

Komandas biedri — niknākie ienaidnieki

Agnis Krauja

F-1 lēģendu sadalā šoreiz piedāvājam atcerēties piecas visnēzīgākās komandas biedru divkaujas F-1 vēsturē. Visas šīs batālijas ir notikušas pagājušajā gadsimta nogalē, kad F-1 pilotiem vajadzēja tikai saviem spēkiem — bez elektroniskajām palīgierīcēm — savaldīt 1000 zirgspēku turbobolidus un ikvienu pilotēšanas kļūda vai sadursme ar konkurentu draudēja pārvērsties par traģēdiju. Safidzinot ar šīm milzu cīņām, jaunajā gadsimtā pieredzētās Alonso — Hamiltona un Montojas — Raikonena sāncensības līdzinās vairs tikai mazu puīšuļ karinām mīšu kastē...



Airtons Senna pret Alēnu Prostū 14:11

(Rezultāts attēlo katra pilota uzvarēto saciķsu skaitu laika periodā, kad viņa galvenais sāncensis bija komandas biedrs.)

„McLaren”, 1988.—1989. g.

F-1 vēsturē zelta burtiem ierakstīta Alēna Prosta un Airtona Sennas lēģendārā sāncensība. Prosta intelligēnce, analītiskā pieeja un pragmatisms pret Sennas neizmērojamo talantu, fanātisko atdevi un pārdabisko ticību sev — tā bija viena no dižākajām divu personību sadursmēm, kāda jebkad pieredzēta pasaules sportā. Kad 1988. gada sezonas priekšvakarā uz „McLaren” komandu no „Lotus” stalleim atnāca talantīgais jauneklis Airtons Senna, viņu tur sagaidīja neapšaubāms komandas līderis Alēns Prosts, tobrīd divkārtējs pasaules čempions. Airtons Senna ārpus saciķsu mašīnas kopkopa bija jauks cilvēks, vienkāršs un draudzīgs, bet pie saciķsu auto stūres — pats ātruma iemiesojums, viņš nespēja samierināties ar domu, ka cits kāds varētu būt vēl ātrāks. Šādos gadījumos Airtonam godīgas spēles principi pārstāja eksistēt. Sākumā abu pilotu attiecības bija draudzīgas, taču Senna uzreiz sāka apdraudēt Prosta pozīcijas, un drīz draudzību pasmainīja nesamierināma sāncensība, kas pārvērtās naidā, un Estorilas trasē brazilietis savu sāncensi gandrīz izsmērēja starta taisnes apmalē. Senna kļuva par 1988. gada čempionu, un par F-1 Napoleonu dēvētais Prosts „McLaren” komandā vairs nejutās kā pirmais numurs, vēl vairāk — „McLaren” motoru piegādātāji no „Honda” nespēja simpātijas pret Sennu. Taču Profesors zināja, ka arī nākamsezon „McLaren” būs nepārspējami. Par spīti kolosālajai nervu spriedzei, Prosts palika komandā un 1989. gadā atkal izcīnīja niknas divkaujas ar Sennu

katrās saciķstēs. Atrisinājums intrīgai nāca tikai Japānas GP izcīņā Suzukā. Kādā līkumā Sennas un Prosta „McLaren” mašīnas sadūrās ar riteņiem un abas izlidoja no trases. Līdz ar to Prostam saciķstes bija beigušās, bet Senna ar izmisīgiem žestiem panāca to, ka trases personāls iestūma viņa formulu atpakaļ trasē, un pat sasniedza finišu. Taču starptautiskā autosporta vadība nepieļāva, ka Senna kļūst par čempionu pēc izraisītas sadursmes ar galveno konkurentu — Airtons tika diskvalificēts, taču nevis par sadursmes izraisīšanu, bet gan formāla iemesla dēļ — par atgriešanos trasē, izlaižot vienu līkumu. „McLaren” šefs Rons Deniss šajā brīdī nodemonstrēja visai pasaulei, kuram no



panēmieniem, ne tikai publiski izsakot aizskarošas piezīmes par Manselu un viņa sievu, bet arī sadzīvē veicot sikas zemiskās diversijas (piemēram, pirms starta pasteidzoties pirmais apmeklēt labierīcības, aiznesot līdz visu tualetes papīru), taču nekas viņam nepalīdzēja pārspēt savu komandas biedru trasē. Tosezon Mansels izcīnīja piecas uzvaras, un pēdējā posmā Austrālijas GP viņam bija nepieciešams tikai finišēt trešajam, lai kļūtu par čempionu. Taču — kad Manselam līdz pasaules čempiona titulam atlika vairs tikai 72 km, braucot pilnā ātrumā, viņa „Williams” mašīnai eksplodēja kreisā aizmugurējā riepa... Saciķstes viņnēja Alēns Prosts ar „McLaren” mašīnu, otro reizi kļūstot par pasaules čempionu. Manselam bija jāsamierinās ar sudrabu, bet Pikē — tikai ar bronzu. Par spīti angļu komandas un līdzjutēju simpātijām pret Manselu, Pikē pēc sezonas nepameta komandu, jo „Williams” mašīnas tobrīd bija labākas. 1987. gads līdzjutējiem sagādāja vēl vienu trilleri — visas sezonas laikā abas „Williams” mašīnas dominēja „Grand Prix” trasēs, bet kulminācija bija divkauja pievīlā „Honda” dzinējās. Monako, Vācijā un Portugālē viņš bija spiests izstāties. Japānā Mansels kvalifikācijā smagi avarēja, savainoja muguru un nevarēja startēt divās pēdējās saciķstēs. Pikē tikai ar 3 uzvarām, bet 11 piedestāliem sezonā izdevās iegūt čempiona titulu. Pēc tam gan brazilietis Frenkam Viljamsam pateica „sveiki”, ņaņemot līdz uz „Lotus” komandu „Honda” dzinējus! Laikam jau ne velti sezonas otrajā pusē Mansels žēlojās, ka taisnēs viņa auto ātrumā par kādiem 18 km/h atpaliek no komandas biedra Pikē mašīnas. Pēc šīm divām sezonām Mansels kļuva par divkārtēju vicečempionu un visas britu nācijas elku, bet Pikē — par vispopulārāko trīskārtējo pasaules čempionu.



Naidžels Mansels pret Nelsonu Pikē 11:7

„Williams”, 1986.—1987. g.
Frenks Viljams 1985. gada sezonai parakstīja līgumu ar Naidželu Manselu, kurš, startējot diezgan bezcerīgajā „Lotus” vienībā, bija pievērsis uzmanību ar savu ātrumu, drosmi un „visu vai neko” saciķsu filozofiju. Naidželam līdz pirmajai GP uzvarai bija jāgaida 71 GP saciķste. Tā atnāca sezonas otrajā pusē Eiropas GP Anglijā, Brendshečā. Pēc pirmā tik ilgi gaidītā panākuma maisam gals bija vaļā — Naidžels uzreiz viņnēja arī nākamās saciķstes Dienvidāfrikā, turklāt startējot no „pole position” un pārspējot pieredzējušo komandas biedru Keki Rosbergu. Visiem bija skaidrs, ka pie F-1 debesīm uzlēkusi jauna zvazīzne! Taču jau pirms tam Džels Frenks 1986. gada sezonai bija parakstījis līgumu ar tobrīd divkārtējo pasaules čempionu Nelsonu Pikē — braziliešu pleiboju, kurš autosaciķstēs startēja tikai tādēļ, lai iegūtu naudu savām izpriecām. Pikē, protams, cerēja uz pirmā pilota statusu, taču jau pirmajās saciķstēs Mansels viņu sapēma istā angļu buldogā tvērienā. Pikē ķērās pie nesportiskiem



signālu samazināt ātrumu, lai taupītu degvielu un motoru resursus un droši sasniegtu finišu 1. un 2. vietā. Vilenēvs komandu izpildīja, bet Pironi negaidot aizbrauca viņam garām. Vilenēvs atguva līderpozīciju un atkal samazināja ātrumu, bet Pironi viņu apdzina vēlreiz! Pirmspēdējā aplī saniknotais Vilenēvs vēlreiz nokēra un apdzina savu komandas biedru, bet pēdējā aplī Pironi tomēr pamanījās apdzīt Vilenēvu un pirmais sasniegt finišu... Didjē Pironi nodevībai Imolā bija traģiskas sekas — Vilenēvs zvērēja turpmāk viņu sakaut katrās nākamajās saciķstēs, katrā kvalifikācijas aplī, un abi piloti nekad vairs nesarunājās. Pēc divām nedēļām talantīgākais savas paaudzes pilots Žils Vilenēvs gāja bojā avārijā Beļģijas GP kvalifikācijas braucienā, cenšoties pārspēt komandas biedra uzrādīto ātrāko aplī. Vēlāks Enco Ferari visā vainoja Pironi, kurš neiturēja šo psiholoģisko spiedienu un sezonas otrajā pusē, tobrīd būdams čempionāta līderis ar 39 punktu pārsvaru, Hokenheimas trasē kvalifikācijas braucienā cieta smagā avārijā, uz visiem laikiem beidzot savu reiz tik daudzsoļo autobraucēja karjeru.

Alans Džonss pret Karlosu Reitemanu 7:3

„Williams”, 1980.—1981. g.
Pirmo GP uzvaru „Williams” komandai 1979. gada sezonas izskaņā izcīnīja pieredzējušais Klejs Regaconi — bijušais Nikija Laudas partneris „Ferrari”—, tomēr ātrākais pie „Williams” stūres bija nepieklāpīgais austrālietis Alans Džonss, kurš uzvarēja trīs saciķstēs pēc kārtas. Nākamajā gadā veterānā Regaconi nomaiņīja vēl viens bijušais „Ferrari” pilots Karloss Reitemans, taču neapšaubāms komandas līderis bija



sevis sāncensu pelotonu, viņš nepārtrauca cīņu pat tad, kad formulai bija palikuši vairs tikai trīs riteņi, un tomēr 1979. gadā viņš izcīnīja visu iespējamo, lai „Ferrari” komandas biedrs Džodjiss Šekters kļūtu par čempionu. 1981. gadā par Vilenēva komandas biedru „Ferrari” kļuva tobrīd lielākais franču talants Didjē Pironi, taču „Ferrari” mašīnas togad nebija īpaši konkurētspējīgas. Vilenēvam izdevās uzvarēt divas saciķstes, Pironi pat ne reizes netika uz piedestāla. 1982. gada 4. posmā Sanmarīno GP Imolā beidzot abi „Ferrari” nokļuva stabilā līderpozīcijā. Komandas vadība saviem pilotiem deva

Turpinājums 7. lpp

Komandas biedri — niknākie ienaidnieki



Turpinājums no 2. lpp

Auto ziņas

Sagatavoja Andris Vilks



Amerikāņu žurnālisti nosauc 2011. gada sliktāko auto

Amerikāņu izdevums „CNN Money” apkopojis žurnālistu atsauksmes par automobiļiem, kas ASV tirgū debitējuši 2011.gadā. Izrādās, ka visbiežāk medijos kritizēts „Nissan Murano CrossCabriolet”, turklāt tik liela vienprātība izteikumos nebija piedzīvota kopš tiem laikiem, kad debija ir pilnīgu fiasko piedzīvojušais „Pontiac Aztek” un „Mercedes-Benz R Class”. Izdevums „Road&Truck” nosaucis „Nissan Murano CrossCabriolet” par divainu mehānisku mutantu, „Edmunds.com” apskatniekiem tas licies tikpat savietojams ar reālo dzīvi kā sniega cilvēks, Kings Kongs vai transportlīdzekļi no fantastikas seriāla „Star Trek”, taču visnesaudzīgākos komentārus „Nissan” jaunumam veltījis „Wall Street Journal” auto tematikas eksperts Dens Neils, kas atklāto Murano salīdzinājis ar desertu, kas gatavots no peļu ekskrementiem...



finiša kārtību. Džonss palāvās, ka komandas otrais numurs ievēros instrukciju, bet tobrīd jau 39 gadus vecais Reitemans, kurš visu savu karjeru dažādās komandās bija aizvadījis otrā pilota statusā, izēlma, ka šī ir viņa pēdējā iespēja kļūt par čempionu, un nemaz negrasiējās piekāpties. Turpmāk visas sezonas garumā Reitemans izcīnīja niknas cīņas ar partneri Džonsu, neļaujot viņam aizstāvēt savu titulu.

Pirms pēdējā posma ASV par čempionu varēja kļūt vai nu Reitemans, vai Nelsons Pikē no „Brabham” — uzvarēs tas, kurš finišēs augstākā vietā. Sarūgtinātais Džonss jau bija paziņojis, ka pēc sezonas pametīs F-1, šīs bija viņa pēdējās saciķstes, un viņš tās aizvadīja spoži — startējot no „pole position” un ne brīdī neatdodot līderpozīciju. Abi titula

pretendenti todien „nespēdēja” — Pikē ar mokām finišēja piektais un no pārguruma pievēma savu ķiveri. Reitemans pat nespēja iekļūt pirmajā sešniekā, un Džonss piedzīvoja saldāko atreibību, apdzēnot savu komandas biedru par veselu apli. Kad sezonas noslēguma pārtijā Reitemans pienāca pie Džonsa un piedāvāja uz atvadām „norakt kara cīrvi”, skarbais austrālietis atbildēja: „Jā, noroc to pats sev pakāj, draugs!”

Alēns Prosts pret Renē Arno 5:2

„Renault”, 1981.—1982. g.
Arī šis, tāpat kā Prosta — Sennas un Pikē — Mansela gadījums, ir klasisks stāsts par

apgādātais „Cadillac” videi draudzīgā veidā spētu nobraukt vien aptuveni 20 km.

Atgādināsim, ka „Chevrolet Volt” pēc akumulatoru izlādēšanās pieslēdzas benzīna dzinējs, kas veicamo distanci pagarina līdz 500 km. Simtprocentīgai akumulatoru baterijas enerģijas krājumam atjaunošanai nepieciešamas 10 stundas.

Aizokēna medijij ziņo, ka „GM” ir izvērtējis pielāgātās kļūdas un „Converj” tiek gatavots jauns uznciēns, kas plānots 2013.gadā. Arī šoreiz pamatā būs „Chevrolet Volt” hibridiekārta, tikai šoreiz tā būs nopietni pārstrādāta.

Mercedes atteiksies no V12 dzinējiem

„Mercedes-Benz” nolēmis atteikties no smagajiem un pret degvielas patēriņu nesaudzīgajiem divdpadmit cilindru motoriem. Pirmais šo spriedumu izjutīs „SL600”, kas tika komplektēts ar 5,5 litru 510 ZS V12 — šīs modelis no štutgartiešu piedāvājuma tiks noņemts jau šogad. Nākamgad tas pats gaida arī „SL65 AMG”, kas zaudēs savu 6 litru 604 ZS agregātu, līdz ar to vienīgais modelis, kam (vismaz pagaidām) vēl tiks saglabātas divdpadmit cilindru „ērģeles” būs ierobežotā sērijā izgatavotā „AMG” specversija „SL65 AMG Black Series”.

2013.gadā dienasgaismu ieraudzīs „SL” klases jaunā paaudze, kurai „V12” motoru vietā tiks uzstādīti modernizēti „V8 twin turbo” agregāti ar 4,7 un 5,5 litru tilpumu, kas pēc jaudas parametriem līdzināsies „V12”, taču būs daudz ekonomiskāki un videi



veiksmīgu un pieredzējušu pilotu, neapšaubāmu komandas līderi, kuram par partneri kļūst kāds jaunais un perspektīvais. Tikai šoreiz Alēns Prosts pats ir „zaļā gurka” lomā. Bet Renē Arno, tāpat kā Žaks Lafits un Didjē Pironi, tolaik tika uzskatīts par vienu no reālākajiem pretendentiem uz pirmā franču pasaules čempiona godu. Neapšaubāmi, Renē bija viens no ātrākajiem pilotiem astoņdesmito gadu sākumā, par ko liecina viņa 18 izcīnītās „pole position”. Kopā ar „Renault” komandu viņš bija jau kopš tās pirmākajiem 1979. gadā. Kad „Renault” vēsturiskās pirmās uzvaras autors Žanpiērs Žabui tika savainots avārijā, par Arno komandas biedru kļuva jauneklis ar līko degunu, vārdā Alēns Prosts. 1981. gada sezonā Prosts guva trīs uzvaras, bet Arno tikai

draudzīgāki.

Mazda RX-8 atvadās

Skumja ziņa sasniegusi sportiskās kupeja „Mazda RX-8” cienītājus — japāņu kompānijas vadība paziņojusi, ka vienīgais sērijevada automobilis ar rotora dzinēju, tiek noņemts no ražošanas.

Daudzu gadu garumā „RX-8”, bet pirms tam arī „RX-7”, bija kompasijas flagmanis un sportisko ambīciju iemiesotājs. Protams, „Mazda” nepalikis bez sportiskajiem modeļiem, taču kompaktais rodsters „MX-5” un karstais hečbeks „Mazda3 MPS” ar „RX-8” mēroties nespēj.

„Mazda RX-8” konstrukcija bija ietverti vairāki netradicīnāli risinājumi. Vispirms jau dzinējs — rotora tipa agregātam bija tikai 1,3 litru darba tilpums (mazs ievēdmūtas nodoklis), toties zirgspēku skaits — veseli 232! „Mazda3 MPS” ir par 28 ZS vairāk, taču pamatā tas ir parasts

stāšies modelis „RX-9”, kas tiks radīts uz kompakta rodstera „MX-5” bāzes. Tas būs hibrids ar rotora dzinēju, kas izmantos līdzīgu hibrida principu kā „Chevrolet Volt” un „Jodel Ampera”. Savus iespaidus par degustēto „Mazda RX-8”, laikraksts „Autonfo” jau publicēja 2005.gadā. Ar šo, nu jau vēsturisko publikāciju, var iepazīties laikraksta interneta portālā www.AutoNews.lv, sadalā — redakcijas degustācijas.



„M a z d a

RX-8”

viētā

gimenes hečbeks ar priekšējo riteni piedziņu,

kurpretim „RX-8” ir ista sportkāra izskats un

piedzīna — kā istam driver’s car — uz

aizmugurējiem riteņiem. Un vēl kāda

interesanta detaļa — auto mašina bija aprīkota

ar miniatūru aizmugurējo durvju pāri, kas

vērās pretīji braukšanas virzienam un

atviegloja iekļūšanu aizmugures sēdekļos,

tādējādi nēdaudz pafantazējot, „RX-8” varēja

nodēvēt pat par ģimenes sportkāru.

Tiesa, trūkumu sportkāram bija varbūt pat

ŠIA izdevniecība «AUTOINFO»
sadarbība ar CSDD.
Reģ. apl. Nr. 000702099
Rīga, Nometņu iela 47-13, LV-1002
Tārunis/fakss 67626339
Direktors — Kaspars Bergmanis.

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM
AUTO
info

Tirāža — 10 000. Iznāk reizi mēnesī.
Tārunis reklāmai 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tālās izmantotajām preču
zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

Vides remonts

Dabas aprūpes dienests VIDES RĒMONTS piedāvā:

TERITORIJU LABIEKĀRTOŠANU,
JEBKURAS SAREŽĢĪTĪBAS KOKU NOCIRŠANU,
CELMU LIKVIDĒŠANU.

Mums ir viso darbam nepieciešamā tehnika un strādnieki ar pieredzi.

Tālr. 29172758; 29220293

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS

Vairumtirzniecība un mazumtirzniecība

Lielvārdes iela 130 Kalciema iela 148
Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
29991444 29541238
Fakss 67802336

doks1@e.lv www.japanautoparts.lv

Autokrāsa biezuma mērītāja noma

T. 29225389
service@autonews.lv

Kurš būs jaunais kompaktklases karalis?

«Ford Focus» / «Opel Astra» degustācija



► Turpinājums no 1. lpp

Kad tirgū ienāca jaunā „Astra” paaudze, tā kļuva par visvairāk pārdoto kompaktklases auto Lielbritānijā 2010. gadā. Pirms gada mēs prognozējām, ka gaidāmais trešās paaudzes „Focus”, ja vien tas būs saglabājis iepriekšējā modeļa vadāmības standartus, nopietni apdraudēs golfa līderpozīciju.

Tagad jaunais „Focus” ir klāt! Savu debiju jaunais „Focus” piedzīvoja pērnā gada Ziemeļamerikas starptautiskajā autošovā kā piecu durvju hečbeks, taču šobrīd ir pieejams arī kā universāls un sedans. 2012. gadā tirgū nonāks sportiskā „Ford Focus ST” versija, bet 2013. gadā — „Focus Electric” ar pilnībā elektrizētu dzinēju. Pēc izskata jaunās — trešās — paaudzes „Ford Focus” ir mainījies diezgan pamatīgi un vairs neatgādina „Ford Mondeo”, kuram pēc feislifta tik ļoti līdzinājās iepriekšējā „Focus” pēdējā versija. Jaunajā „Focus” ir mēģināts atkārtot kinētiskā dizaina šedevra — jaunās „Fiesta” — panākumu recepti, taču jāatzīst, ka lielākais brālis vizuāli nespej atkārtot festinas ideālas proporcijas. No sāniem jaunais „Focus” vairāk līdzinās pavisam citam auto — „Mazdā3”. Virsbūves augšējā daļa veidota pēc jaunākajiem kompaktklases dizaina standartiem — slīpais vējstikls, kas plūdeni pāriet motora pārsegā, un smaidī izstieptie starmeši ļoti līdzinās klases smuklītei astrai. Taču uzreiz zem lampām „Focus” bampers ar trijos segmentos nez kāpēc sadalīto trapeceveida gaisa ievēlās rīkli kļūst neadekvāti agresīvs, vēl agresīvāks nekā iepriekšējās paaudzes sportiskajai RS modifikācijai, un pašā apakšā novietotie četri dekoratīvie caurumi pat atsauc atmiņā devīpdesmitajos gados populāro rallija auto „Toyota Celica WRC”. „Focus” ārējie izmēri: garums 4358 mm, platums 1858 mm, augstums 1461 mm, riteņu bāze 2645 mm. Salīdzinot ar astru, „Focus” virsbūve ir par 61 mm īsāka, 49 mm zemāka un 44 mm platāka. „Focus” ir platākais auto kompaktklasē, bet ar riteņu garenbāzi to par 40 mm pārspēj tikai „Astra”.

Iznākot jaunajam „Opel Astra” modelim, tas kļuva par vienu no izskatīgākajiem kompaktauto. Astras plūdenās virsbūves līnijas un harmoniskās proporcijas ar lēzeno vējstiklu nelauj tai sarkt pat „Alfa Giulietta” klātbūtnē. „Astra” izskatās pat dinamiskāka nekā citos prestiža un cenu plauktos stāvošais „Audi A4”. Astra ir pieejama ar hečbeka un universāla tipa virsbūvēm, bet šoruden Frankfurtē tiks prezentēta arī „Astra GTC” trīsdurvju kupeja. Atšķirībā no „Focus” „Astra” nav tipisks vīriešu auto un ir gana pievilcīgs arī daļā dzimuma pārstāvēm. Daži šo auto no skata vērtē kā pārāk bezpersonisku, taču es tīri subjektīvi dizaina ziņā priekšroku dodu „Astrai”.

Atverot jaunā „Focus” durvis, uzreiz jāsecina — interjers, salīdzinot ar iepriekšējās paaudzes modeli, ir krietni mainījies — sevišķi viduskonsolē, kurā turpinās „Fiesta” aizskatīto podziņu intuitīvi izvietojuma jeb mobiltā telefona tēma. Uzlabojumi jūtami arī citos parametros, jo īpaši skaņas izolācijā, kā



arī apdares materiālos. Ideāla sēdpozicija pie stūres, viss nepieciešamais ir ļoti ergonomiski izveidots rokas stiepiena attālumā. „Focus” panela arhitektūra vizuāli ir līdzīga „Astrai”. Salīdzinot abus kompaktklases auto, „Focus” sanem no mums plusus par stūres dizainu, viduskonsolē pogu intuitīvo izvietojumu, lielāku plašumu salonā gan priekšā, gan aizmugurē sēdošajiem, kā arī lielisko trokšņu izolāciju, kas tagad ir labākā klasē. Astras plusiņi ir kopējais salona dizains, kas ir stilīgāks un rada vairāk „premium” sajūtas, ertie sportiskie sēdekļi un pārskatāmais infodisplejs. „Focus” bagāžnieka tilpums nav labākais klasē — 316 litri —, taču vietas pietiek. Astrai bagāžniekā var ievietot par 54 litriem vairāk.

No piedāvātajiem rūpnīcas aprīkojuma



līmeņiem „Focus” ir pieejami trīs — „Trend”, „Trend Plus” un „Titanium”. Taču arī standarta aprīkojums nemaz nav zemē metams. Katrs nākamais līmenis ir vidēji par 900 latiem dārgāks, taču arī krietni bagātīgāks. Degustētā auto „Titanium” aprīkojums ir laba izvēle, te ir gan dubultā klimatkontrolē, kruīzkontrolē, gan „Bluetooth” savietojamība. „Ford” šajā auto papildus ielikuši arī vairāk nekā 1000 latu vērtu „tehnoloģiju komplektu”, kurā ietilpst aktīvā bremzēšanas palīg sistēma

(ja priekšā ir šķērslis, auto apstājas pats, ja ātrums nepārsniedz 16 km/h), joslu maiņas brīdinājuma sistēma (kas ieaucas, ja bez pagrieziena rādītāja ieslēgšanas maina joslas), ceļazīmju atpazīšanas sistēma (pati nolasā un atgādina vadītājam ātruma ierobežojumu attiecīgajā ceļa posmā), automātiskas gaismas un aklās zonas uzraudzības sistēma, kas ar oranžu signālu sānu spoguļos brīdina, kad joslu maiņa nav ieteicama. Kompaktklasē šāds aktīvais drošības

un to momentā atkal iedarbina, tiklīdz vadītājs nospiež sajūgu. Teorētiski šādi sistēmai vajadzētu ietaupīt degvielu, īpaši braucot pilsētas satiksmē. Taču — vai tā ietaupa praksē, par to vēl nav tikusi skaidrība arī Eiropas autožurnālisti. Mani šī sistēma tomēr nedaudz kaitina, jo vadītājam ik reizi ar nelielu mašīnas nodrebēšanu tomēr ir jāiztais dzinēja „Start&Stop”, īpašs dizeldzinēja variants. Jāatzīstas, es izmantoju iespēju nospiežat pēdā, un 180 ZS ar pamatīgu 230 Nm griezes

Jaunā „Focus” pircējam būs jāizvēlas no

četriem pieejamajiem benzīna dzinējiem, kuriem visiem ir vienāds 1,6 litru darba tilpums, bet jaudas amplitūda svārstās 105—125—150—182 zirgspēku robežās. Abi jaudīgākie dzinēji aprīkoti ar „Ford EcoBoost” tehnoloģiju, kas ļauj samazināt degvielas patēriņu un CO2 izmešu daudzumu, vienlaikus palielinot jaudu. Savukārt četri pieejamie dizeldzinēji ar 1,6 un 2,0 litru darba tilpumu piedāvā jaudas robežas 95—115—140—163 zirgspēku amplitūdā. Mēs degustējām „Ford Focus 1.6 EcoBoost” ar 150 ZS jaudu un sešu pakāpi manuālo pārnesumkārbu. Dzinējs ir pietiekami atsaucīgs un jaudīgs (8,6 sekundes līdz 100 km/h), ja ir vēlme steigties, bet, braucot nesteidzīgā manierē, 240 Nm griezes moments atļauj pārnesumus slēgt slinki un braukt ekonomiski. Dinamiskā režīmā auto videjais patēriņš bija nepilni 8 litri uz 100 km, lieki negāzējot — vidēji 6 litri uz 100 km. Dzinējs ir kluss, un, braucot normālā režīmā, skaņa ir neuzbāzīga vai pazūd pavisam. Toties, „ieņemot grīdā”, paātrinājuma brīžos skaņa šķiet sportiska un ausij tīkama. Gaitas īpašību jomā „Focus” joprojām ir paraugs citiem. Un, lai to sajustu, nemaz nav nepieciešams braukt ātri un agresīvi. Ikvienam patiesam braukšanas entuziastam, piesēžoties pie „Focus” stūres, pavisam drīz seja atplaukst smaidā. Braukšanas baudu vairo precīzā sešpakāpi manuālā pārnesumkārbā un akurātā stūrē. Vadāmība ir teicama — asa un precīza, taču tajā pašā laikā ne pārāk cieta, kas varētu radīt diskomfortu uz mūsu nelīdzenajiem ceļiem. „Focus” aicina skrieties, it kā mudina vadītāju spiest pedāli grīdā, provocē uz dinamisku braukšanu, ko stimulē arī pārliecinošā stabilitāte. Salīdzinot ar „Astru”, „Focus” gaita ir drusku pacieta, īpaši nelielos ātrumos, taču ar negaidītajām bedrēm „Focus” tiek galā ļoti, tās absorbējot un neļaujot grūdieniem ienākt salonā. Degustācijai secinām, ka „Focus” ļoti jūtas uz jebkāda ceļa seguma un prot braukt kā klasi augstāks auto. Kolēģi Eiropas autožurnālisti gan apgalvo, ka jaunais „Focus” esot pazaudējis kādu kripatu no iepriekšējā modeļa sniegtās sportiskās braukšanas baudas, taču šādas secinājumus droši vien var izdarīt, tieši konfrontējot abus auto, maksimālā ātrumā ar tiem izbraucot slaveno Nirburgringas Nordšleifi. Katrā ziņā uz Latvijas ceļiem, braucot veselā saprātā robežās, mēs šādos pierādījumus neguvām. Toties secinājam, ka „Focus” ir lielisks kustībā, sniedzot izcilu komforta un braukšanas prieka kokteili. Pie stūres tas rada pārliecības sajūtu, ko spēj

Turpinājums 8. lpp ►

CSDD informācija

Gatavojoties Zinību dienai parūpēsimies arī par drošību!

Šī gada pirmajos septiņos mēnešos uz Latvijas ceļiem par 42,6% izdevies samazināt kopējo mazaizsargāto (gājējs, velosipēds, mopēda un motocikla vadītājs) cietušo satiksmes dalībnieku skaitu, bet kopējais bojā gājušo skaits samazinājies par 36,5%.

Lai uzskatāmi demonstrētu mazaizsargāto satiksmes dalībnieku apdraudējumu negadījuma brīdī, šodien pirmo reizi Latvijā tika organizēts velo crash tests, kurā bija redzams, kādas sekas iespējamas velosipēdistam sadursmes brīdī ar automobili, kurš brauca ar 50 km/h (pilsētas satiksmes apstākļi).

Pēc dramatiskā atsietiena, sekoja velosipēda un tā vadītāja (manekens) lidojums ar piezemēšanos — velosipēds atradās apmēram 8m no notikumu vietas, bet velobraucēja manekens sadalījās dažāda izmēra gabalos. Bez redzamām sekām neizpalika arī automobili.

Šogad bērnu traumatisms ceļu satiksmē uzlabojas — sešos mēnešos zaudēta viena bērna dzīvība. Tā šogad sešos mēnešos dzīvību zaudējis 1 bērns (gājējs), 2010. gada pirmajos 6 mēnešos dzīvību zaudēja 7 bērni

vecumā līdz 14 gadiem (4 gājēji, 3 pasažieri). Ievainoti šī gada sešos mēnešos tikuši 161 bērns, bet 2010. gadā šajā periodā tie bija 176 bērni līdz 14 gadu vecumam.

Pēdējo gadu statistika gan liecina, ka augusts un septembris ir viens no tiem mēnešiem, kad ceļu satiksmes negadījumos gūto traumu skaits palielinās. CSDD valdes priekšsēdētājs A.Lukstiņš aicināja mācību gadu sākt ar satiksmes drošības stundu, jo bērni pa vasaru ir aizmirsuši kā pareizi uzvesties pilsētas intensīvajā satiksmē, kā arī uz lauku ceļiem. Materiāli satiksmes noteikumu apguvei ir pieejami gan skolās, gan arī CSDD mājas lapā (www.csdd.lv) - grāmata „Lielī ceļi, mazi ceļi - droši ceļi” un mācību filmiņa „Grūbi būt mobilis”, videoklipi velosipēdistu izglītošana „Velosipēdu redzi?” un citi materiāli, kas pedagogiem sniegs atbalstu un ierosmi šo stundu sagatavošanā un norisē. Nedrīkst aizmirst arī par atstarotāju nepieciešamību, kas tuvojoties gada turnšajam laikam, kļūst īpaši aktuāli.

A.Lukstiņš aicina skolas un skolēnus būt aktīviem un izmantot iespēju - Motormuzejā

satiksmes drošības mācību nodarbības, kas tiks veidotas, ievērojot skolēnu intereses un satiksmes drošības īpatnības mācību iestādes tuvumā, mikrorajonā. Motormuzejā ir iespējams kārtot velosipēdu vadītāju eksāmenus un iegūt pirmo vadītāja apliecību. Motormuzejs ik gadus pilnveidojas, lai kļūtu par interesantu un aizraujošu satiksmes drošības izglītības centru.

Aicinām visus vadītājus būt uzmanīgākiem un biežāk pievērst uzmanību gājēju plūsmai, jo īpaši skolu tuvumā. Vecākiem vajadzētu atkal pārrunāt ar bērniem ceļu satiksmes noteikumus. Obligāti būtu jāizrunā ikdienas ceļš uz skolu un uz mājām un tas, kā jāuzvedas katrā ceļa posmā. It sevišķi tas attiecas uz ielu un krustojumu šķērsošanu, kur diemžēl satiksmes negadījumi notiek pārāk bieži. Bērnam ir vairāk jārt jāgādina, ka ielu drīkst šķērsot tikai tam paredzētās vietās (regulējama vai neregulējama gājēju pāreja), pirms tam pārliecinoties, ka visi transportlīdzekļi ir pilnībā apstājušies.

Auto Apkopes Serviss

SAAB VOLVO

Jaunas un Lietotas Rezerves daļas

Serviss
Tel. 67703303
Maskavas iela 449
Rīga

www.auto-apkopes-serviss.lv

GAZSERVIS

Gāzes iekārtu uzstādīšana

no labākajiem Eiropas ražotājiem
Lovato, Kme diego, Landi Renzo

**Garantijas apkope
remonts**

SIA T-Style
Zolitūdes iela 21a (Imanta) • 20379585
Lubānas iela 150B (Pļavnieki) • 26991301

**SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO
TRANSMISIJU REMONTA CENTRS**

Artlertijas iela 48 Rīga
Mob.t. 266 766 11, 29 2345 03

Silver Crown

FARKOPI

Ar E-20 sertifikātu

**IZPŪTĒJI
AUTO AKSESUĀRI**

VAIRŪMA UN MAZUMA, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS

www.farkop.lv

Maskavas iela 446c
tāl. 66116670, 28618021

Liepājas iela 23, Rīga
tāl. 67617250, 28618151

CSDD nodaļu darba laiki

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskos iela 86

R Darba laiks: pirmdienās 9.00 - 19.00 no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00	A Darba laiks: pirmdienās 9.00 - 19.00 no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00 67025791
A Antenas iela 2 (vieglajiem automobiļiem) darba dienas 8.00 - 20.00 sestdienās 8.00 - 15.00	A 8.54c Maskavas iela 448 darba dienas 8.30 - 17.00 67132107
A 8.54c Sāpils iela 6a darba dienas 8.30 - 17.00 67471571	A Sigulda, «Siljākās» (visiem transportlīdzekļiem) darba dienas 8.30 - 17.00 67970140

AIZKRAUKLE,
A 12 Jauncellnes iela 5,
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00

ALŪKSNE,
A 12 Rūpniecības iela 3,
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00

BALVI,
A 12 Robežziela 1
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00

BAUSKA,
A 12 Upmalas iela 2
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00

CĒSIS,
A 12 J. Poruka iela 22
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00
8.54c Atrdienas un ceturtdienās 8.30 - 17.00
A 12 64161859

DAUGAVPILS,
A 12 Kraujas iela 3
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00
A 12 65428871

A Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00

DOBELE,
A 12 Liepājas šoseja 29
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00

GULBENE,
A 12 Parka iela 2
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00
A 12 64473857

JELGAVA,
A 12 Satiksmes iela 2a
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.00 - 17.00
A 12 63021398

A Satiksmes iela 2c
Darba laiks: darba dienas 8.00 - 20.00, sestdienās 8.30 - 15.00

JĒKABPILS,
A 12 Ē. Elksnes 2
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.00 - 17.00
A 12 65231730

A Ānjas Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba dienas 8.00 - 20.00, sestdienās 8.00 - 15.00

JŪRMALA,
A Slikas iela 75
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00
A Lielupes iela 28a
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00
A 12 67811451

KRĀSLAVA,
A 12 Indras iela 28c
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00

KULDĪGA,
A 12 Planicas iela 69
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00
A 12 63341185

R Transportlīdzekļu registrācija
A Tehniskās apskates stacija
A Iepriekšējais pieraksts
B 8.54c Tehniskās apskate automobiļiem ar pilno masu virs 3,5 t

R Darba laiks: darba dienas 8.30 - 20.00, sestdienās 8.30 - 14.00
A 12 64281215

VENTSPILS,
A 12 Ganību iela 154a
Nodaras darba laiks: darba dienas 8.30 - 17.00
A 12 63224427

A atdienas un ceturtdienās 8.30 - 17.00
8.54c Rodežu iela 7
trešdienas un ceturtdienās 8.30 - 17.00

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILĒM

uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana

**BRC SEQUENT
GAS INJECTION
SYSTEM**

Signalizāciju un imobilizēru uzstādīšana

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

autGāze

GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,

DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

AUTO REMONTS. Priekarie, dzinējiem, elektrosistēmām, uzstādam signalizācijas, magnetolas, parkošanās sensorus. Uzpildām un remontējam KONDIIONIERUS.

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

Huligāns. Honda CBR250



Ronalds Cimoška

„CBR250” motociklu sēriju „Honda” iesāka ražot tālajā 1986. gadā, kad pasauli ieraudzīja pirmā „mazo raķešu” sērija. Pēc būtības tie bija isti sacīkšu motocikli — četru cilindru četraktu 40—45 ZS dzinēji, kas attīstīja līdz pat 19 000 apgr./min un maksimālo ātrumu līdz 200 km/h. Pirmšķirīgas piekares, alumīnija rāmji, šiem motocikliem bija ļoti liels piekritēju pulks. Diemžēl laiks ritēja, mainījās gan mode, gan tikumi, un mazajiem nezvēriem kļuva aizvien grūtāk konkurēt ar lielajiem brāļiem, kuri tikai ar nedaudz lielākām ražošanas izmaksām ienesa gan lielāku pelņu, gan iemantoja lielāku popularitāti motobraucēju vidū. Galu galā motociklu izmantošanas teritorija sniedzās tālu aiz Japānas robežām. Pārējā pasaules daļā vajadzēja lielākus un ātrākus motociklus, salīdzinot ar uzlecošās saules zemi, kurā valdīja stingri ierobežojumi dzinēju tilpumiem divriteņu transportlīdzekļiem — lielā popularitāte mazkubutūras tehnikai Japānā tika nodrošināta brīvprātīgi piespiedu kārtā.

Deviņdesmito gadu beigās man bija tas gods pašam aptaustīt šo motociklu — cienijams aparāts bija! Diemžēl jau minēto iemeslu dēļ šo brīnišķīgo motociklu ēra beidzās salīdzinoši ātri — 1996. gadā.

Kad „Honda” pagājušogad paziņoja par jaunā „CBR250” modeļa izlaišanu, ar neslēptu interesi gaidīju atkalredzēšanos ar mazās klases „iznicinātāju”.

Neslēpsu — pirmā iepazīšanās ar tehnisko informāciju mani izraisīja



Ronalds Cimoška

acīmredzamu vilšanos — ne alumīnija rāmja, ne — kā tagad pieklājas — apgrieztā tipa regulējamās dakšas, četru cilindru dzinēja vietā viencilindra motors. Ko lai pasaka — acīmredzot pārmaiņas pasaules kārtībā ir nesušas neatgriezeniskus grozījumus arī motopasaulē.

Sena krievu paruna mums vēsta: „Vecas lietas nav ko cilāt!” (Кто старое помянет, тому глаз вон!) Tādēļ mēģināsim noskaidrot, kas īsti ir jaunās pasaules „Honda CBR250R”.

Motocikls ir ieguvis vizuāli pievilcīgu izskatu — tas ir stilistiski līdzīgs „Hondas” jaunajam supertūristam „VFR1200”, tomēr, ņemot vērā tā izmērus, dizains izdevies ļoti sportisks — tāds mazs, glīts sporta baiks. Tomēr visur ir vērojamas lielā brāļa raksturīgās iezīmes — smalkā „aste”, vadības slēdžu un mērinstrumentu paneļa izvietojums un dizains atgādina par „VFR1200” klātbūtni. Pat savādā dizaina trokšņu slāpētāja bundulis ir izveidots tāds, lai mazās vienstobrenes „šāviena” troksnis atgādinātu VFR. Neskatoties uz šo divainā paskata atribūtu, kopējais „CBR250R” dizains ir izdevies lieliski, motocikls ir ļoti glīts un turklāt kvalitatīvi uztaisīts. Visādā ziņā, braucot pa ielu, es nevarētu teikt, ka biju apdāfīts ar apkārtejo cilvēku uzmanību.

Motocikls tiek pozicionēts kā sākuma līmeņa sporta baiks. Pats par sevi saprotams, ka mūsdienu „CBR250R” nav nekāda sakara ar seno dienu sporta motocikliem, bet, man par lielu pārsteigumu, tas izrādījās visai cienijams braucamrīks.

Jā, alumīnija lējumu nomaiņiņš tērauda

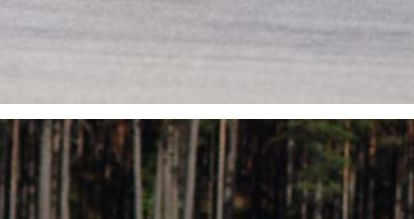


cauruļu rāmis, cik tas ir labi vai slikti? Runājot par „CBR250R” neaizmirsīsim kādu svarīgu lietu. Galvenais noietā tirgus šādas klases motocikliem (par spīti to sportiskajam izskatam) ir Āzijas valstu tirgus, kur tas tiek izmantots kā ikdienas/darba transports. Tas nozīmē tikai vienu — smagu ikdienas ekspluatāciju, kur nav vietas žēlastībai. Alumīnija rāmji ir grūti un dārgi remontējami, turklāt — ja daudz un dīkti nesāties ar pārkrautu motociklu pa bedrēm, šāds rāmis pārāk ilgi neizturēs. Risinājums tas pats vecais — izturīgs un vienkāšs cauruļu rāmis, kuru var saremontēt jebkurā darbnīcā, kurā ir pieejams metināmais aparāts. Kaut arī rāmis ir izgatavots no caurulēm, tā nesošās daļas ir pastiprinātas ar sprāžiem — līdzīgi kā slavenajam „Ducati” „putnubūrim”. Pēc tāda paša principa izveidota arī astes daļa, beigās iegūstot maksimāli izturīgu konstrukciju, kura ir spējīga izturēt ārkārtīgi lielu slodzi. Pētot astes konstrukciju, izveidojās priekšstats, ka tā radīta ar nodomu pārvadāt ķieģeļu kravas pa bedrainiem ceļiem.

Četru cilindru vietā tagad ir viens? Toties pēc savas konstrukcijas tādš dzinējs ir ļoti vienkāršs, grūti lūstošs un lēts ekspluatācijā. Par nīkligu to arī nevarētu saukt — kā nekā

nodemonstrēja ļoti atzinīgu sasniegumu trasē. Konstrukcija izrādījās ļoti pamatīga, un „CBR250R” pierādīja, ka ir cienīgs saukties par mazo sporta baiku. Pagriezieni ar lieliem savēršanās lenķiem, kā arī viegli kontrolējams drifts pagriezienos — to visu motocikls paveica lieliski.

To pēc dinamikas varētu salīdzināt ar „Jawa 350”. Starp citu, pēc jaudas šie motocikli ir stipri līdzīgi. Vai kādreiz, kad tiebraukts ar javiņām, kāds sūdzējās, ka tās vienkāršs un dizainiski glīts aparāts par visai



tās pašas izjūtas, tikai stipri mūsdienīgā izpildījumā. Maksimālais ātrums neiebraukam dzinējam bija 155 km/h un vidējais degvielas patēriņš uz 100 km (ņemot vērā, ka dzinējs gandrīz nepārtraukti strādāja ar maksimālajiem apgrīzieniem) — 4,3 litri. Tādēļ „Hondas” sniegtais apgalvojums par maksimālo ātrumu 165 km/h un vidējo patēriņu 3,5 l/100 km iebrukam dzinējam izklausās ļoti ticams.

Nav nekādu problēmu ar apdzīšanu un dinamiku līdz pat 125—130 km/h, kas nozīmē, ka ar šo motociklu ir iespējams droši pārvietoties arī ārpus pilsētas. Pārsniedzot šos raksturlielumus, dzinējs ļoti ātri „sagurst”, un, lai sagaidītu maksimālo ātrumu, būs rūpīgi jānoslēpjas no pretēja un jāapbruņojas ar lielu pacietību un garu ceļa posmu. Vienīgi — ja plānojat pavadīt uz šā motocikla ilgstošu laiku, iesaku padomāt par kādu tūnīga risinājumu vadītāja sēdeklim. Sporta motocikliem sēdekļi nemēdz būt īpaši komfortabli. Vairāk nekā pusi dienas pavadot uz „CBR250R” sēdekļa”, motožurnālista galvenais darba orgāns sāka lūgties žēlastību.

Toties pilsētā „CBR250R” jutās kā savā šķīvī. Dinamiski patrinājumi, izcili viegla vadāmība un perfekta bremžu sistēma



padarīja to par īstu ielu karali. Pateicoties viencilindra dzinējam, motocikls ir sanācis ļoti šaurs, kas vadībai nāk tikai par labu. Pabraucot ar šo motociklu, mani sāka mākt šaubas par nosaukuma atbilstību tā dabai. Atceraties? — „Suzuki” bija ļoti populārs modelis ar nosaukumu — bandīts.

„CBR250R” īstais apzīmējums būtu huligāns. Lai man piedod Ceļu policija, bet mierīgi pārvietoties ar šo motociklu nebija manos spēkos. Kā jau minēju, lai izjustu labu patrinājumu, dzinēja apgrīzieni ir jātur tuvu sarkanajam sektoram, kas savukārt nozīmē, ka ar ātruma ierobežojumu ievērošanu varētu būt nelielas problēmas. Pilnīgas kontroles sajūtu par motociklu pastiprina ļoti labas bremzes — kombinētā bremžu sistēma ar ABS ļauj bremzēt ar maksimālu spēku

neatkarīgi no ceļa apstākļiem — slapjam un slidenam segumam, smiltīm un tamlidzīgām nepatīkamām un bīstamām lietām vairs nav nekādas ietekmes uz bremzēšanas drošību. Kaut arī priekšā motociklam ir klasiskā neregulējamā 34 mm teleskopiskā dakša, aizmugurējā piekarē ir izmantota „Pro-link” progresija ar monoamortizatoru un atsperes saspišanas regulēšanas iespējām. Dzinējs ir projektēts tā, ka pieļauj diezgan plašas forsēšanas iespējas (par to liecina šā dai klasei iespaidīgais droseles izmērs — 38 mm). Tā ka par intereseš apskīšanu pret šo motociklu tā īpašniekiem kurnēt nevajadzēs. Galvenais šā motocikla trumpis tirgū ir ļoti pievilcīga un konkurētspējīga cena — versija bez ABS ir pieejama mazāk nekā par 4000 EUR par jaunu motociklu, kas mazajam

A Tehniskais birojs

LOTOS eļļas

Autoinfo

Kaut arī parastajiem automobiļu īpašniekiem LOTOS motoreļļas nav tik plaši pazīstamas, lielo autoparku un industriālās tehnikas turētājiem šis lielākais Polijas eļļu ražotājs ar savām augstas kvalitātes eļļām par pieņemamu cenu ir zināms jau 15 gadus. Agrāk šis ražotājs piedāvāja eļļu tikai liela apjoma tarā un tā nebija pieejama plašākām masām, bet sakarā ar ražošanas paplašināšanos un jaunas pārstrādes rūpnīcas uzbūvēšanu (starp citu, LOTOS rūpnīca ir viena no modernākajām un jaunākajām šāda veida rūpnīcām Eiropā) LOTOS motoreļļas ir pieejamas arī „parastajiem mirstīgajiem”.

Kas īsti ir LOTOS?

Kompānija „Lotos Oil” ražo ne tikai augstākās kvalitātes motoreļļas un smērvielas, bāzes eļļas, bet arī automobiļu kosmētiku un ķīmiju. „Lotos Oil S.A.” produkti atbilst augstām kvalitātes normām, jo tiek ražoti, izmantojot jaunākās tehnoloģijas. Kvalitātes vadības sistēmas atbilst ISO 9001:2000 standartam. Tāpat kompānija lepojas ar to, ka kvalitātes vadības sistēma atbilst arī AQAP 2110. normām. Tas nozīmē, ka ražotie produkti atbilst visiem kritērijiem un prasībām, kas tiek izvirzīti visiem brūnoto spēku piegādātājiem attiecīgajam NATO sektoram.

Lielajiem autoparkiem „Lotos Oil” piedāvā ne tikai augstākās kvalitātes eļļas, bet arī profesionālo smērvielu servisa pakalpojumus. Tas ir pakalpojums, kas palīdz klientiem koordinēt smērvielu izvēli un procesus, kas nodrošina autoparka drošu ekspluatāciju, kura satur īpašas piedevas, nodrošinot dzinēja aizsardzību augstu temperatūras darbības režīmos, kas tiek sasniegti ar tā saukto sauso jaunai eļļas partijai tiek veikta rūpīga analīze, un katrai partijai tiek izsniegts atbilstošs sertifikāts.

Rūpējoties par to, lai arī patērētājs saņemtu tikai augstākās kvalitātes produktu,

uz katras eļļas kanniņas ražotājs norāda ražošanas datumu un partijas numuru. Pircējs, iegādājoties LOTOS eļļu, vienmēr var pārliecināties par šā produkta vērtību un būt pārliecināts, ka pērk kvalitatīvu produktu, nevis nelikvīdu.

Tāpat kā citiem populārākajiem eļļu ražotājiem, arī LOTOS ir atsevišķa augstākās kvalitātes eļļu sērija, kas ir jaunums eļļu gammā un tās nosaukums ir „Thermal Control”, kas aptver gan augstākās kvalitātes sintētiskās eļļas, gan minerāleļļas. Augstākās kvalitātes sintētiskās eļļas, paredzētas benzīna un dīzeļa dzinējiem un atbilst API SL/CF un ACEA A3/B4-08. Šo eļļu izmantošanu ir akceptējuši lielākie Eiropas automobiļu ražotāji — MB, BMW, VW, „Saab” un citi. Šīs sērijas eļļas atšķiras ar to, ka saglabā savu konsistenci un nodrošina kvalitatīvu dzinēja eļļošanu jau starta brīdī pat pie ekstremāli zemām temperatūrām —40 OC, —42 OC un aizdegšanās temperatūru 235 OC.

Atbildot uz mūžīgo jautājumu, cik kaitīgi dzinējam strādāt ar gāzi, LOTOS piedāvā eļļu ar gāzi darbināmajām automašīnām, kura satur īpašas piedevas, nodrošinot dzinēja aizsardzību augstu temperatūras darbības režīmos, kas tiek sasniegti ar tā saukto sauso jaunai eļļas partijai tiek veikta rūpīga analīze, un katrai partijai tiek izsniegts atbilstošs sertifikāts.

Rūpējoties par to, lai arī patērētājs saņemtu tikai augstākās kvalitātes produktu,

2011. gada «Honda CBR250R» tehniskā specifikācija

Dzinējs	
<i>Tipa</i>	Šķidrums dzesēšana DOHC 1 cilindrs
<i>Ajoms</i>	249,4 cm3
<i>Virzula diametrs x gājiens</i>	76 x 55 mm
<i>Kompresijas pakāpe</i>	10,7:1
<i>Maksimālā jauda</i>	26,2 ZS/8,500 min ⁻¹
<i>Maksimālais griezes moments</i>	23,8 Nm/7,000 min ⁻¹
<i>Barošanas sistēma</i>	PGM-FI elektroniskā iesmidzināšana
<i>Droseles diametrs</i>	38 mm
<i>Aizdedzes sistēma</i>	Elektroniskā aizdedze
Transmisija	
<i>Sājus</i>	Slapjais, vairākdisku
<i>Ātrumkāba</i>	Sēšpakāpiju
<i>Galvenās piedavs</i>	ķēde
Rāmis	
<i>Tipa</i>	Tērauda cauruļu
Šasija	
<i>Izmēri</i>	2030 x 709,5 x 1127 mm
<i>Riteņu bāze</i>	1,369 mm
<i>Dakšas leņķis</i>	25°
<i>Sādekļa augstums</i>	784 mm
<i>Klīrenss</i>	148 mm
Amortizatori	
<i>Priekšējā</i>	37 mm klasiskā tipa neregulējamā teleskopiskā dakša, 130 mm gājiens
<i>Aizmugurējā</i>	„Pro-link”, progresīvā ar monoamortizatoru
Riepas	
<i>Priekšējā</i>	110/70-2R17M/C
<i>Aizmugurējā</i>	140/55-2R17M/C

huligānam diezgan plaši paver pasaules mototirgu durvis.

Nobeigumā atļaušos nepiekrīst „Hondas” apgalvojumam, ka šis motocikls ir paredzēts jaunajiem braucējiem, kas nopietni nolēmuši pievērsties nopietnai motobraukšanai. Pat ne tik jauniem braucējiem šis „CBR250R” ir spējīgs sagādāt pilnvērtīgu braukšanas prieku.



www.rvt-riepas.lv

8-20

RIEPU CENTRS

Lietotas auto riepas no Vācijas

R12 līdz R22

sākot ar Ls 5

Lielā izvēlē lietie disk

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



Vācijā ražotais produkts SX6000 reāli paildina Jūsu automašīnas mūžu, ekonomē degvielu, naudu, samazina kaitīgo izmešu ietekmi uz vidi.

autokimijas SX6000 ražotāja QMI pārstāvis Baltijas valstīs SIA "PROMEX"

piedāvā sadarbību autoservisiem un auto sporta klubiem

Tālr.: +371 67606918 Info@promex.lv www.promex.lv

SIA „DANS G” LOTOS, iepazīstinot mazumpircējus ar LOTOS eļļām, septembrī rīko vēl nebijušu akciju — pie mazumtirgotājiem augstākās kvalitātes pussintētiskā SL/CF klases eļļa 5 litru iepakojumā būs pieejama tikai par 10,99 LVL! Labs sākums, lai pamēģinātu kaut ko jaunu!

LOTOS eļļas par akcijas cenu var iegādāties:

Rīgā:

„Auto pluss” Brīvības iela 390a;
„Twin Auto” Ropažu iela 63;
A.M.L. Valdlauči, I.K. Rāmava;
„Dinaz” DUS stacijas
„Luck-y” auto serviss Līzuma ielā 1;
„Tilpums” DUS stacijas
„Prizma” Kurzemes prospekts 3;

Zemgālē

Aizkraukle:
„Aizkraukles AUTO centrs”, Spīdolas iela 18
Ogre:
„IG Centrs”, Skolas iela 4
DUS „Žiguli-STN”, Upes prospekts 17
Ķegums:
DUS „Astarte Nafta”, Ķeguma prospekts 1a
Koknese:
DUS „Astarte Nafta”, 1905.gada iela 14a
Madona:
DUS „Ziemeļu Nafta”, Saules iela 46
Ērgļi:
DUS „Ziemeļu nafta”, Piebalgas iela 2
Jēkabpils:
DUS „Viada”, Vienības iela 3
Jelgava:
DUS Astarte Nafta, Lielā iela 40
LOTOS eļļu klāsts, kas savukārt garantē, ka nepieciešamības gadījumā nebūs jāgaida nenoteikts laiks, lai tirdzniecības vietās varētu nodrošināt LOTOS produktu pieejamību.

Saldus:
„SVA”, Saldus apvadceļš 9
Liepāja:
„Līros”, Vitolu iela 30
DUS „Viada”, Krūmu iela 56
Talsi:
DUS „Kurzemes sēklas”, Ērgļu iela 2
Kuldīga:
DUS „J un K”, Lapeglu iela 1

Latgalē.

Rēzekne:
DUS „Viada”, Atbrīvošanas aleja 174a
Varakļāni:
„JILLS”, Maija laukums 3

Vidzemē.

Smiltene:
„Auto veikals- STOP”, Baznīcas laukums 16
„Mājai un Dārzam”, Dzirnauvu iela 18
Valka :
„Mājai un Dārzam”, Ausekļa iela 54
Valmiera:
„Agroserviss Valmiera”, Mūrmuižas iela 15
Cēsis :
„Nodus”, Vaives pagasts, Piebalgas iela 85
Aloja:
„Madara 93”, Jūras iela 1a
Limbaži:
„Madara 93”, Satcijas iela 1a
Sigulda:
„Gāles Nams”, Gāles iela 23a
Ādaži:
DUS „Viada” Rīgas gatve 65
Alūksne:
„Mājai un Dārzam”, Latgalas iela 3b