



2. lpp



5. lpp



7. lpp

Nem
BĒZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

OKTOBRIS NR. 9/2011 (170)

A Latvijas autosporta vēsture

Leģendas atdzimst



Agnis Krauja

2011. gada 19. septembris, arēna „Rīga”. Līdzjutēju atbalstīta, hokeja komanda Rīgas „Dinamo” jaunajā sezonā aizvada pirmo spēli. Pretinieks nopietns — CSKA no Maskavas. Pēc 20 gadu pārtraukuma rīdnieku sastāvā ar 19. numuru laukumā atkal nāk 59 gadus vecais uzbrucējs Helmutis Balderis un gluži kā

1977. gadā eleganti samet trīs ripas maskaviešu vārtos! Jūs teiksiet — tas nav iespējams? Varbūt, taču 18. septembrī latviešu autosporta līdzjutēji piedzīvoja līdzīga mēroga sensāciju — „Dzintara Volgas” sacensībās pēc 20 gadu pārtraukuma uz starta atkal stājās „Volga” ar neaizmirstamo 40. numuru uz sāniem — Bīkernieku trasē atkal sacentās 67 gadus vecais leģendārais

autosportists Valdis Belmers!

Padomju Latvijas darbaļaudīm hokejists Balderis un autosportisti brāļi Belmeri bija vienlīdz lieli elki. Helmutis Balderis bija vienīgais uzbrucējs pasaulē, kurš vienas spēles laikā varēja trīs reizes pēc kārtas pārspēt tobrīd pasaules labāko vārtsargu Vladislavu Tretjaku, un pastarītis Rīgas „Dinamo” vinnēja vareno „Maskavas CSKA”

— okupācijas karaspēka galveno sporta komandu! Aizraujošas, bieži vien nežēlīgas volgu cīņas un brāļu Belmeru regulārie panākumi, sacenšoties ar materiāli un tehniski daudz labāk apgādātajiem Krievijas autobūves centru pārstāvjiem, savulaik Bīkernieku trasē spēja piesaistīt 100 000 cilvēku lielu skatītāju pūli. Okupācijas apstākļos latvietim bija nepieciešami savi varoņi, kuri cīnās un uzvar, un kaut arī tās bija tikai uzvaras sportā, tām neapšaubāmi bija politisks zemteksts, kuru saprata visi.

Valdis ir jaunākais no slavenajiem brāļiem Belmeriem, kuri dominēja septiņdesmito un astoņdesmito gadu PSRS autosporta trasēs. 1975. gadā brāļi Belmeri izcīnīja vēsturisku dubultuzvaru „Volgu klasē” PSRS čempionāta, un Tautu spartakiādes sacensībās Kijevā Juris Belmers bija pirmais, bet Valdis — otrais, komandu vērtējumā Latvijai 1. vieta. Braucēja



karjeras laikā Valdis Belmers četras reizes izcīnīja PSRS čempionāta sudraba medaļas, kā arī neskaitāmas reizes kāpa uz goda pjedestāla Vissavienības sacensībās. 1972. gadā Valdim pirmā uzvara karjerā atnāca tieši „Dzintara Volgas” sacensībās Bīkernieku trasē. „Dzintara Volgā” Valdis izcīnījis uzvaras arī 1976., 1978. un 1986. gadā, bet 1974. un 1983. gadā brāļi Belmeri Bīkernieku trasē svinēja dubultuzvaru. Lai gan „Dzintara Volga” bija vispopulārākās sacīkstes, tās nebija vienīgās. Vienas sezonas laikā Bīkerniekos notika apmēram seši Vissavienības līmeņa mači. Ieskatoties „racinghistory.lv”, atklājām, ka „volgu karalis” Juris Belmers Bīkerniekos ir uzvarējis vismaz 50 reizes (!), Valdis Belmers — 10 reizes (vienu uzvaru vēlāk tika atņemta par mašīnas neatbilstību tehnisko noteikumu prasībām, bet 14 reizes viņš bijis otrais),

Viktors Kalniņš un Leons Šarkovskis katrs ir izcīnījuši pa četrām uzvarām, turklāt Leonam 1984. gadā piederējis arī trases apla rekords „Volgu klasē”, bet divas uzvaras ieguvis par autosporta profesoru dēvētais Argods Liepa. Faktiski šī statistika rāda, ka prestižajā „Volgu klasē” Krievijas un citu republiku pārstāvjiem, pat daudzkārtējiem PSRS čempioniem pārspēt latviešus Bīkerniekos bija tikpat kā nereāli! Toreiz „Volgu klase” Latvijā bija autosports Nr. 1, jo autokross Eiropas virzienā sāka attīstīties tikai neilgi pirms deviņdesmitajiem, bet rallijs vispār bija vēl bērna autiņos.

Šodien daudzi uzdod jautājumu — kāpēc toreiz mūsu braucējiem „Volgu klasē” bija tādi pārkāpumi. Piemēram, igauņu panākumi formulās ir loģiski izskaidrojami — paši ražoja, paši brauca un uzvarēja. Bet kāds letiņiem bija sakars ar volgām? Pēc amerikāņu paraugiem radītā un Gorkijas (tagad — Nižņijnovgoroda) autorūpnīcā ražotā „Volga” taču bija kompartijas funkcionāriem paredzēts limuzīns, kuru vienkāršs padomju cilvēks nevarēja iegādāties ne par kādu naudu. „Volga” bija viens no komfortablākajiem padomju autobūves ražojumiem, taču pagalam nesportiskais auto, kurš lielā ātrumā virāžas parasta šofera rokās kļuva gandrīz nevadāms. Protams, latviešu sportisti nesaņēma ne Gorkijas rūpnīcas atbalstu, ne jaunas mašīnas katru sezonu. Taču latvieši pie volgu stūres toreiz bija īsti sacīkšu piloti, pat vērtējot pēc leģendārā Žila Vilenēva definīcijas: „Ja izbraucot trasē, nespēj atstāt malā bāiles, tu nekad nesasniesi savu spēju robežu. Bet, ja tu nebrauc uz spēju robežas, tu neesi sacīkšu pilots, tikai parasts puisis pie sacīkšu auto stūres.” Latvieši ar volgām toreiz brauca absolūti bezbailīgi, ar simtprocentīgu atdevi un koncentrēšanos, visus likumus ņēma pa ideālo trajektoriju uz saķeres robežas, riepām nežēlīgi kaucot. Šie vīri katru apli brauca kā pēdējo dzīvē, bet automašīnas „Volga” tehniskās robežas viņi pārsniedza vēl pirms starta, padomju limuzīnus pārbūvējot (toreiz teica — „uzķīlējot”) par istām sporta mašīnām.

Turpinājums 4. lpp ➤

CHRYSLER Jeep SERVISS

Uzticies tikai speciālistiem

Atlaižu programma visām Chrysler, Jeep, un Dodge automašīnām

AUTOMAŠĪNAS VECUMS	ATLAIDES SERVISĀ DARBIEM	ATLAIDES REZERVES DAĻĀM
no 6 g. >	50%	25%
no 4 - 6 g.	20%	20%
no 2 - 4 g.	15%	15%

AR TC MOTORS GARANTIJU.

TC Motors SIA TC Motors, Chrysler, Jeep, un Dodge Autorizētais Serviss
TC Motors Krasta iela 40, Rīga, tālr. 6 7812 828, www.tcm.lv

Auto Gāzes serviss

Autogāzes iekārtu: Ganību dambis 25a, Rīga

- diagnostika,
- remonts,
- uzstādīšana,
- rezerves daļas.

Tālr.: 29466474; 67293122

www.heinrihs-gaze.lv

ESI VIENS NO PIRMAJĒM, KAS GATAVS ZIEMAS BRAUKŠANAI! NOMAINI RIEPAS JAU TAGAD!

PIEDĀVĀJAM RIEPU MAIŅU NO 12 LVL + LUKTURU REGULĒŠANU PAR 0 LVL + AUTO RIEPU GLABĀŠANU PAR 0 LVL

Apkalpojam un veicam diagnostiku visu marku vieglajiem automobiļiem

aura auto®

auto ar labu auru-arī ziemā! Tālr. +371 67 800 633

SAMARIEŠU VIENTRĪBĀ LATVIJAS

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)

NEĻAUJ RŪSAI APĒST TAVU «FORD»!

KROWN AIZSARGĀS TAVU AUTO NO ZIEMAS SĀLIEM

AKCIJA!

TIKAI «FORD» AUTOMOBILĒM PILNA PRETKOROZIJAS APSTRĀDE PAR Ls 60,-*

Ls 60,- ar pašmasu līdz 1200 kg (parasti Ls 78,-)
Ls 70,- ar pašmasu 1200 - 2500 kg (parasti Ls 88,-)

Apstrādina esošo rūsas un neļauj veidoties jaunai.

Gaidīsim Jūs:

KROWN apstrādes centrā Jūrkalna ielā 100, Rīgā

Mazāki servisa izdevumi turpmāk.

Draudzīgs videi un tavam auto.

Apstrāde aizņem tikai līdz 2h (bez auto izjaukšanas).

KROWN Uztur. Sargā. Saglabā.

bezmaksas tālrunis 80 20 1001
info@krown.lv www.krown.lv

A Moto tests

Pilsētas švīts «Ducati Hypermotard 1100»

Ronalds Cimoška

Sekojošajā jaunākajām modes tendencēm un vērojot straujo supermoto tirgus attīstību, arī pazīstamais motociklu ražotājs „Ducati” laidis pasaulē savu versiju par populāro supermoto tēmu — „Ducati Hypermotard”.

Kas īsti ir supermoto? Šis motociklu stils radies, apvienojot neapvienojamo — sajaucot dubļus ar asfaltu. Nu labi, ne gluži tiešā nozīmē, vairāk — ideoloģiskā. Domāju, ka pamatā šeit bijusi cilvēka tieksme radīt pēc iespējas universālāku motociklu visiem dzīves gadījumiem. Acīmredzot pirmā supermoto izgudrotājs ilgi un ar neslēptu skaidrību vērojis krosa motociklu — viegls, jaudīgs, paredzēts sliktiem ceļiem, spējīgs paciest ne tikai lielas slodzes, bet bez saimnieka iedzišanu bankrotā, arī puslīdz nopietnus kontaktus ar zemi. Vienīgā nelaime, ka ar krosa riepiem pa asfaltu braukt nebūs īpaši jautri. Bet, ja tas ir vienīgais trūkums salīdzinājumā ar visām pārējām priekšrocībām, nav nekāda problēma to izlabot, turklāt — ja risinājums ir tik vienkāršs... Tieši tā, pāraut zirdziņam kājas citos apavos — šosejas motociklu riepiem. Ļoti bieži uz supermoto tiek montēti šādi. Ja šāda tipa riepiem spēj noturēt pagrieziena mežonīgā ātrumā braucošu sporta baiku, kas sver 180—200 kg, varat iedomāties, kādas iespējas uz asfalta tas paver krosa motociklam ar gandrīz divreiz mazāku svaru.

Modes noteicēji jaunajā segmentā bija ļoti paredzami — „KTM” un „Husqvarna”.

Tādēļ „Ducati Hypermotard 1100” parādīšanās drīzāk izraisīja mierīgu smaidu, nevis satraukumu par supermoto flagmaņu pozīciju apdraudējumu tirgū. Jau iepazīstoties ar modeļa tehniskajiem parametriem, bija skaidrs, ka motocikls būs paredzēts jautrai un stilīgai (lai vai kā, bet ar stilu „Ducati” motocikliem vienmēr viss ir bijis pilnīgi kārtībā) brīvā laika pavadīšanai, nevis konkurentu saplosīšanai kaujas apstākļos. Labi zināmais divu cilindru L veida 1078 cm³ gaiss dzesēšanas dzinējs ar desmodromo (šāda tipa dzinējam vārsti ne tikai tiek atvērti, bet arī aizvērti piespiedu kārtā, kas izslēdz vārstu „uzkāšanos” pie lieliem apgriezieniem) vārstu pievadu un diviem vārstiem uz cilindra attīsta 90 ZS jaudu. Uz konkurentu fona tāda jauda izskatās gana iespaidīgi, ja neskatās uz motocikla svara rādītājiem. 179 kg sausās masas nekavējoties ievieto šo braucamo izklaides nišā. Protams, tam arī nav pa spēkam lēkšana no/uz trotuāru augstajām apmalēm vai braukšana pa kāpnēm (kaut gan, ja kabatu spiež paprāva naudas summa par „Marchesini” vieglmetāla diskām, varat pamēģināt), pamatā tas ir asfalta motocikls, „Hypermotard” spēj sniegt pozitīvas emocijas tā īpašniekam, jo motocikls ir radīts tieši pozitīvu emociju gūšanai.

Ņemot vērā, ka tas ir neierasts supermoto jeb hipermoto, kā mēs redzam no modeļa nosaukuma, dažas detaļas tam tiešām ir visai neierastas — kaut vai nelielais antispārns uz motocikla astes. Nemaz



necentieties rast tam kādu racionālu pielietojumu, tas ir paredzēts skaistumam un sportiskā gara akcentēšanai. Vai, piemēram, sēdekļa stiprinājuma skrūve, kas izvietota stilīgā iedobē. Simpatiski? Kamēr nelist, jo lietus laikā tur uzkrāsies ūdens, kas ātri iznāks tikai tad, ja krietni papūlēsieties. Tā ka apbruņojieties ar pacietību, skaistums, kā

zināms, prasa upurus. Vajadzēs arī pierast pie sausā sajūga darbības, jo — lai panāktu labu un precīzu ātrumu pārslēgšanu, sajūga sviru vajadzēs spiest ar visu plaukstu un līdz galam, jo atšķirībā no „japāņiem”, kur sajūgu var nospiegt ar diviem pirkstiem un „ķer” pašā sviras gājiena sākumā, šeit sajūgs savu darbu sāk sviras gājiena beigu daļā. Lai kā arī

mēģināju regulēt sviras attālumu, nekas nemainījās. Braucot visu dienu pa pilsētu, kreisā plauksta jums paldies neteiks. Toties „Hypermotard” īpašnieks varēs izcelties ar visai neparastu dzinēja palaišanas metodi.

Turpinājums 6. lpp ➤

POLAR

Labākā motora dzesēšana, aizsardzība pret rūsu un sasalsanu – ilglaiēcīga šī uzdevuma izpilde! 5 gadi vai 250000 km!

ANTIFREEZE, 5L, 10L, 20L, 40L, 80L

Gandrīz 75% no Eiropā uzpildītiem automobiļiem un smagajiem vilcējiem sākotnēji lietojuši OAT - ilga mūža LONG LIFE dzesēšanas šķidrums. Polar Premium Long Life dzesēšanas šķidrums atbilst un pārsniedz Opel-GM6277M, VW, Audi, Skoda, Seat, Porsche TL 774 D/F=G12+, MAN 324, Scania TB 1451 un citus Starptautiskos standartus. Polar Premium Long Life dzesēšanas šķidruma kalpošanas laiks ir 5 gadi vai 250 000 km!

POLAR oficiālais izplatītājs Latvijā **DANS** ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANSG.LV

SIA Izdevniecība «AUTOINFO»
sadarbībā 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 tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

LAIKS IELIET!



EĻĻAS MAIŅA



RITOŠĀS DAĻAS PĀRBAUDE

LVL 29.95

Opel automašīnām ar dīzeļa vai benzīna dzinēja tilpumu līdz 1,8 l (ieskaitot), pēc garantijas laika beigām. Cenā ietilpst: eļļas maiņa, oriģinālā eļļas filtra uzstādīšana un ritošās daļas vizuālā pārbaude.

HANSA AUTO



Wir leben Autos.

BENZĪNA UN
DĪZELDEGVIELAS SISTĒMU,
DEGVIELAS BĀKU TĪRĪŠANA AR
JET CLEAN TRONIC

SPRAUSLA
PĪRMS TĪRĪŠANASSPRAUSLA
PĒC TĪRĪŠANAS

Artlērījas iela 48, Rīga, LV 1009
Tālr.: 67311282, M. tālr.: 29234503
www.atrumkarba.lv

Orīginālās rezerves daļas japāņu auto

NO NOLIKTAVAS UN PĒC PASŪTĪJUMA 4-10 DIENU LAIKĀ

67610 986, 67622 585, fakss 67622 575
SIA «DTS», Vienības gatve 18, Rīga
dts@dts.lv www.DTS.lv

CSDD informācija

CSDD iegūst Ģimenei draudzīga komersanta statusu

VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” Labklājības ministrijā saņēma Ģimenei draudzīga komersanta statusu. 70 uzņēmumu konkurencē šādu titulu saņēma tikai 12 uzņēmumi.

Uzņēmumi tika vērtēti vairākās kategorijās attiecībā uz uzņēmumu politiku gan pret klientiem, gan CSDD darbiniekiem.

CSDD valdes priekšsēdētājs A.Lukstiņš, norāda, ka balvas saņemšana ir labs apliecinājums tam, ka tie pamatprincipi, kuri tika noteikti kā CSDD darbības stūrakmeņi, būvējot uzņēmumu praktiski no nulles, ir bijuši pareizi. Sistēmiski ilgtermiņā veidojot attiecības ar klientiem un darbiniekiem, kas balstītas uz cieņu un atklātību, kā arī veidojot vidi, kas būtu mūsdienīga, piemērota pakalpojumu sniegšanai un saņemšanai, ir nodrošināts stabils pamats tam, lai uzņēmums veiksmīgi darbotos un attīstītos.

CSDD klientu apkalpošanas pamatprincipi ir iekļauti CSDD Klientu hartā un Klientu apkalpošanas standartā. Visās CSDD nodaļās ir nodrošināta pakalpojuma saņemšana cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, CSDD arvien vairāk pakalpojumu piedāvā E-vidē, lai tie klientu ērtībai būtu pieejami 7 dienas nedēļā un 24 h diennaktī.

CSDD kā sociāli atbildīgs uzņēmums iesaistās sabiedrības izglītošanas un informēšanas kampaņās satiksmes drošības jomā, katru gadu tiek veidotas kampaņas par aktuālām tēmām – «Velosipēdu redzi?», «Stūrē skaidrā!», kā arī ieguldīts darbs bērnu izglītošanā – Jauno satiksmes dalībnieku sacensības, konkurss skolēniem «Gribu būt mobils» u.c.

Veidojot uz sadarbību vērstas attiecības ar darbiniekiem, CSDD nodrošina uzņēmuma politiku attiecībā uz darbiniekiem, kas rod iespējas strādāt darbiniekiem ar īpašām

vajadzībām, darbiniekiem, kuriem apgādībā ir bērni ar īpašām vajadzībām, nepieciešamības gadījumā tiek piemērots elastīgs darba laiks. Tiek atbalstītas jaunās ģimenes un ģimenes ar bērniem. Uzņēmumu darbinieki piedalījušies labdarības akcijās, piemēram, «Paēdušai Latvijai».

Pašreiz notiek darbs attīstot Rīgas Motormuzeju un Biķernieku komplekso sporta bāzi, pilnveidojot tajos izglītības, zinātnes un aktīvās atpūtas centrus, kas būs interesanti gan pieaugušajiem, gan bērniem. Ir uzsākts darbs, lai izveidotu automodeļu sacensību trases, satiksmes drošības izglītības centru, vietu kur trenēties velosipēdistiem un mopēdistiem, Biķernieku trasē radot iespēju gan trenēties profesionāliem sportistiem, gan to izmantot ģimenēm ar bērniem aktīvai atpūtai – slēpošanai, velobraukšanai, skrītuļošanai un nūjošanai.

Iemūrē pamatakmeni CSDD Talsu nodaļas jaunajai ēkai



15. septembrī, oficiāli tika iemūrēts pamatakmenis Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) Talsu nodaļas jaunajai ēkai. Ēkas pamatos iemūrēta kapsula ar vēstījumu nākamajām paaudzēm. Tajā teikts, ka ar šo notikumu CSDD turpinās sniegt klientiem mūsdienu prasībām atbilstošus augstas kvalitātes pakalpojumus un īstenos darbības pamat principus - atklātību, caurskatāmību un pieejamību.

CSDD Talsu nodaļas ēka ir projektēta, ievērojot jaunākās klientu apkalpošanas prasības. Tā, līdzīgi kā iepriekš uzceltās nodaļas Liepājā, Gulbenē, Ogrē, Madonā un Valmierā, būs vienstāvu celtnē, kurā tiks sniegti visi CSDD pakalpojumi. Ēkā viegli varēs iekļūt arī cilvēki ar īpašām vajadzībām. Šo tipveida projektu izstrādājis arhitektu birojs „Arhis”. Ēkas celtniecību veiks SIA „Latvijas Energoceļnieks”.

Svinīgajā pasākumā piedalījās satiksmes ministrs Uldis Augulis, CSDD direktors Andris Lukstiņš, Talsu novada domes priekšsēdētājs Miervaldis Krotovs, kā arī ēkas arhitekti, celtnieki un CSDD darbinieki.

Jaunā ēka atradīsies blakus tehniskās apskates stacijai - F. Blumbaha ielā 9/11.



Rīgas Motormuzejs
atvērts katru dienu
no plkst.
10.00 līdz 18.00

Tel.: +371 67097170
info@motormuzejs.lv



www.motormuzejs.lv

CSDD nodaļu darba laiki

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

R Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00

TA Antenas iela 2
(vieglajiem automobiļiem)
darba dienās 8.00 - 20.00
sešdienās 8.00 - 15.00

TA 3.5t+
Sēlpils iela 6a
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67471571

K Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00
IP 67025791

TA 3.5t+
Maskavas iela 448
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67132107

TA Siguldā, «Siljēkās»
(visiem transportlīdzekļiem)
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67970140

AIZKRAUKLE,
R TA Jaunceltnes iela 5,
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

ALŪKSNE,
R TA Rūpniecības iela 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

BALVI,
R TA Robežziela 1
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

BAUSKA,
R TA Upmalas iela 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

CĒSIS,
R TA J. Poruka iela 22
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5t+ TA otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
IP TA 64161859

DAUGAVPILS,
R K Kraujas iela 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 65428871

TA Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00

DOBELE,
R TA Liepājas šoseja 29
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

GULBENE,
R TA K Parka iela 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 64473857

JELGAVA,
R K Satiksmes iela 2a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
K IP 63021396

TA Satiksmes iela 2c
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00,
sešdienās 8.30 - 15.00

JĒKABPILS,
R K Ā. Elksnes 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
K IP 65231730

TA Ārijas Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00
sešdienās 8.00 - 15.00

JŪRMALA,
R Slokas iela 75
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA Lielupes iela 28a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 67811451

KRĀSLAVA,
R TA Indras iela 28c
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

KULDĪGA,
R TA Planicas iela 69
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 63341185

R Transportlīdzekļu registrācija
TA Tehniskās apskates stacija
K Vadītāju kvalifikācija
IP Iepriekšējais pieraksts
3.5t+ Tehniskās apskate automobiļiem ar pilno masu virs 3,5 t

LIEPĀJA,
R TA K Brīvības iela 148, LV - 3401
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63489184

TA Grobiņa, Krasta iela 12a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
otrdienās 8.30 - 19.00,
sešdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63490670

LIMBAŽI,
R TA Mehānizācijas iela 8
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 64022886

MADONA,
R TA Saules iela 60
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00

OGRE,
R TA Austrumu iela 14
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
trešdienās 8.30 - 19.00
IP TA 65049130

PREIĻI,
R TA Brīvības iela 76
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

RĒZEKNE,
R TA K Jupatovkas iela 1a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 64622358

TA Ludzā, Rūpniecības iela 2e
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

SALDUS,
R TA Saldus apvedceļš 10
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
IP TA 63881718

TALSI,
R K Laidzes iela 9
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427

TA Blumbaha iela 9
Pirmd., atrd., trešd., piektdienās 8.30 - 17.00
Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sešdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63224370

TUKUMS,
R TA Zemītes iela 5
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 63122505

VALKA,
R TA Varoņu iela 51, 51a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 64781363

VALMIERA,
R K Lāčera 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 64220786

TA Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00
sešdienās 8.30 - 14.00
IP TA 64281215

VENTSPILS,
R TA Ganību iela 154a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427
otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
3.5t+ Robežu iela 7
trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
elļu maiņa
garantija

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

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

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

9-19
10-15

FARKOPI
Ar E-20 sertifikātu

**IZPŪTĒJI
AUTO AKSESUĀRI**

VAIRUMĀ UN MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS

www.farkop.lv

Maskavas iela 446c
tāl. 66116670, 28618021

Liepājas iela 23, Rīga
tāl. 67617250, 28618151

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILĒM
uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana

BRC SEQUENT
GAS INJECTION
SYSTEM

Signalizāciju un imobilizatoru uzstādīšana

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

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

Uzstādot iekārtas pie mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAĪŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem,
elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas,
magnetolas, parkošanās sensorus.
Uzpildām un remontējam KONDICIONIERUS.

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

Leģendas atdzimst

➤ Turpinājums no 1. lpp.

Jura Belmera leģendārā zaļā volga ar 42. numuru jau astoņdesmito gadu vidū vizuāli vairāk līdzinājās NASCAR sacikšu vāgim, nekā parastai volgai.

Pērn atjaunotajās „Dzintara Volgas” sacensībās pirmo braucienu uzvarēja vecmeistars Aleksandrs Sorokins ar savu oriģinālo sacikšu auto — pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados sagatavotu sacikšu volgu ar 82. numuru, ar kuru senajās dienās viņš divreiz bija sasniedzis goda pjedestāla sudraba pakāpienu. Valda Belmera oriģinālais sacikšu auto līdz mūsdienām nav saglabājies, taču vecie mehāniķi pēc atmiņas pratuši sagatavot Valdim tieši tādu pašu sporta volgu. Diemžēl sacikšu dienā mašīna nebija savā labākajā formā, jo nedēļu iepriekš, trenējoties ar pilnu atdevi, Valdis Bīķernieku slimnīcas likumā (kuram pēdējos gados ir izmainīts slīpums un cita ideālā trajektorija) piedzīvoja nopietnu avāriju, lielā ātrumā taranējot betona apmali, un mašīnai vajadzēja nomainīt visu priekšdaļu līdz pat durvīm. Taču svētdien, gluži kā senajos laikos, skatītājiem skaļi gaviļējot, Valdis Belmers atkal rādīja savu nevīstošo meistarību un no nepateicīgās 18. starta pozīcijas spēja izcīnīt pirmajā braucienā piekto un otrajā — septīto vietu! Tā kopvērtējumā viņš „Dzintara Volgā” ierindojās sestajā vietā, apsteidzot daudzus jaunus puīšus un vīrus spēka gados, bet neoficiālajā veterānu



Valdis Belmers

ieskaitē pārspēja savus ilggadējos cīņu biedrus — Igaunijas PSR čempionu Eiki Eristi, rīdzinieku Aleksandru Sorokinu un Aleksandru Stojanu no Maskavas. Tikpat lielas skatītāju ovācijas tika arī rallija vecmeistaram Norbertam Mančinskim, kurš vienīgais brauca ar veco volgu — GAZ 21 un ar šo monstrozo retromašīnu spēja uzrādīt piekto ātrāko kontrollaiku volgu ieskaitē. „Dzintara Volgas” Ceļojošo kausu šogad izcīnīja Antons Dolgopols, kurš sīvā cīņā pārspēja pagājušā gada uzvarētāju Andreju Pauperu, trešajā vietā atstājot pieredzējušo autokrosistu Jāni Matulēnu. Šiem puīšiem piedalīšanās „Dzintara Volgā” kopā ar Valdi Belmeru ir kā nerealā bērības sapņa piepildījums.

Andrejs Paupers šogad bija ātrākais



Juris Belmers

kvalifikācijā, Bīķernieku trases 3,662 km apli veicot ar vidējo ātrumu 117,245 km/h. „Volgu karalis” Juris Belmers astoņdesmitajos gados brauca ātrāk par kādām 5 sekundēm aplī, taču savu visātrāko apli Bīķerniekos viņš ir veicis 1991. gadā ar vidējo ātrumu 124,45 km/h, uzstādot pašreizējo rekordu „Volgu klasē”. Tātad jaunajiem censoņiem „Volgu klasē” vēl ir, uz ko tiekties! Bet tikmēr Bīķernieku tribīnēs līdzjutēju starpā jau otro gadu ik pa brīdīm uzvirmo klusa cerība nākamajā „Dzintara Volgā” uz starta ieraudzīt abus leģendāros numurus 40. un 42. Valdis Belmers šo cerību jau ir attaisnojis, bet Jurim ar viņa 50 uzvarām un neskaitāmiem apla rekordi 71 gada vecumā vairs nevienam nekas nav jāpierāda — viņš uz visiem laikiem mums ir volgu pasaules čempions... Bet varbūt tomēr?



1967.



1971.



1976.



1979.



1987.

A Auto ziņas

1884.gadā izgatavotais De Dion-Bouton tiks pārdots izsolē

De Dion-Bouton automobilis reģistrēts Ginesa rekordu grāmatā kā pasaulē vecākais automobilis braukšanas kārtībā. Un patiešām — „vectētiņš” ir lieliskā tehniskā kārtībā un tā tvaika motors var nodrošināt līdz pat 50 km/h, protams, ja vien kādam pietiktu drosmes to izmēģināt. Pasaulē vecākais automobilis tiks izsolīts 7.oktobrī pasākuma Vintage Motorcars Hershey ietvaros un pasākuma organizētāji par to cer nopelnīt vismaz 2,5 miljonus dolāru. Interesanti, ka savos 127 pastāvēšanas gados, automobilis



tikai četras reizes mainījis īpašniekus.

Vācu izdevums de.autoblog.com gan apšaubā, ka 1984.gada De Dion-Bouton ir pasaulē vecākais automobilis, norādot, ka muzejos savā oriģinālajā izskatā joprojām glabājas Grenville un Thury-Nussberg tvaika automobili, kas izgatavoti attiecīgi 1875. un 1877.gadā.

Auto ar 12 cilindru iznīcinātāja motoru

Ir mašīnas, kas tapušas, vadoties nevis skaidra aprēķina un konkrēta mērķa vadītas, bet gan acumirkļīgas, trakas idejas vārdā, jo, kā gan citādi var izskaidrot projektu par automobili ar 27 litru 12 cilindru aviācijas dzinēju, kas aizgūts no Otrā pasaules kara iznīcinātāja?

Sākums trakajam projektam ar nosaukumu The Beast (zvērs), meklējams 60. gados, kad kāds Pols Džeimsons sadabūja Rolls-Royce Merlin aviācijas dzinēju un sadomāja to iebūvēt automobilī. Domātsdarīts. Pols Džeimsons uzkonstruēja unikālu šasijs ar Austin A110 Westminster un Jaguar

XJ elementiem un iebūvēja dzinēju, taču, lai turpinātu darbu, viņam nācās vērsties pie automātisko transmisiju guru Džona Doda. Dodam piederēja serviss, kas nodarbojās ar automātisko kārbu uzstādīšanu, apkopi un apkalpošanu, bet pašam bija iekrāta pietiekoši liela pieredze šajā jomā, tādēļ darbiņš, ko viņam piedāvāja Džeimsons, „automātu specam” kļuva par īstu profesionālo izaicinājumu.

Džons Dods izvēlējās trīspakāpju GM TH400 agregātu, pastiprināja konstrukciju tā, lai tā varētu izturēt mežonīgās sirds piegādāto griezes momentu un pielāgoja kārbas pārnese skaitļus, lai tā varētu strādāt ar zemo apgriezienu dzinēju. Tā nu sagadījās, ka Džeimsonam jau bija pārgājusi interese par projektu, tādēļ iestrādes par nezināmu naudas

summu pārgāja Doda īpašumā.

Džonam ļoti patika Vācijas autobāni, kur viņa „zvērs” jutās visbrīvāk. Diemžēl tieši šī kaislība un jau pieminētais Rolls-Royce atribūts ar konstruktoru izspēlēja jaunu joku — kārtējo reizi, kad The Beast rotaļīgi viegli apdzina jaudīgu Porsche, „apvainotais” vācu superauto vadītājs vērsās britu kompānijā, lai uzzinātu visu par jauno superjaudīgo modeli. Rolls-Royce vadība izrādījās visai sarūgtināta, uzzinot, ka kāds kompromitē prestižo firmu, dzenājot pa Vācijas autobāņiem pašdarinātu „raketī” ar Rolls-Royce atribūtiem, tādēļ „zvēra” saimnieku iesūdzēja tiesā. Rezultātā tiesa piesprieda Džonam 5 tūkstošus mārciņu sodu, kā arī pavēlēja atbrīvoties no Rolls-Royce simbola.

Jau uzlūkojot attēlus vien, top skaidrs, ka „zvēra” vadīšana nav tā vieglākā nodarbe — tikt galā ar smago degunu likumos var tikai īsts meistars, bet grandiozie apmēri liedza jebkādu pārvietošanos no vienas joslas otrā.

Skaidrs, ka aerodinamikas, pareizāk, tās neesamības dēļ, kursa stabilitātes un pārejo faktoru ietekmē, maksimālais ātrums 430 km/h paliek tikai teorija, tomēr 300 km/h Džons esot pārsniedzis ne reizi vien.

Video un foto informācija par šo unikālo automobili var atrast laikraksta „Autoinfo” portālā www.autonews.lv sadaļā — Pasaules vēsture.



SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO TRANSMISIJU REMONTA CENTRS



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

 Silver Crown

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

Auto Apkopes Serviss

SAAB VOLVO

Jaunas un Lietotas Rezerves daļas

Serviss
Tel. 67703303
Maskavas iela 449
Rīga
www.auto-apkopes-serviss.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.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbaukumā pie klienta.



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



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

A F1 leģendas

Agnis Krauja

Alans Džonss

F-1 Sezonas 1975.—1981. g., 1986. g., atsevišķas sacīkstes 1983., 1985. g.
 Sacīkstes 117,
 Uzvaras 12 (13)
 Pjēdēstāli 24
 „Pole position” 6
 Ātrākie apli 13
 F-1 čempiona tituls 1980. g.
 „CanAm” čempiona tituls 1978. g.

Nu jau 30 gadus F-1 pasaulē uz jautājumu — kāpēc Frenks Viljamss nekad nav apmierināts ar savas komandas pilotu sastāvu — pareizā atbilde ir: „Tāpēc, ka sastāvā nav Alana Džonsa!” Skarbais austrālietis, pirmais pasaules čempions „Williams” komandā, uz visiem laikiem kļuvis par visangliskākās F-1 komandas pilota ideālu. Kāds cilvēks īsti bija 1980. gada pasaules

Alans Džonss — „vēsais džeks” no ķenguru zemes

ka Džonsa agresija trasē jau robežojoties ar emocionālu vardarbību.

„Skarbais vecis” Džonss tāds pats „vēsais džeks” palika arī ārpus mašīnas kokpita. Viņš vienmēr teica tieši acīs visu, ko domāja. Mūdienu izpratnē viņš bija politnekorekts šovinists attieksmē pret ārzemniekiem (frančus saukāja par varžēdājiem) un tikpat nīcīgi izteicās par sieviešu līdztiesību. Viņam

kabatā ieradās Londonā, lai izmēģinātu laimi Eiropā. Sākumā viņš nodarbojās ar lietotu minivenu tirdzniecību, lai iegūtu līdzekļus sacīkstēm. Pirmie starti pie vecas, apdauzītas formula „Ford” mašīnas stūres nebija veiksmīgi. Tad parādījās iespēja startēt ar „Lotus F-3” mašīnu, taču Alans avarēja Brendshečas trasē un lauza kāju. Tēvs Stens atlidoja no Austrālijas, lai sniegtu dēlam

kurai tobrīd vēl nebija nevienas uzvaras. Džonsam patika komandas ambīcijas un vienkāršā, pārdomātā „FW06” konstrukcija, taču vēl lielāku iespaidu uz viņu atstāja „Fly Saudia” logo uz mašīnas antispārņa, lai gan arābu aviokompānija tobrīd vēl nebija samaksājusi Viljamam ne centa. 1978. gada sezonu Džonss aizvadīja transatlantiskos pārlidojumos, aizvadot 16 sacīkstes F-1



čempions? Viņš bija skarbs, bet godīgs, runāja maz, bet savus solījumus vienmēr pildīja, sacīkšu trasē nežēloja ne sevi, ne konkurentus, bet nekad un nekādos apstākļos nepārkāpa nerakstīto sacīkšu pilotu ētikas un goda kodeksu. Ikviens latvietis, kurš viņu pazītu, teiktu, ka Alans ir „kārtīgs vecis”, bet krievs bez šaubīšanās būtu gatavs ar viņu kopā iet izlūkos...

„Džonss bija īsts vīrs. Viņam nekad nebija vajadzīgs mentāls atbalsts vai motivācija. Viņš vienmēr bija tik spēcīgs un apņēmīgs, ka pats varēja motivēt jebkuru no mums”, atceras Frenks Viljamss. Komandas tehniskais direktors Patriks Heds reiz tālrunī salīdzināja Džonsu ar plēsīgu dzīvnieku sacīkšu auto kokpitā. No tā laika sacīkšu aprindās Alans iemantojis iesauku „The Animal”. Savus pretiniekus trasē viņš tiešām vajāja kā zvērs. Ja kāds Džonsa balto ķiveri manīja atpakaļskata spoguļos, tas zināja, ka uz žēlastību var nacerēt. Nē, apdzīšanas manevros Džonss nebija tik azartisks un pārgalvīgs kā Naidžels Mansels. Taču austrālieša braukšanas maniere ideāli savienoja agresīvu drosmi un aukstasinīgu aprēķinu. Alans spēja savam pretiniekam pusi sacīkstes sēdēt astē un pacietīgi gaidīt, līdz neklūdīgi varēs izmantot vienīgo iespēju veikt apdzīšanu. Daudzi šo Džonsa presīgu neizturēja un agrāk vai vēlāk pieļāva kļūdas. Kā Nelsons Pīkē 1981. gadā Monako. Tobrīd jauniešais Alēns Prosts kādā intervijā izteicās,

ļoti garšoja „Fosters Lager” gaišais alus un cepta gaļa. Viņš nevairījās pat no kautiņiem, lai pierādītu savu taisnību. Reiz kādā Londonas bārā viņš iesaistījās kautiņā viens pret četriem, bet nākamajā rītā jau startēja F-1 sacīkstēs ar lauztu roku un spēja finišēt otrs (pamēģiniet ar lauztu roku nobraukt kaut vienu apli ar kartingu, tad sapratīsiet, ko tas prasa)! Kad pēc sacīkstes Beļģijā „Williams” boksos ielauzās karstasinīgais brazīlietis Nelsons Pīkē, skalī ālējās, apvainoja Džonsu par trasē notikušu vieglu sadursmi un draudēja viņam salauzt abas kājas, Alans pat nepieciešās no krēsla, tikai mierīgi aicināja Nelsonu pienākt tuvāk un mēģināt izpildīt savus draudus tepat uz vietas...

Ceļa sākums

Alans Stenlijs Džonss dzimis 1946. gada 2. novembrī Melburnā, Austrālijā. Viņa tēvs Stens Džonss bija Austrālijas sacīkšu leģenda pagājušā gadsimta piecdesmitajos gados un savulaik pat aicināts pievienoties F-1 komandām „Ferrari” un „BRM”, taču izlēmis palikt Austrālijā, lai pieskatītu savu auto tirdzniecības biznesu un ģimeni. Mazais Alans visu bērnību pavadīja sacīkšu boksos un nekad savā dzīvē nebija iedomājies, ka varētu kļūt par ko citu kā tikai par sacīkšu pilotu. Jau 15 gadu vecumā viņš bija Austrālijas kartinga čempions. Taču Austrālijas ekonomiskā krīze 60. gadu beigās iznīcināja Stena Džonsa biznesu, un 1970. gadā Alans ar 50 mārciņām

morālu atbalstu, un 1973. gadā F-3 sacīkstēs Silverstonā Alans beidzot izcīnīja savu pirmo uzvaru. Tieši pirms šīm sacīkstēm Stens Džonss 51 gada vecumā nomira ar infarktu, un dēla pirmais uzvarētāja vainags uz mājām Austrālijā tika nogādāts tēva zārkā.

Pirmās asinis

1973. gadā Alans Džonss kļuva par britu F-3 vicečempionu, nākamajā sezonā izcēlās ar labiem rezultātiem „Formula Atlantic” sacīkstēs un Britu GP izcīnās satelītraucienā Brendshečā uzrādīja tik ātru apla laiku, kas ļāvu kvalificēties pēdējā rindā starp F-1 mašīnām. Viņš tika ievērots un 1975. gadā saņēma uzaicinājumu startēt F-1 ar privātu „Hesketh” formulu. Pēc četrām sacīkstēm komanda bankrotēja, taču Džonss sezonu pabeidza Greiema Hilla komandā, izcīnot savus pirmos punktus par 5. vietu Nirburgingā. Nākamajai sezonai viņu nolīga Džons Sertiss, taču drīz vien atklājās abu vīru spēcīgo raksturu nesaskaņas, un arī Sertisa TS19 mašīna ar „Durex” prezervatīvu reklāmu uz sāniem izrādījās konkurētspējīga. Džonss pēc sezonas pameta komandu ar vārdiem: „Ja mana vienīgā iespēja būt F-1 ir šajā komandā, tad es labāk izvēlos nebūt F-1!” Likās, ka ar to pašu viņa īsā F-1 karjera ir galā, taču otru iespēju pavēra traģēdija — Dienvidāfrikas GP sacīkstēs gāja bojā talantīgais brits Toms Praiss, un „Shadow” komanda Džonsam piedāvāja viņa vietu. Sezonas beigās Austrijas GP izcīnā slāpā trasē Alanam ar bezbailīgu braukšanu izdevās pārspēt pašu Nikiju Laudu un izcīnīt „Shadow” komandai pirmo un vienīgo uzvaru tās vēsturē — visai F-1 pasaulei tas bija šoks! Sacīkšu organizatori pat nebija iedomājušies, ka uzvarēs austrālietis, viņiem nebija himnas ieraksta, ko atskaņot. Labi, ka austrieši ir muzikāla tauta, un pūli pie pjedestāla atradās kāds iedzēris līdzjutējs ar trompeti, kurš par godu uzvarētājam nospēlēja... „Happy birthday to you”. Sezonu Alans pabeidza 7. vietā kopvērtējumā un saņēma piedāvājumu no „Ferrari”, kurus tikko bija pametis Lauda. Taču, apsvēruši savus biznesa plānus Ziemeļamerikā, itālieši tomēr deva priekšroku kanādietim Žilam Vilenēvam. Saņēmis atraidījumu, Alans devās uz sarunām ar mazpazīstamo Frenka Viljamsa komandu,

čempionātā ar „Williams” un 9 sacīkstes „CanAm” seriālā ar „Haas-Hall” komandas monstrozo „Lola T333Cs”, kas bija apgādāts ar pieclitrīgu „Chevrolet” dzinēju, uzvarēdams



piecās, un kļuva par „CanAm” čempionu.

No lūzeriem par čempioniem

„Williams” komandā Alans Džonss sastapa radniecīgas dvēseles — cīnītājus.

Frenks Viljamss alka pierādīt, ka viņš F-1 pasaulē nav mūžīgais lūzeris, tāpat Patriks Heds — ka spēj radīt konkurētspējīgu F-1 bolīdu. Tikpat stipri Alans vēlējās pierādīt, ka ar pasaules labākajiem pilotiem spēj sacensties kā līdzīgs ar līdzīgiem. Šie viri savu mērķu sasniegšanai bija gatavi strādāt dienu un nakti, un smagā darbā tika radīts čempionauto FW07. 1979. gada Beļģijas GP izcīnā pirmo reizi komandas vēsturē Džonsa vadītā „Williams” mašīna izrāvās līderpozīcijā, vēlāk Britu GP izcīnā Džonss pirmo reizi ieguva „pole position”. Taču līdz tik ļoti gaidītajai pirmajai uzvarai katru reizi nedaudz pietrūka. Vācijā Džonss, kādā virāžā pārdoši apdzēnot abas jaudīgās „Renault” turbomašīnas, no trešās pozīcijas izrāvās uz pirmo un ar katru apli palielināja pārsvaru. Taču, kad uzvara jau bija rokas stiepiena attālumā, sabojājās motora dzesēšanas sistēma un pirmo GP uzvaru „Williams” komandai izcīnīja otrais pilots — pieredzējušais Klejs Regaconi. Alans bija tik ļoti satriekts, ka atteicās piedalīties komandas ballītē... Tomēr nepiekāpīgais austrālietis pierādīja, ka ir ātrākais vīrs pie „Williams” stūres, sezonas izskaņā uzvarot trīs sacīkstēs pēc kārtas. Nākamajā gadā veterānu Regaconi nomainīja bijušais „Ferrari” pilots Karloss Reitemans, taču neapšaubāms komandas līderis bija Alans Džonss, kurš ar 5 uzvarām kļuva par 1980. gada pasaules čempionu. Patiesībā jau tosezon viņš uzvarēja 7 reizes. Tomēr Austrālijas GP izcīnā nebija iekļauta čempionāta kalendārā, bet Spānijas GP izcīnās rezultāti anulēti divu autosporta organizāciju — FISA un FOCA — savstarpējo ķīviņu dēļ. „Visās F-1 rekordu grāmatās rakstīts, ka esmu uzvarējis 12 reizes, bet es pats labi zinu, ka 13. Spānijā nobraucu 200 jūdžu sacīkstēs, pirmais šķērsoju finiša līniju, saņēmu uzvarētāja kausu no karaļa Huana Karlosa rokām, bet tad atnāca kaut kāds franču idiots (FIA Prezidents Ž.M. Balestre) un paziņoja, ka nekas nav bijis!”, tā savā stilā notikušo atceras Džonss. Tieši atņemtā Spānijas uzvara noturēja čempionāta intrigu — Džonss vai Pīkē — līdz sezonas priekšpēdējām sacīkstēm Kanādā. Kad jaunais čempions Monreālā kāpa uz goda pjedestāla, apkārtējie viņa sejā nemanīja šim

Turpinājums 6. lpp ➤



www.rvt-riepas.lv

MIHELIN

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

Pilsētas švīts

«Ducati Hypermotard 1100»

➤ Turpinājums no 2. lpp

Atšķirībā no citiem motocikliem jums būs tikai uz mirkli jānospiež starta poga, un starteris pats griezīs dzinēju tik ilgi, kamēr tas iedarbosies. Tam ir savs darba ilguma limits, lai izslēgtu bojājumus. Sikums, bet patīkami.

Divcilindru dzinējs aizpilda apkārtējo vidi ar „Ducati” firmas zīmi — slaveno „Desmo” pievada žļarkstoņu un dobo izplūdes sistēmas troksni. Daudziem šī skaņa, iespējams, nepatiks (mūšsenais joks par „Desmo” dzinējiem — kā var zināt, ka dzinējā kaut kas ir salūzis, ja tam jau standartā skaņa kā bleķa spainim ar skrūvēm), tā ir diezgan neierasta. Tomēr arī „Ducati”, tāpat kā „Harley Davidson” motocikliem, skaņa ir kļuvusi par unikālo un neklūdīgo produkta atpazīšanas „odziņu”, kas praktiski vienmēr cilvēkiem tiks

atskatīties un izcelt to no pārējās motociklu masas.

Itāliešu dizaineri drīzāk apēdīs savus zīmulus, nekā ļaus produktam izskatīties neoriģinālam un nestilīgam. Paskatieties ko viņi ir izveidojuši no ierastajiem spoguļiem — nepraktiskuma kalngals! Toties — kā izskatās! No lietotāja viedokļa skatoties — kam vispār ir vajadzīgi spoguļi, ja ir tāda dzinēja dinamika! Automašīnas var pat necensties pilsētā noķert šo agregātu. Lai arī ko stāstītu ekologi, motociklam kubikcentimetri darba tilpumā par daudz nemēdz būt. Atbilde uz gāzes roktura kustību ir gandrīz tūlītēja. Ja nemocīsiet dzinēju ar darba režīmiem zem 4500 apgr./min, tad divi 539 cm³ cilindri pēc strauja gāzes roktura pagriezienu burtiski rauj motociklu ārā no braucēja kājstarpes —

galvenais neaizmirst turēties ciešāk. Brutāls paātrinājums līdz pat 180 km/h (maksimālais ātrums šim motociklam ir ap 222 km/h) liek ar cieņu izturēties pret „Hypermotard”. Nedaudz neparastais frontālās daļas dizains nodrošina

braucējiem ieteicams būt uzmanīgiem, rīkojoties ar gāzi uz slidena ceļa, jo tikpat labi, cik, atverot gāzi, motocikls paātrinās, tas arī palēnina pakalējā riteņa gaitu, gāzi aizverot. Tomēr, par spīti šādam raksturam, testa laikā dzinējs iepriecināja ar diezgan mērenu apetīti — aptuveni 6,5 litri uz 100 km. Domāju, ka viena no raksturīgākajām „Ducati” motociklu iezīmēm ir tā, ka šie motocikli ir projektēti tā, lai saviem īpašniekiem dāvātu emocijas un izjūtas. Kaut ko iebilst vai strīdēties par dizainu laikam būtu mulķīgi. Papildus skaistumam konstruktori ir pievienojuši „dzīvā motocikla” jušanu, jo katrs dzinēja virzuļa



pieņemamu vēja aizsardzību līdz pat 170 km/h. Dzinējs ir apveltīts ar diezgan karstasinīgu temperamentu — vai nu pilnu gaitu uz priekšu, vai arī mokies atļaut ātruma limita ietvaros. Pateicoties piemeklētai pārnesei attiecībā, hipers ļoti labprātīgi ceļas uz aizmugurējā riteņa. Objektivitātes labad jāpiebilst, ka nepieredzējušiem

gājiens ir jūtams gandrīz šūnu līmenī.

Kā jau supermoto stila motociklam pieklājas, lielākā daļa svara gulstas uz priekšējo asi, tādā veidā atvieglojot aizmugurējo un nosakot tā braukšanas stilu. Par pieaugušā svara izlīdzināšanu ir atbildīga priekšējā 50 mm apgrieztā tipa regulējamā dakša. Patīkami pārsteidza apstākļi, ka šāda

2007. gada «Ducati Hypermotard 1100» tehniskā specifikācija

Dzinējs	
Tips	Gaisa dzesēšana, 2 cilindri, 2 aizdedzes sveces un 2 vārsti uz cilindru
Apjoms	1078 cm³
Virzuļa diametrs x gājiens	98 x 71,5 mm
Kompresijas pakāpe	N. d.
Maksimālā jauda	90 ZS
Aizdedzes sistēma	Elektroniskā aizdedze
Transmisija	
Saijums	Sausais
Ātrumkārbā	Sešpakāpju
Galvenais pievads	Ķēde
Rāmis	
Tips	Tērauda cauruļu
Šasija	
Dakšas leņķis	24°
Sēdekļa augstums	845 mm
Amortizatori	
Priekšējā	55 mm apgrieztā tipa
teleskopiskā dakša	
Aizmugurējā	Vienpleca svira ar monoamortizatoru
Bremžu sistēma	
Priekšējās	Divi 305 mm bremžu diski ar radiālajām „Brembo” 4 virzuļu bremzēm
Aizmugurējās	Viens 245 mm diski ar divu virzuļu bremzēm
Riepas	
Priekšējā	120/70-ZR17M/C
Aizmugurējā	180/55-ZR17M/C

kombinācija padara „Ducati Hypermotard” praktiski imūnu pret asfaltā iebrauktajām risēm. Motocikls iet tām pāri kā pa gludu asfaltu. Zinot, ka par priekšējā riteņa apstādināšanu rūpējas divi 305 mm bremžu diski sadarībā ar 4 virzuļu „Brembo” radiālajām bremzēm, attiecībā uz pakalējām bremzēm var atļauties vairāk vaļības. Piemēram, apstāties pie izbīrītu cilvēku bariņa ar 20 metru garu bremzēšanas sliedi, ko aiz sevis uz asfalta atstāj kaucoša pakalējā riepa. Derēs? Tāds arī ir itāļu dizaina garadarba galvenais uzdevums — vienmēr būt uzmanības centrā, lai arī kādus upurus tas prasītu. Jāpiebilst, ka „Ducati” tas arī vienmēr veiksmīgi izdodas.

Alans Džonss — „vēsais džeks” no ķenguru zemes

➤ Turpinājums no 5. lpp

brīdim atbilstošu prieka izteiksmi, jo Alans tobrīd vairāk par visu vēlējas, kaut tēvs būtu dzīvs un varētu redzēt savu dēlu pasaules čempiona godā...

Nodevība netika piedota

Pirms 1981. gada sezonas Frenks Viljamss ar saviem pilotiem vienojās par komandas taktiku — Džonss saglabāja pirmā pilota statusu, bet Reitemanam bija jāpiesedz aizmugure. Pirmajās sacīkstēs taktika nostrādāja perfekti — Džonss uzvarēja, apdzēnot Reitemanu, kurš finišēja otrais. Nākamā bija Brazīlijas GP izcīņa, kurā abas „Williams” mašīnas atkal izrādījās ātrākās. No starta pirmais aizbrauca Reitemans. Tolaik pilotiem vēl nebija nodrošināti radiosakari ar komandas vadību, tādēļ „Williams” komanda no boksiem saviem pilotiem rādīja tāfeli ar nepārprotamu norādi „JONES — REUT”, kas apzīmēja paredzamo 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, izlēma, ka šī ir viņa pēdējā iespēja kļūt par čempionu, un nemaz negrasījās piekāpties. Alans Džonss finišēja otrais, bet komandas biedra nodevību nespēja saprast un piedot. Jo viņš bija nācis no skarbas zemes, kur vīra godavārds tiek vērtēts augstāk par likumu. Viņš bija tik sarūgtināts, ka pat neieradās uz apbalvošanas ceremoniju, un tas bija F-1 pasaulē vēl nepieredzēts skandāls. Nākamās bija sacīkstes Karlosa mājās — Argentīnā, kur, parādoties Džonssam, vidējo pirkstu rādīja ne tikai trases apkalpotāji, bet pat taksometra šoferi, kas bija viņu atpazinuši uz ielas... Turpmāk visas sezonas garumā Reitemans bija tikai vēl viens konkurents, ar kuru Džonss izcīnīja niknas cīņas katrā trasē. Sezonas laikā abu komandas biedru savstarpējā komunikācija „sveiki-labdien” līmenī turpinājās, taču — kad Reitemans piedāvāja Džonssam uz atvadām „norakt kara cirvi”, skarba

austrālietis atbildēja: „Jā, noroc to pats sev pakalā!” Tieši sāncensība ar partneri paņēma pārāk daudz punktu un neļāva Džonssam aizstāvēt savu titulu. Pirms pēdējā posma Lasvegasā par čempionu varēja kļūt vai nu Reitemans, vai Nelsons Pikē no „Brabham” — kurš finišēs augstākā vietā. Sarūgtinātais Džonss jau bija paziņojis, ka pēc sezonas pametīs F-1, šis bija viņa pēdējās sacīkstes, un viņš tās aizvadīja spoži — startējot no „pole position” un ne brīdi neatdodot līderpozīciju. Abi titula pretendenti todien nemaz nespīdēja — Pikē ar mokām finišēja piektais un no pārguruma pievēma savu ķiveri. Reitemans pat nespēja iekļūt pirmajā sešniekā, un Džonss piedzīvoja saldāko attriebību, apdzēnot savu komandas biedru par veselu apli.

Sacīkstes bija dzīve, pārējais — tikai gaidīšana

Alans Džonss F-1 sacīkstes pameta, būdams pašā spēku pilnbriedā. Viņš vairs negribēja atrasties pasaulē, kur „vīrs un vārds” neko nenozīmē. Tobrīd likās, ka mājās — Austrālijā — zāle ir zaļāka, viņš bija nolēmis nopirkt rančo un kļūt par fermeri... Taču, ieradies mājās, jau pēc dažām stundām Džonss esot saķēris galvu un teicis: „Johaidi, ko gan es esmu izdarījis!” Jaunizņemtais fermeris bez autosacīkstēm, protams, nespēja — 1982. gadā viņš piedalījās Austrālijas čempionātā GT klasē ar „Porsche 935” un viegli uzvarēja visos 9 posmos. Rudenī Džonsa rančo atskanēja telefona zvans no Itālijas. Avārijā Hokenheimā abas kājas bija sašķaidījis Didjē Pironi, un „Ferrari” piedāvāja austrālietim Pironi vietu uz atlikušo sezonas daļu. Alans atcerējās 1978. gadā piedzīvoto „Ferrari” atteikumu un apstiprināto atbildi

uzreiz nedeva. Tikmēr „Ferrari” pieņēma Mario Andreiti, kurš jau pirmajās sacīkstēs Moncā ieguva „pole position”. Tagad Džonss savu neizlēmību nožēlo: „Būtu es Moncā ar „Ferrari” ieguvis „pole position”, visu atlikušo dzīvi varētu jebkurā itāliešu restorānā pusdienot uz saimnieka rēķina!” Nākamo iespēju atgriezties Alans vairs garām nelaida — 1983. gadā Longbičā viņš izgāja uz starta „Arrows” komandas sastāvā, pat par spīti mēnesi iepriekš kritienā no zirga lautzetai kājai. Sacīkstes neizdevās, un Džonss paškritiski atzina, ka pie vainas bijušas iepriekšējā vakara atgriešanās sviniņas ar pārāk lielu alus daudzumu... 1985. gada vasarā Džonsu Austrālijā apmeklēja Karla Hāsa slavenās „Indycar” komandas pārstāvis, kurš stāstīja, ka ar Amerikas astotās lielākās korporācijas „Beatrice” atbalstu šī komanda gatavojoties iekarot F-1, un piedāvāja viņam pilota vietu. Džonsa piekrišanu galvenokārt noteica tas, ka „Beatrice Haas Lola” F-1 komandas debija bija paredzēta tieši Austrālijas GP izcīņā. Lai gan komandai bija visi nepieciešamie komponenti — „Beatrice” nauda, „Ford” jaunie turbodzinēji un „Lola” šasija —, šī kombinācija nenostādīja, un sarkanizlās mašīnas divu sezonu laikā tā arī nekļuva



konkurētspējīgas. Vienīgi 1986. gadā Austrijā Džonssam izdevās pietuvoties līderiem, finišējot 4. pozīcijā. Džonss saņēma labu atalgojumu, taču braukšana vairs nesniedza gandarījumu, un pēc 1986. gada Austrālijas GP izcīņas viņš beidza F-1 karjeru uz visiem laikiem: „Ja nevaru dabūt vietu „Williams”, „McLaren” vai „Ferrari”, tad šī spēlīte mani vairs neinteresē!”



A Degustācija

Agnis Krauja

„Orlando” ir uzkrītoši atšķirīgs — satiksmes plūsmā tas izceļas starp citām automašīnām ar minivieniem neraksturīgu izteiktu divapjomu virsbūvi, apjomīgām riteņu arkām un 17 collu riteņiem, atgādinot savdabīgu minivenu un džipa krustojumu. Bet par auto amerikāniskajām saknēm var spriest no atpazīstamās sejas un lielajiem sānu spoguļiem, vienīgi aizmugures daļa liekas pārāk plakana. „Orlando” pirmsākumi meklējami 2008. gada Parīzes autošovā, kad tas pirmo reizi tika parādīts kā konceptauto. 2009. gada augustā šo modeli sāka ražot Kunsanas rūpnīcā, kas atrodas Dienvidkorejā. Lai gan auto ciltsraksti atbilst tipiskam amerikānim, tā patiesā būtība krietni atšķiras — no amerikāniskuma ir palicis vien logo un dizains. Neticami, bet masīvais „Orlando” ir veidots uz „GM Delta” platformas, kas tiek izmantota arī kompaktajos „Chevrolet Cruze” un „Opel Astra”. „Orlando” virsbūves izmēri (mm) — garums 4652, platums 1836, augstums 1633, riteņu bāze 2670. „Orlando” nav tik liels kā „Chrysler Grand Voyager”, „Ford Galaxy” vai „VW Sharan”, taču krietni prāvāks par populārajiem minivieniem „Ford C-max” un „Mazda 5”, kuri uz vīrišķīgā brutālā jeņķu dizaina fona izskatās pēc smalkām „cacām”.

Interjers „Orlando” ir glīts un pārdomāts, bez liekas greznības, tomēr apdares materiāli

Proletārietis no USA

«Chevrolet Orlando»



ir gana augstā līmenī, ņemot vērā cenu kategoriju. Reklāmas materiāli apgalvo, ka priekšējais panelis veidots, iedvesmojoties no kulta auto „Chevrolet Corvette”, gluda panelējums kā vilnis ieskauj plašo salonu. Mēs gan līdzību ar korveti neatrodam, taču, par spīti uz dažām labām aizdomīgām plastmasas elementam, ergonomika priekšā sēdošajiem neliek sūdzēties. Stūres statnīm ir regulējams augstums un dziļums, arī sēdekļi var celt uz augšu un nolaist uz leju pēc patikas, tāpēc nebūs nekādu problēmu ērti iekārtoties pie

stūres. Palīgfunciju slēdžu izkārtojums panelī varēja būt labāks — pie tā jāpierod. Zem paceļamā audiosistēmas paneļa atrodas plaša un labi nomaskēta vērtīgo mantu glabātava. Skaņas izolācija salonā ir teicama, un liekos trokšņus gandrīz nedzird, arī dīzeļdzinēja izraisītā vibrācija nav manāma. Dīzeļdzinējs atgādina par sevi tikai tad, kad straujāk nospiež gāzes pedāli, taču vienmērīgā ātrumā tas praktiski nav dzirdams. Pamanāmāki ir ceļa trokšņi, arī pretvēja šalkoņa.

Septiņvietīgajiem auto jāspēj daudz vairāk nekā tikai ietilpināt 7 cilvēkus — visu izšķir auto pielāgojamība. Vienaļga, vai gribat piepildīt savu minivenu ar draugiem/bagāžu/suņiem vai golfa nūjām, „Orlando” to spēj, jo patiešām ir tieši tāds, kādu jūs to vēlaties. Pirmajās divās sēdekļu rindās par vietas trūkumu grēks sūdzēties, bet trešajā rindā ērti jutīsies vien bērni līdz 12 gadu vecumam. „Orlando” nav tik funkcionāls kā daži citi MPV, jo vidējo sēdekļu rindu var nolicīt tikai proporcijā 60/40, nevis katru

sēdekli atsevišķi. Iekāpšana trešajā sēdekļu rindā nav pārāk ērta — īpaši tad, ja priekšējie sēdekļi ir atbīdīti pārāk tālu atpakaļ. Taču ar 16 dažādām iespējamām sēdvietu kombinācijām „Orlando” ir izcilī pielāgojams auto. Vienu brīdi tajā pārvietojas 7 pasažieri un 89 litri rokas bagāžas, nākamajā — sēdekļi ar vienu rokas kustību ir nolocīti un auto piekrāmēts pilns ar mēbelēm (līdz jumtam tilpums sasniedz 1487 l). Braucot piecatā un baudot visas ērtības, bagāžai vēl paliek 454 litri. Jau bāzes versijā „Orlando” pieejams pilns drošības aprīkojuma

komplekts, radio ar CD un „mp3” pieslēgvietu un kondicionieris, toties izpaliek priekšējo logu elektriskie pacelāji. Dārgākajās versijās ir arī distances sensori, vieglmetāla diski un klimatkontrolle, ādas apdare un daudz kas cits.

Dzinēju gamma šim auto nav plaša, tikai trīs dzinēji — 1,8 litru benzīnietis ar 141 ZS jaudu un 2,0 litru dīzelis divās versijās ar 130 ZS un 163 ZS jaudu. Varētu domāt, ka kārtīgam amerikāņu auto pienākas automātiskā pārnesumkārbā, taču tā ir pieejama vienīgi kopā ar jaudīgo dīzeļdzinēju. Mūsu degustētais auto aprīkots ar vājāko no dīzeļdzinējiem, taču tas pavisam noteikti nelika vilties. Ņemot vērā, ka automašīnas pašmasa ir 1655 kg, dzinējam ir gana lielas jaudas rezerves, lai ar to pārvietotos dinamiski. Degvielas patēriņš pilsētā pēc oficiālajiem datiem ir 7,9 l/100 km, kas neko daudz neatpalika no realitātes, bet uz šosejas rādītājs ir vēl iepriecinošāks, kurš noslīd līdz pat 4,9 l/100 km. „Orlando” dzinējs, pat braucot ar 5. ātrumu, ir apveltīts ar pietiekamu griezes momentu, lai labi paātrinātos bez pārslēgšanās. Arīdzan ritošā daļa uz nelīdzena ceļa atstāj pārliecinošu iespaidu un tipiski riebiņos Latvijas ceļa apstākļos uz līdzena asfalta amortizācijas caursīšana nenotiek. „Orlando” likums daudz nešūpojas, tāpēc pat dinamiskā braucienā par pasažieru labsajūtu jāuztraucas nebūs. Stūres reakcija ir viegla, taču ne pārāk informatīva. Arī sajūga pedālis varēja būt informatīvāks, bet tas ir tikai pierašanās jautājums. Kopumā jāteic, ka auto uzvedība degustācijas braucienā pārspēja mūsu pašas optimistiskākās cerības, jo dinamiskais dīzelis un patīkamā piekare sniedz lielisku kompromisu starp komfortu un vadāmību.

Degustācijas secinājumi

Plusi: praktiskums, ietilpība, spēcīgs dīzeļdzinējs, patīkama braukšana.

Minusi: nav tik elegants un funkcionāls kā dārgākie konkurenti minivenu segmentā.

Godīgs, paraupjš jeņķu proletārietis „Orlando”. Braucot ar šo auto, prasās klausīties Brūsu Springstīnu vai Džonu Melenkampu. Šis auto ir īsts praktiskā latvieša sapnis. Ja nepieciešams septiņvietīgs minivens, „Orlando” ir lētākā alternatīva. Vēl lētāk var nopirkt tikai „Dacia Logan MPV”. Taču „Orlando” piemīt ne tikai brutālais jeņķu dizains un lieliska cena, bet arī visas nepieciešamās īpašības, lai droši varētu ieņemt diezgan prestiža ģimenes auto statusu kā ērts piecvietīgs spēkrats ar divām rezerves sēdvietām neparedzētiem gadījumiem. Dzinējs ir gan ekonomisks, gan arī dinamisks, līdzinā gaita nodrošina mierīgu atmosfēru salonā, tādēļ elegances trūkums eksterjerā un interjerā paliek ēnā. Arī cena šim auto ir pieklājīga — sākumcena no Ls 13 204, bet degustētais auto ar 2,0 litru dīzeli un LT+ aprīkojumu maksā Ls 15 712.

MOTIP

TEICAMS PALĪGS CĪNAI AR SALU!

ELEKTROSISTĒMU AIZSARGLIDZEKLIS

STARTA GĀZE DZINĒJA IEDARBINĀŠANAI

SILIKONS PLASTMASAS UN GUMIJAS DETALU AIZSARDZĪBAI

SLĒDŽŅU EĻĻOTĀJS UN ATSAIDĒTĀJS

OFICIĀLAIS MOTIP IZPLATĪTĀJS LATVIJĀ
DANS
Zemitāna iela 6, Rīgā, tel. 67317064. www.dans.lv

LAIKS MAINĪT!

RIEPU MAIŅA	no LVL 11.66
pērkot BALTA KASKO polisi "Adam Auto" filiālēs, riepu maiņa	tikai LVL 2.99
ZIEMAS RIEPAS	ar atlaidi līdz 25%

Amserv grupas uzņēmumi

Adam Auto
HANSA AUTO
www.adamauto.lv / tālr. 6 70 78 004
www.hansaauto.lv / tālr. 6 78 01 666

Dabas aprūpes dienests
VIDES REMONTS piedāvā:

TERITORIJU LABIEKĀRTOŠANU,
 JEBKURAS SAREŽĢĪTĪBAS KOKU NOCIRŠANU,
 CELMU LIKVIDĒŠANU.

Mums ir visa darbam nepieciešamā tehnika un strādnieki ar pieredzi.

Tālr. 29172758; 29220293



4motors SIA
15 gadu pieredze auto remonta jomā



Ādmiņu ielā 5/7, Rīgā, LV-1009
Tālr. 67244161, fakss 67244228
http://www.v4motors.lv

- Ritošās daļas diagnostika un remonts
 - Visa veida virsbūves remonta darbi
 - Tehniskā apkope, dzinēja diagnostika
 - Auto pretaizdzīšanas sistēmu
- GEMIK**
ALARM SYSTEMS
- un **LASERLINE** pārstāvis Latvijā
(konsultācijas, tirdzniecība, serviss)
- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
 - Tehniskā eksperta pakalpojumi

Audi **VW**

VISU VEIDU REZERVES DAĻAS
UZ VIETAS UN UZ PASŪTĪJUMU

DARBA LAIKS: 9-18, ST. 10-15
Ropažu iela 59, Rīga (pretī Čiekurkalna tirgum)

tālr. 67551284, mob. 29463403
www.twinauto.lv e-mail: veikals@twinauto.lv

STARTERI un GENERATORI



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

RENAULT **PEUGEOT** **CITROËN**

Jaunas un lietotas rezerves daļas
Tehniskā apkope un remonts

Jaunums!
Optika Spoguļi
Radiatoru Ventilatori

www.suman.lv

SUMAN AUTO

Rīga, Maskavas iela 444a
Jaunas rezerves daļas 67803232
Lietotas rezerves daļas 29233100
Autoserviss 67187980
Rīga, Kalnciema iela 117/119, tālr. 67451919
Liepāja, Brīvības iela 11, tālr. 63422433
Daugavpils, Kandavas iela 4, tālr. 65428658

JAUNA FILIĀLE
Rīga, Ganību dambis 40a, tālr. 67382838

REZERVES DAĻAS

Jeep **GMC**

Amerikāņu automašīnām

Jauns veikals!

tel. 29219525 Rīga, Rumbulas iela 16
67549500 Darba dienas: 9.00 - 18.00
info@kubera.lv Sestdiena: 10.00 - 14.00
www.kubera.lv Svētdiena: slēgts

GSM AUTO
GPS AUTOPARKA VADĪBA

AUTOMONITORINGS UN AUTOPARKA KONTROLE
sistēma ir bez maksas, jāmaksā tikai ikmēneša abonēšana

SIA «GSM Apsardze»
Tel. 20041822
Zemitāna iela 6 k.A, Rīga, LV-1012,
www.gsmauto.lv,
info@gsmapsardze.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

Izpūtēju un to rezerves daļu VEIKALS

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572, mob.t. 26955590, 26955591
Rīga, Šmerļa 3, tālr. 67520652, mob.t. 29758980
Rīga, Vagonu 16 tālr. 67271668 mob.t. 26955059

IZPŪTĒJU AUTOSERVISS

- Bend-Pack iekārtas individuālai izgatavošanai
- Uzstādīšana, remonts, nestandarta risinājumi
- Tūnings, sporta izpūtēji

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572, tālr./fakss 67414544, mob.t. 26955590, 26955591
Rīga, Šmerļa 3, tālr. 67520652, mob.t. 29758980

Rīga, Jelgavas ielā 66.
Tālr. 67612501, mob.t. 29473759

AUTO RITMS

- **STŪRES IEKĀRTU** HIDRAULISKO/MEHĀNISKO AGREGĀTU DIAGNOSTIKA, REMONTS DARBIEM GARANTĪJA 1 GADS
- **VIEGLO A/M un M/AUTOBUSU ATJAUNOŠANA PĒC CS NEGADĪJUMA**
- **VIRSBŪVES KRĀSOŠANA**
- **RITOŠĀS DAĻAS REMONTS**

Auto Plus



AUTODAĻAS no AMERIKAS

Brīvības 390 ☎ 67520018 Kurbača 6 ☎ 67281822 G.Astras 5b ☎ 67598312

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS un SERŽU MAINA, ALUMĪNIJA METINĀŠANA



RADIATORU SERVISS KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA

Granita ielā 3
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.oppozit.lv

Tehnikas un mākslas simbioze

23.septembrī Rīgas Motormuzejā tika atklāta Andreja un Edītes Rodes izstāde „Darba augļi”. Tā ir Latvijā neredzēta tehnikas un mākslas simbioze, kad retro noskaņās vienkopus varēs aplūkot Andreja Rodes darbnīcā atdzimušos pagājušā gadsimta 20. – 30. gadu pasaules spilgtākos un dārgākos automobiļus, kurus papildinās Edītes Rodes ziedu gleznojumi. „Vīram dzelži, man-ziedi. It kā tik atšķirīgi, bet vienlaikus arī vienojoši. Mēs viens otra aizraušanos jau divdesmit gadus atbalstām,” stāsta Edīte.

Izstādes atklāšana notika 23.septembrī. Aplūkojami divpadsmit Andreja Rodes izcili restaurēti automobiļi un tos papildinās tik pat daudz Edītes Rodes gleznas. Galvenā izstādes sensācija ir tikko pabeigtais un pirmo reizi apskatei izliktais 1938.gada augstākās klases limuzīns ZIS 101. Uz šo brīdi pasaulē ir tikai divi līdzīgi restaurēti ZIS 101.

Vēl 90-to gadu sākumā tikai retais seno spēkratu entuziasts zināja Latvijas auto restauratora Andreja Rodes vārdu, bet šodien tas ir pazīstams daudzviet pasaulē. Andrejs Rode savā karosēriju firmā „Rode Ltd”, divdesmit gadu laikā restaurējis vairāk nekā 25 automobiļus.

Par viņa darbu vizītkarti ir kļuvušas tieši 20.gadsimta 20. – 30.gados izgatavotas



ekskluzīvas vācu un amerikāņu automašīnas, kas šodien apskatāmas muzejos un privātkolekcijās Latvijā, Lietuvā, Krievijā un Vācijā. Izstāde „Darba augļi” ir veltīta Andreja Rodes cieņai pret seniem spēkratiem un Edītes mīlestībai pret ziediem. Šajā izstādē satiekas divas estētikas – greznī 20.-30-to gadu auto un ziedi, kas uzgleznoti turpina dzīvot uz audekla. Tā ir māksla gleznā un tehnikā, ko Rodes pāris izlolojis divdesmit gadu garumā.

Izstāde atvērta
no 2011. gada 23.septembra līdz 23.oktobrim Rīgas Motormuzejā, S.Eizenšteina ielā 6, Rīgā, katru dienu plkst. 10:00 – 18:00
Bīlešu cenas (iekļaujot arī Motormuzeja pastāvīgās ekspozīcijas apskati):
Pieaugušie 2,- ls
Skolēni, studenti, pensionāri 1,- ls
Ģimenes bīlete 4,- ls

RAF Stils



Mikroautobusu „RAF M2 STILS”, par kuru klīda leģendas, var aplūkot Rīgas Motormuzejā. Līdz ar otru konceptuālo auto — „RAF Roksana” — tie bija divi pēdējie salīdzinoši jaunie modeļi, kurus izstrādāja kādreiz tik slavenās RAF(Rīgas autobusu fabrika) konstruktori.

Līdz 1991. gadam RAF bija līderis mikroautobusu un ātrās palīdzības transporta ražošanā, šī tehnika bija pieprasīta kā Padomju Savienībā, tā arī citās sociālistiskajās republikās. Situācija strauji mainījās pēc PSRS sabrukuma. Gan tehniski, gan vizuāli novecojušais modelis „RAF 2203” pagājušā gadsimta 90. gadu sākumā vairs nevarēja lepoties ar lielu noietu tirgu, tāpēc rūpnīcas vadība un nodaļu direktori sāka apsvērt, kā labāk adaptēties jaunajā tirgus situācijā. Lēmums bija skaidrs — ar steigu jāizstrādā jauni un moderni modeļi.

„RAF” konstruktori piedāvāja vairākus mikroautobusu variantus, bet par piemērotāko un modernāko atzina „RAF M2 STILS”.

1994. gadā tika izgatavoti divi „RAF M2 STILS” prototipi, no kuriem viens ir mikroautobuss ar 12 sēdvietām, otrs — sanitārais transportlīdzeklis. Auto dizains tapa, RAF sadarbojoties ar Krievijas „NAMI” institūta speciālistiem.

RAF galvenā konstruktora vietnieks

Romāns Popovs vadīja „M2” projektu, maketu izstrādāja „ZAZ”, ar kuru RAF tolaik bija sadarbība.

Jauno spēkratu aprīkoja ar modernizētu ZMZ-406, 4 cilindru, 2,3 litru, 16 vārstu dzinēju, kurš spēj attīstīt 150 ZS. Šis dzinējs tika aprīkots ar RAF inženieru izstrādāto vadības bloku un iesmidzināšanas sistēmu. Zīmīgi, ka Gorkijas autobusu rūpnīca iemanījās šo rīdnieku izstrādāto dzinēja vadības bloku turpmāk uzstādīt savam mikroautobusam „GAZ 2705 Gazel”. Šo dzinēja vadības bloku izgatavoja Rīgā, rūpnīcā „Alfa”.

Par „RAF Stils” braukšanas komfortu rūpējās Ļeņingradas militārā transporta rūpnīca, kura izstrādāja un ražoja hidropneimatiskās piekares bruņutransportieriem. Zināmā mērā hidropneimatiskā piekare bija viens no „RAF M2 STILS” „klusšanas akmeņiem”, jo ne viss strādāja tik labi, kā bija iecerēts. Ar šāda tipa piekarēm ir aprīkoti „Citroen” limuzīni, un pasažieri var novērtēt komfortu, kuru sniedz tāds auto, braucot pa nelīdzenu ceļu. Nepārprotami, ka sanitārais auto, kurš ved pacientu un nekrātās nelīdzena ceļa dēļ, ir neatsverams transports cietušo pārvadāšanai, kuri guvuši smagus traumas.

„Stils” atšķirībā no „Roksana” bija

atteicies no aizmugurējās riteņu piedziņas par labu priekšējo riteņu piedziņai, pastāvēja iespēja šim mikroautobusam uzstādīt arī automātisko pārsenumkārbu. Divu sviru stūres iekārta, piekare bija patapināta no „Mercedes-Benz”.

Tomēr „RAF Stils” izmēģinājuma testa braucieni tā arī nenotika. Tāpat kā citos sabrukušās PSRS uzņēmumos, arī RAF speciālisti aizgāja cits pēc cita, un uzņēmums izputēja. Lai gan mikroautobusam braukšanas testu sērija gāja secen, virsbūves stingrība un izturība pret vibrācijām tika pārbaudīta RVR (Rīgas vagonu rūpnīca) inženieru uzraudzībā. RVR atzina, ka „RAF Stils” virsbūve bija uzkonstruēta labi.

Cerība „RAF Stils” novest vismaz līdz mazsērijas ražošanai vēl nebija zudusi. RAF pārstāvi apbraukāja bijušās PSRS autobusu rūpnīcas, meklējot elektroiekārtu, pārsenumkārbu un stiklu potenciālos piegādātājus. Ja tādas būtu atraduši, „RAF Stils” tiktu ražots mazās sērijas autobusu ražotnē līdzās RAF kravas automobiļiem un specializētajam transportam, kuriem bija puslīdz stabils noiets un pieprasījums.

Lai projekts sekmīgi attīstītos, bija nepieciešami paprāvi līdzekļi, kuru rūpnīcai nebija. Potenciālie investori novecojušās rūpnīcas attīstībai neatradās. Liels trieciens RAF pastāvēšanā bija Latvijas valdības attieksme, kura ātrās palīdzības vajadzībām atteicās iepirkt Jelgavā ražotos busiņus. Mediķi pārsēdās uz „Mercedes Benz Sprinter”, bet policija — uz „Ford Transit” busiņiem. Rūpnīcas sabrukumu pastiprināja 90. gadu ekonomiskā krīze Krievijā, kura bija gan galveno mežglu piegādātāja, gan produkcijas galvenais noietu tirgus. Arī tas, ka rūpnīcas vadība nemācēja strādāt tirgus ekonomikas apstākļos, vienu no Latvijas PSR lepnumiem padarīja par maksātnespējīgu. 1998. gadā rūpnīca RAF bankrotēja.

„RAF Stils” varēja iepazīt daudzās auto izstādēs, prese slavēja autobusa moderno dizainu, citi kritizēja priekšā sēdošo drošību, taču līdz ražošanai, kaut vai nelielos daudzumos, busiņam nebija lemts nonākt. Izvērst pilnu ražošanas ciklu Latvijā toreiz nebija iespējams, bet par ārzemju izstrādājumiem „brālīgās” sabrukušās PSRS republikas neinteresējās, turklāt GAZ Krievijā tajā laikā sāka ražot modeli „Gazel”, kurš aizstāja RAF pamesto tirgus segmentu.