU CENTRS

Lietotas auto riepas no Vācijas

R12 līdz R22

sākot ar Ls 5

Lielā izvēlē lietie diski

Rīga, Ziepniekkalna 23a (aiz CSDD TA)
Tālr. 67629021, mob. tālr. 29273705

Auto Apkopes Serviss

SAAB VOLVO

Jaunas un Lietotas Rezerves daļas

Serviss
Tel. 67703303
Maskavas iela 449
Rīga
www.auto-apkopes-serviss.lv

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS

Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība

Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148
Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
29991444 29541238
Fakss 67802336
doks1@one.lv www.japanautoparts.lv

VISU VEIDU AUTOMĀTISKO ĀTRUMKĀRBU REMONTS

apkalpošana eļļu maiņa garantija

Rīga, Zeltiņu iela 15
mob. t. 29848899, Arvīds zemgale1@inbox.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

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILĒM

uzstādīšana, remonts, regulēšana, pārdošana

BRC SEQUENT GAS INJECTION SYSTEM

Signalizāciju un imobilizatoru uzstādīšana

Rīga, Ganību dambis 23b
tālr. 67381728, mob. 29296613

autogāze

GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA, CSDD sertifikāts. Uzstādīt iekārtas pie mums.

DIAGNOSTIKA BEZ MAKSA

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem, elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas, magnetolas, parkošanās sensorus. Uzplūdam un remontējam KONDIIONIERUS.

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

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 apvirošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsksnu, agregātu skūnu un rullu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Luktu gaisma regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.

Motors A5
Mūkusalas iela 45c,
t. 67 627 546;
m. t. 29 237 499,
motors5@inbox.lv

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

DAUGAVA
Krievu iela
DAUGAVA
ZAKU BALA
LUCAVSALA
Bauskas iela