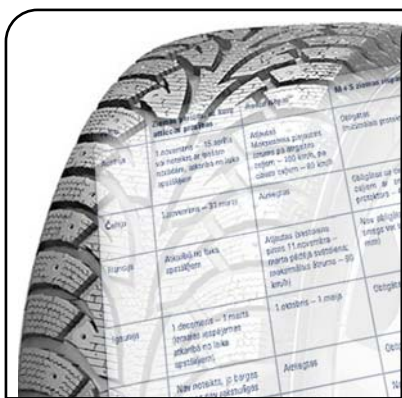




2. lpp



4. lpp



5. lpp

Nem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

DECEMBRIS NR. 11/2011 (172)



A Moto tests

Jaunais vecais paziņa

«Honda Crossrunner»

Ronalds Cimoška

2010. gads pasaules ekonomikā nebija no vieglajiem. Motobūvē tas bija redzams vislabāk. Izstādēs, kurās pieņemts dižoties ar jaunajiem modeļiem un gatavot pircēju maciņus jaunajai sezonai, valdīja izteikts panīkums. Jaunu modeļu bija ārkārtīgi maz, apmeklētāji lielākoties tika „baroti” ar jau esošo modeļu kosmētiskiem labojumiem. Uz šī panīkuma fona „Honda” paspīdēja ar vairākiem jauniem modeļiem. Viens no tiem bija jaunais „Crossrunner”, kas izcēlās ar ekstravaganti enduristisku dizainu un vizuāli aicināja izbaudīt to mežonīgo ceļu burvību, kurus vēl nav skāris asfalticēja smagais pieskāriens. Ņemot vērā, ka Latvijā šādas vietas būs vēl ilgi un enduro gars mūsu motobraucējos tik vienkārši neizzudīs, redakcijā tiešām gaidījām tikšanos ar jauno „Honda Crossrunner”.

Pietika ar vienu vienīgu acu uzmetienu klātienē, lai saprastu, ka domu par bezceļu iekarošanu var atmetēt pilnīgi un neatgriezeniski. Dizains izrādījās tikai mēģinājums enduristot (piedodiet par jaunvārdiem latviešu valodā, bet citādi nemaz nav iespējams izteikties) visiem labi zināmo „VFR800”. Kas no tā iznāca? Mēģināsim noskaidrot.

Raugoties uz visai dīvainajiem dizaina risinājumiem, nepamet doma, ka motocikla veidols pabeigts vienas nakts laikā, tik ļoti priekšējās daļas atsevišķu elementu risinājums disharmonē ar kopējo motocikla tēlu. Mērinstrumentu paneli acīmredzot nebija paspējuši uzprojektēt un pieskrūvējuši CB1000R instrumentu paneli tur, kur atļāva vieta, ar diviem aizsargkrāsas kronšteiniem, pagrabjot tos no militārās tehnikas konveijera. Stūri laikam pagatavojis vietējais onkulis Vasja, bet — lai šis meistardarbs neliktos tik

uzkrītošs, tas ieslēgts plastmasas apvalkā, kurš, ņemot vērā savienojumu vietās esošās spraugas, acīmredzot dienu iepriekš pasūtīts Ķīnā.

Tomēr, par spīti dažu elementu kvalitātei un izcelsmei, vadītāja izvietojums uz motocikla ir diezgan ērts — augstu izvietota vertikāla sēdpozicija ar augsto stūri vadītājam ļauj justies diezgan nepiespiesti un ērti, kā arī ļoti pārskatīt ceļa situāciju krietnu gabalu uz priekšu.

Dzinēja darbības režīmi ir nedaudz manīti — pamainītas sadales fāzes un ierobežots maksimālais ātrums, bet kopumā tas ir palicis tas pats fantastiskais V4 VTEC dzinējs, kurš liek jūsu asinīm virbot, tiklīdz atverat gāzi. Pateicoties izmainītām sadales fāzēm, otrā vārsta pāra pieslēgšanās vairs nenotiek tik jūkami, toties tagad nekas netraucē ausij izbaudīt fantastiskās izplūdes tonkārtas

Turpinājums 8. lpp ➤



Laikrakstam

«AutoInfo» 15!

Pirms piecpadsmit gadiem — 1996. gada decembrī — pie sava lasītāja devās pirmais laikraksta „Informācija autovadītājiem” numurs. Kopš tā laika esam auguši gluži kā bērns. Mācījāmies staigāt, runāt un neraudāt par nobrāztiem celiņiem un uздаuzītiem puniem. Esam gan aprunāti, gan pelti un neieredzēti. Mūs vadīja un vada vēlme strādāt, rakstīt par saviem iespajdiem, atklāt vēsturiskus faktus par automobiļiem un — kopš neseniem laikiem — arī par motocikliem.

Šodien laikraksts „AutolInfo” ir kļuvis par vecāko drukāto auto mediju Latvijā. Diemžēl daudzi latviešu valodā izdotie laikraksti un žurnāli par auto vairs neiznāk. Kad radās „AutolInfo”, internets, kurš šodien ir dzīves neatņemama sastāvdaļa, bija tikai retajam. Sākās jauna ēra, kurā dominēja citāda saziņa, iespēja komentēt un kritizēt. Pateicoties globālajam tīmeklim, bankrotēja daudzi drukātie mediji, jo tos pārstāja pirkt, bet reklāmdevēji — izvietot reklāmas. Ko darīt?

Ejot līdz laikam, „AutolInfo” publikācijas ir vienkopus izlasāmas arī laikraksta

interneta žurnālā „AutoNews.lv”. Izveidojot „AutoNews.lv”, laikraksta redakcija ir devusi iespēju lasītājiem atrast informāciju, kuru meklē globālajā tīmeklī. „AutolInfo” arhīvā ir daudz interesantu materiālu, kuri vēl nav ievietoti mūsu portālā „AutoNews.lv”, bet darbs pie tā pilnveidošanas turpinās.

Piecpadsmit gadi nav maz. Ir izaugusi jauna paaudze, kura brauc ar mopēdiem, motocikliem un automobiļiem. Daudz jaunu tehnoloģiju tiek ieviests mūsdienu spēkratos, un pilnīgi iespējams, ka ar benzīnu darbināms auto pēc 15 gadiem būs atrodams tikai motormuzejos. Atskatoties uz padarīto, gribu pateikties visiem, kuri ir strādājuši un strādā laikraksta „AutolInfo” redakcijā, jo bez šo cilvēku darba nebūtu laikraksta. Ļoti ceru, ka mēs būsīm kopā vēl turpmākos 15 gadus un dzīvosim valstī, kurā runā un lasa latviešu valodā, valstī, kurā ir ceļi bez bedrēm, autovadītāji pieklājīgi un cilvēki laimīgi.

Ar cieņu

Kaspars Bergmanis,
izdevniecības „AutolInfo” direktors

inter cars autodāļas

Bieķensalas iela 7,
Rīga LV-1004
T: 67804009, 66116778

mums ir VISS, kas vajadzīgs tavam auto!

KLŪSTI PAR «INTER CARS» KLIENTU UN TAVS AUTO RIPOS TEICAMI!
www.intercarslatvija.lv

Autodaļas visiem vieglajiem un kravas automobiļiem.
Riepas, akumulatori, smērvielas.
Servisa aprīkojums, instrumenti.

GSM AUTO
GPS AUTOPARKA VADĪBA

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

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

Auto Gāzes serviss

Autogāzes iekārtu: Ganību dambis 25a, Rīga
diagnostika, Tāl.: 29466474;
remonts, 67293122
uzstādīšana,
rezerves daļas. www.heinrihs-gaze.lv

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 AUTO!
KROWN AIZSARGĀS TAVU AUTO NO ZIEMAS SĀLIEM

AKCIJA!
TIKAI «BMW» AUTOMOBILIEM 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,-)

Apstādina esošo rūs un neļauj veidoties jaunai.
Lielisks dielektriķis.
Pagarina visu gumijas detaļu kalpošanas laiku.
Mazāki servisa izdevumi turpmāk.
Draudzīgs videi un tavam auto.
Apstrāde aizņem tikai līdz 2h (bez auto izjaukšanas).

Gaidīsim Jūs:
KROWN apstrādes centrā
Jūrkalnes ielā 100, Rīgā

KROWN
Uztur. Sargā. Saglabā.

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

Aicina komersantus savlaicīgi veikt transportlīdzekļu deklarēšanu par 2012. gadu

Finanšu ministrija (FM) un Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) aicina juridiskās personas savlaicīgi veikt transportlīdzekļu deklarēšanu par 2012. gadu un atgādina, ka, līdzīgi kā pagājušajā gadā, to var ērti izdarīt, izmantojot CSDD e-pakalpojumus.

Ja komersanta īpašumā vai turējumā esošais vieglais transportlīdzeklis tiek izmantots tikai un vienīgi saimnieciskajai darbībai, šis spēkrats ir jādeklarē un par to nav jāmaksā uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis. Savukārt, par tiem transportlīdzekļiem, kurus

komersanti izmanto gan saimnieciskiem mērķiem, gan privātām vajadzībām, nodoklis ir jāmaksā un auto nav jādeklarē.

Atbilstoši Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumam juridiskām personām, kas dienesta auto 2012. gadā izmantos tikai saimnieciskajai darbībai, deklarēšana jāveic līdz 2011. gada 31. decembrim.

Savukārt, ja juridiskās personas auto iegādājušās tikko, deklarēšana veicama piecu dienu laikā pēc tā reģistrācijas.

Informāciju par transportlīdzekļu deklarēšanu un par citiem CSDD piedāvātajiem e-pakalpojumiem var iegūt šeit: <https://e.csdd.lv>. Veicot vieglā transportlīdzekļa deklarēšanu, jānorāda tās pamatojums:

- transportlīdzeklis tiks izmantots tikai un vienīgi saimnieciskajai darbībai;
 - tas būs īstermiņa nomas auto;
 - tas būs demonstrācijas auto (dīleriem).
- Pašlaik deklarēšanu iespējams veikt reizi gadā, bet šī kārtība klientu interesēs tiek pilnveidota.

Rīgas Motormuzejā apskatāma leģendārā latviešu aviokonstruktora Kārļa Irbīša 1938. gadā būvētā lidaparāta kopija

CSDD Rīgas Motormuzejā apskatāma leģendārā latviešu aviokonstruktora Kārļa Irbīša (1904-1997) 1937.gadā būvētā lidaparāta VEF I-12 autentiskā kopija, ko izveidojuši Latvijas aviācijas entuziasti.

Darbs pie lidaparāta rekonstrukcijas sākās 2005.gadā ar K.Irbīša oriģinālo rasējumu izpēti. Pēc piecu gadu titāniska darba Latvijas aviozāres entuziasti bija gatavi izmēģināt lidaparātu darbībā – klajā laukā tika nolīdzināta zeme un izveidots improvizēts lidlauks. Pilots Austris Zobens ar jaunzūbūvēto VEF I-12 pacēlās viena metra augstumā un nolidoja 100 metrus. Saskaņā ar aviācijas normatīvajiem aktiem, pēc šāda lidojuma lidaparāts oficiāli tiek atzīts par atbilstošu lidošanai. Šis bija pirmais un pagaidām vienīgais lidaparāta lidojums.

Aviokonstruktors K.Irbītis darbu pie lidaparāta VEF I-12 sāka pirms 75 gadiem – 1936.gada novembrī, bet pilnībā tas tika pabeigts 1937.gada jūnijā. Oficiālā lidspējas pārbaude notika 1937.gada 8.jūlijā, pēc kuras lidaparātam tika piešķirti reģistrācijas burti YL-ABG. Kopumā rūpnīcā VEF līdz II pasaules karam tika uzbūvēti 12 šādi lidaparāti.

Arī pasaulei lidaparāts tika atrādīts šī paša – 1937.gada vasarā – Parīzē, kad pilots Kārlis Bandenieks veica vairākus demonstrācijas



lidojumus un popularizēšanas nolūkos vizināja franču mediju pārstāvjus. Vēlāk VEF I-12 ar panākumiem tika demonstrēts arī Lielbritānijā un Somijā.

Britu pilots Filips Averī 1938.gadā paziņoja, ka ar VEF I-12 veiks beznosēšanās lidojumu no Londonas uz Rīgu, vienlaikus paužot gatavību šajā lidojumā sasniegt jaunu rekordu. (Iepriekš – 1927.gada augustā, šādu pārlidojumu veica britu pilots Berts Hinklers ar lidmašīnu Avro „Avian” G-EBOV, 1700 km lielu

attālumu veicot 10 stundās un 46 minūtēs). 1938.gada jūlijā Filips Averī startēja no Londonas uz Rīgu. Lidojums bez nosēšanās ilga 9 stundas un 5 minūtes. Jauns pasaules rekords bija sasniegts, turklāt ar latvieša būvētu lidaparātu!

Lidmašīnas VEF I-12 tehniskie dati:

Motora jauda: 90 ZS
Cilindru skaits: 4
Maksimālais ātrums: 230 km/h
Maksimālais augstums: 4000 m

Latvijā viesojas FIA prezidents Žans Todts

16.novembrī Latviju apmeklēja Starptautiskās Automobilu federācijas (FIA) prezidents Žans Todts. Vizītes laikā FIA vadītājs tikās ar Ministru prezidentu Valdi Dombrovski, satiksmes ministru Aivi Roni, Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) vadību un Latvijas autosporta nozares pārstāvjiem, kā arī apmeklēja CSDD Rīgas Motormuzeju un Bīķernieku Komplekso sporta bāzi.

Apmeklējot CSDD Rīgas Motormuzeju un iepazīstoties ar CSDD Bīķernieku kompleksu sporta bāzi, Ž.Todts uzsvēra līdz šim paveikto, kā arī akcentēja šī kompleksa iespējas kļūt par nozīmīgu un integrētu sporta un izglītības centru. Tā izdevīgā ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ šī vieta ir piemērota gan auto un moto sacensībām, gan arī dažādu izglītības projektu attīstībai. Latvijas puses pārstāvji uzsvēra, ka jau patlaban Bīķernieku trasē tiek īstenoti vairāki satiksmes drošībai nozīmīgi projekti, piemēram, Drošas braukšanas un Ceļa skola. Vienlaikus ar FIA prezidentu Bīķernieku kompleksu apmeklēja arī satiksmes ministrs A.Ronis. Viņš apstiprināja valdības un ministrijas atbalstu CSDD centieniem attīstīt šo vietu kā vienotu kompleksu.

FIA prezidents uzsvēra Latvijas paveikto, ieguldot lielu darbu un pūles kā rezultātā pēdējo 20 gadu laikā 4,6 reizes samazinājies uz autoceļiem bojāgājušo skaits (no 997 bojā gājušajiem 1991.gadā līdz 218 – 2010.gadā). Latvijas atbildīgās institūcijas apzinās kopīga darba nepieciešamību, lai arī nākotnē uzlabotu situāciju, lai samazinātu bojā gājušo, ievainoto un ceļu satiksmes negadījumu skaitu.



Vizītes laikā Motormuzejā Ž.Todts apskatīja unikālo un nesen tapušo elektriskās piedziņas rallijreida automobili „OSCAR eO”, tikās ar tā konstruktoru Andri Dambi un rallijreidu komandas Team Latvia pārstāvjiem.

Ž.Todts ir pirmais FIA prezidents, kurš viesojās Latvijā. Viņa vizītes mērķis bija saistīts gan ar ceļu satiksmes drošības jautājumiem, gan ar motoru sporta veidu attīstību Latvijā. Starptautiskās Automobilu federācijas prezidenta amatā 65 gadus vecais francūzis tika ievēlēts 2009.gada oktobrī, nomainot ilggadējo FIA vadītāju Maksu Mosliju. Pasaules motoru sportā Ž.Todts iemantoja slavu, līdz 1981.gadam veiksmīgi startējot rallijā kā stūrmanis, vēlāk kā Peugeot

Talbot Sport komandas vadītājs – viņa vadībā Francijas komanda guva izcilus panākumus pasaules rallija čempionātā, Dakaras rallijreidā un pasaules SportsCar čempionātā. Kopš 1993.gada Ž.Todts dažādos ampuā darbojies Ferrari kompānijā – viņa vadībā uzplauka Ferrari F-1 komanda, ar komandas vadošo pilotu Mihaelu Šumaheru, iegūstot vairākus pasaules čempiona titulus un Konstruktoru kausus.

FIA prioritāte ir autosports, organizācija rūpējas arī par drošību uz ceļiem, iesaistoties dažādos projektos un satiksmes drošības kampaņās. Ž.Todta vizīti organizēja Latvijas automobilu federācija sadarbībā ar CSDD un Latvijas Auto moto biedrību.

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILĒM

uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana

BRC SEQUENT
GAS INJECTION
SYSTEM

Signalizāciju un imobilizāciju uzstādīšana

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

ABC auto grupa

autogāze

GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.

Uzstādot iekārtas pie mums,

DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS

ATLAIZU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.

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

Uzpildām un remontējam KONDIKIONIERUS.

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

A Degustācija

Agnis Krauja

Ieraugot šo cēlo auto, kas rietošās saules staros gozējās visā savā pusnakts krāsas diženumā, prātā nevilus ienāca epizode no Rīgas kinostudijas mākslas filmas „Ezera sonāte”, kur viens no varoņiem, atskanot dziesmiņai franču valodā, jūsmīgi saka: „Dzirdot frančus, es ģībstu!” Un viņa sarunu biedrs ne bez sarkasma balsi piebilst: „Es arī!” Arī reālajā dzīvē noteikti netrūkst ļaužu, kas jūsmo par visu francisko — vai tā ir bagete, siers „Kamamber”, fondjū vai glāze neiztrūkstošā „Cabernet Sauvignon” vīna... Franču nesteidzīgā un šķietami bezrūpīgā attieksme pret dzīvi atbalsojas arī autopasaulē — kā gan citādi rastos īpašais jēdziens „franču auto”. Frančiem ir savs skatījums arī uz to, kādam ir jābūt „Premium” klases automobilim. Un viņi to redz pavisam citādu nekā tehnoloģiskie un vēsie vācieši. Paskatieties kaut vai uz „Peugeot 607” vai „Citroen C6”, nerunājot nemaz par avangardisko „Renault Vel Satis”!

Taču globalizācija kliebē robežas starp ražotājiem, un starptautisko alianšu ēnā bieži vien ir grūti saprast, kur sākas un kur beidzas franču, japāņu vai kādas citas nācijas ietekme. Tipisks piemērs ir „Renault Latitude”, kas faktiski ir korejiešu limuzīns „Samsung SM5”. Šeit vietā ir atgādināt, ka „Samsung” uzņēmums automašīnas sāka ražot jau 1994. gadā, bet kopš 2000. gada tas pieder „Renault”. Tāpēc arī „Latitude” tiek ražots Korejā, izmantojot „Renault—Nissan” alianses pieredzi un komponentus, bet izplatīts tas ir gandrīz visā pasaulē. Ar šo jauno modeli „Renault” cenšas nostiprināt savu klātbūtni luksusa auto tirgū. Būdam 4897 mm gara, „Latitude” izceļas ar klasiskām, līdzsvarotām proporcijām, četrām durvīm un dziļu atsevišķu bagāžnieku, kā arī atturīgi elegantu interjeru un plašu pasažieru telpu. Tā kā pagājušā gadsimta 90. gados savulaik populārā „Safrane” bija tāds pats hečbeks kā šodien „Škoda Superb”, bet tās pēctecis „Vel Satis” faktiski bija minivens (iespējams, greznākais minivens pasaulē), „Renault” tikai tagad beidzot piedāvā pirmo lielo sedanu kompānijas jaunāko laiku vēsturē! Pirmo reizi plašākai publikai „Renault Latitude”

Franču „ezera sonāte” «Renault Latitude»



vīlušies. Dizainā pietrūkst īpašā franču vieglprātības šarma, ar kādu žilbināja „Citroen C6” un „Peugeot 607” un ko tomēr nelielās devās saglabājis arī „Peugeot 508”. No priekšas „Latitude” izskatās pēc liela „VW Passat” vai pat pēc kā lepņāka — „VW Phaeton”. Pirmā randiņa laikā šī gandrīz piecmetrīgā nakts melnā limuzīna bagātīgi hromētā taisnleņķa reste maldina daudzus. Par saistību ar „Renault” liecina vien kompānijas logo. Priekšējās restes kontūras lieliski izceļ atšķirīgās „bi-Xenon” pielāgojamās gaismas, savukārt hromētie elementi sānos un aizmugurē pat liek izskatīties pēc īsta „jaguāra”. Aizmugurējās gaismas aprīkotas ar LED tehnoloģiju, kas

607”, taču par 22 mm tos abus pārspēj augstumā.

Ar vieglu satraukumu sirdī, jo ne jau katru dienu gadās braukt ar biznesa klases limuzīnu, dodos pie melnā elegantā auto. Sajutis kabatā paslēpto „Renault” brīvroku karti — bezkontakta atslēgu —, „Latitude” pakalpiģi atslēdz savas masīvās durvis. Aiz tām ir izšķērdīgi iekārtots melns ādas salons ar glītu „Renault” stūri. Visapkārt viss ir tik elegants un smalks, pat nopriecājos, ka šovakar esmu uzģērbis izejamo uzvalku. Vadītāja sēdeklim ir vairāk regulēšanas iespēju un komforta funkciju, nekā atceros no pēdējā brauciena ar „Mercedes”. Arī aizmugurē sēdošajiem vietas kājām ir pietiekami, lai justos ērti garākos braucienos. Salons ir plašs, ļoti solids un atturīgi elegants, pat nedaudz vecmodīgs. Plastmasas kvalitāte vēl arvien atstāj minimālu handikapu vāciešiem, toties „pulksteņi” panelī ir vienreizēji. Tumsā „Latitude” sveic ar superbaltiem gaismas riņķiem ap spidometru un tahometru, kuram pa vidu iestrādāts augstvērtīgs ekrāns ar kvalitatīvu animāciju. Pārredzamība no vadītāja vietas nav slikta, taču augstā aizmugure aprūtinā garā auto manevrēšanu atpakalģaitā. Par laimi, šo problēmu atrisina atpakalģskata kamera un distances sensori. Ieslēdzot atpakalģaitu, atveras kameras visu redzošā acs, bildi redzam uz displeja ekrāna viduskonsolē. Uz tās ir atzīmētas galvenās gabarītu līnijas un potenciālās trajektorijas. „Initiale” aprīkojuma līmenī „Renault” nav skopojušies un piedāvā ļoti plašu komforta elementu klāstu — pilnīgi visu, kas mūsu dzīvi padara ērtāku —, sākot no lieliskas trīszonu klimatkontroles, gaisa jonizēšanas un smaržināšanas sistēmas „Samsung Super Plasma” līdz pat masāžas funkcijai vadītāja sēdekli un „Bose Premium” audio sistēmai. Pasažieri gan priekšā, gan aizmugurē caur stikla jumtu var vērot zvaigznes, bet vasarā varētu jūsmot par plašo atveramo jumta lūku.

„Latitude” salons ir piemērota vieta, kurā



justies īpašam, taču auto vēl ir arī jābrauc. Turklāt „Premium” automobilim jābrauc labi. Dzinēja iedarbināšana notiek, kā jau pieņemts augstākajās aprindās — ar podziņu „Start”. To nospiežot, iedarbojas ne tikai dzinējs, pakāpeniski izejošais mērinstrumentu panelis un arī sēdekļi piebrauc tuvāk stūrei. Droši izolēts no kapsulas, kas iztapsēta ar smalku ādu, priekšā darbojas motors. Pārslēdzu ātrumkārbu D pozīcijā, un auto viegli, cēli un klusi izkustas no vietas. Gaita ir līgana un diezgan mīksta, auto nešūpojas kā „amerikāņi”, bet nav arī ciets kā „vācieši”. Divu litru 175 zirgspēku turbodīzelis ar sešpakāpju „automātu” ir kā radīts „Latitude”, turklāt automašīna nepavisam nav lēna un dinamiskā necik neatpaliek no vācu divlitru dīzeļiem — paātrinājums no 0 līdz 100 km/h aizņem 9,2 sekundes. Priekšspiedziņa un maksimālā stūres sajūta gan neiedrošina vadītāju pilnībā izmantot piekares iespējas. Stūre ir pārāk viegla un pārāk „mīksta”, ar mazliet novēlotu reakciju. Taču likumu zīmēšanai ir radīti citi auto, bet limuzīns ar elegantu sešpakāpju automātu paredzēts rāmākai publikai. Pie „Latitude” stūres nemaz

nerodas vēlēšanās braukt ātri. Garās virsbūves pārkāres un mīkstā amortizācija noslāpē jebkādas azartiskas braukšanas ieceres jau pašā sākumā. Vadītājs negribot pielāgojas „Latitude” palēninātajai dzīves uztverei. Brauc cēli un mierīgi, saglabājot apskaužamu komfortu. Ātrumu patiesībā nemaz nejūt. It kā spidometrs melotu. Braucot ar 100 km/h, sajūta saka priekšā, ka nav vairāk par 70, savukārt ar 50 burtiski nav iespējams pabraukt, jo šķiet, ka auto knapi kustas. Tas viss, protams, liecina par maksimāli komfortablu braukšanu. Paātrinājums gaitā nav tik spējš kā līdzīgi motorizētiem vācu auto, jo automāta elektroniskās domas brīžiem aizklist neceļos, taču ar „Latitude” tik un tā ir sasodīti patīkami braukt. Kad sildošie sēdekļi jau pārsnieguši savu mērķi, lai atslābinātu ķermeni un garu, var ieslēgt sēdekļa masāžu kādā no trijiem režīmiem. Esmu apbruņojies ar „mp3” disku zibatmiņu, kuru ievietoju tam paredzētā ligzdā. Uz displeja parādās izvēle — man, lūdzu, šo te! Tomēr savu sakompilēto franču mūzikas izlasi tā arī nedzirdo — neskan. Par laimi, panelī atrodas 6 disku mainītājs — to pielādēju pilnu, un beidzot viss notiek! Pēc brīža vairs nešķiet, ka stūre par „mīkstu”, un pazūd arī visas citas nebūšanas. Izbraucot uz šosejas, uzstādu krūiza kontroli uz 100 km/h un ļaujos mieram un pilnīgai lab sajūtai. Aiz loga slīd vēlā rudens ainavas, spīd saulīte, salonu vēdina kondicionātais, jonizēts un sasmaržināts gaiss, un audiosistēmā liegi skan „Lullabies from Paris”... O, jā! Tagad es saprotu „Latitude” būtību. Tas ir kruizers — ceļojumu un garu pārbraucienu auto. Viegli, klusi,



tika prezentēts augustā Maskavas autoizstādē, bet pēc tam — Parīzes autoizstādē rudenī. Jaunais markas flagmanis aizvieto savdabīgā izskata „Vel Satis”. Gandrīz 5 metrus garais un 1,8 metrus platais „Latitude” ir „Renault” lielākais auto un veidots, izmantojot „Laguna” un „Espace” arhitektūru. Tie, kas no „Latitude” gaida franču dizaina šarmu, gan laikam jūtīsies

lieliski harmonizē ar hromētajiem elementiem un raisa asociācijas ar „Lexus”.

Ar dāsnajiem virsbūves izmēriem (garums — 4,89 m, platums — 1,83 m, augstums — 1,49 m), „Renault Latitude” pārspēj „VW Passat”, „Ford Mondeo”, „Peugeot 508” un „Škoda Superb”. Virsbūves garumā „Latitude” par 13 mm atpaliek tikai no „Citroen C6” un — par 3 mm — no „Peugeot

mīksti, pat pārāk mierīgi, jo pēc divām celā pavadītām stundām sāku žāvāties. Tātad auto ir perfekti izpildījis savu uzdevumu — ļāvis maksimāli relaksēti un komfortabli pievārtēt garu ceļa gabalu. Kad uzmetu acis info displejam, kurš rāda nobraukumu, atlikušos kilometrus ar pašreizējo degvielas patēriņu, tas mani patīkami šokē. Lielais limuzīns nav ēdis vairāk par 7 litriem uz 100 kilometriem — apbrīnojami maz! Ko vēl te piebilst?

Turpinājums 7. lpp ➤

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

SPRAUSLA PIRMS TĪRĪŠANAS

SPRAUSLA PĒC TĪRĪŠANAS

Silver Crown

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

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 pretaidzības sistēmu

GEMINI
ALARM SYSTEMS

un **LASERLINE** pārstāvis Latvijā
(konsultācijas, tirdzniecība, serviss)

- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

Originālās 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

A Autosporta vēsture

Rallija leģendas

Agnis Krauja

2. daļa (sākums iepriekšējā „AutInfo” numurā)

„B grupas” spožums un posts

Vislabāko priekšstatu par to, ko toreiz —

„Audi”, pilotu kopvērtējumā par čempionu kļuva Stigs Blomkvists. Sezonas otrajā pusē debitēja „Peugeot”, un Ari Vatanens izcīnīja uzvaras trīs rallijos pēc kārtas. 1985. gadā pasaules rallija trasēs „Peugeot” bija ārpus konkurences un uzvarēja 7 čempionāta posmos. Sezonas sākumā dominēja Vatanens, bet pēc viņa gandrīz fatālās avārijas Argentīnā sezonas turpinājumā līdera stafeti

bija spiesti atzīt, ka rallija riepu tālākai attīstībai sāķeres uzlabošanai vairs nav nozīmes, jo B grupas mašīnas jau ir sasniegušas maksimāli iespējamo ātrumu, kādu vien fizikas likumi pieļauj katrā konkrētajā trases posmā: „Rallijs savā attīstībā ir sasniedzis punktu, kad vienīgais ātrumu ierobežojošais faktors ir ceļa profils. Tas nozīmē, ka visu izšķir nevis mašīna, riepas vai



pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados — spēja B grupas rallija mašīnas, sniedz šāds piemērs. Vienā no Portugāles rallija ātrumposmiem 1986. gadā bija iekļauts Eštorilas slavenās F-1 trases aplis. Somu pilots Henri Toivonens ar „Lancia Delta S4” šo apli veica 1 minūtē 18,1 sekundē. Ar šādu apla laiku viņš togad būtu kvalificējies 6. starta vietā F-1 Portugāles „Grand Prix” izcīņā, kurā „Pole position” ieguva Airtons Senna, uzrādot laiku 1 minūte 16,7 sekundes. Kā zināms, F-1 mašīnās ir tikai motors un pilota kokpits un kvalifikācijas aplī tās dodas bez neviena grama lieka svara ar minimālo degvielas daudzumu bākā. Taču Toivonena „Lancia” Eštorilā brauca, pielādēta ar visu rallijam nepieciešamo aprīkojumu, un blakus, protams, sēdēja viņa stūrmānis Serdžo Kresto. Varam tikai iedomāties, kādu apla laiku uzrādītu Toivonens ar atvieglotu „Delta S4”...

1983. gada pasaules rallija čempionāts bija pirmais, kurā darbojās FISA (Starptautiskās autosporta federācijas) brīvie B grupas tehniskie noteikumi. „Audi” un „Lancia” katra svinēja pa 5 uzvarām čempionāta posmos. Divkauja par titulu tiešām bija dramatiska, un sezonas beigās Konstruktoru kausu izcīnīja „Lancia” ar tikai divu punktu pārsvaru, bet par pasaules čempionu kļuva somu Hannu Mikola ar „Audi”. 1984. gadā „Audi” revanšējās, uzvarot 7 posmos. Konstruktoru kausu ieguva



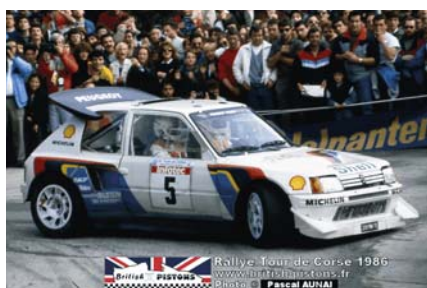
pārņēma Timo Salonen. „Peugeot” ieguva Konstruktoru kausu, bet Salonen kļuva par pasaules čempionu pilotu vērtējumā.

Jau 1985. gada sezonā B grupas mašīnas bija kļuvušas par vairāk nekā 500 ZS jaudīgiem pilnpiedziņas monstriem, kuri, uguni no izpūtējiem splaudami un visiem četriem riteņiem nepārtraukti spolējot, sānslidēs mežonīgā ātrumā traucās cauri blīviem jaužu koridoriem ātrumposmu trasēs, tikai dažu centimetru attālumā no pārgalvīgāko skatītāju kurpju purngaliem. „Michelin” riepu ražotāju rallija programmas direktors Moriss Žislārs



pilots, bet gan tikai un vienīgi ceļš. Vēl ātrāk braukt vienkārši nav iespējams!”

„Lancia” komanda jau pirms 1985. gada bija sapratusi, ka aizmugures piedziņas auto „Lancia 037” vairs nespēs konkurēt ar pilnpiedziņas „Audi Sport Quattro” un „Peugeot 205 turbo 16”, tāpēc apturēja projektu „038”, kas bija gandrīz gatavs, un sāka pavisam jaunu un ultramodernu — „Lancia Delta S4”. Indekss „S4” (Sovralimentazione Quattro) — kompresormotors un pilnpiedziņa. Ielas „Deltā” šis monstros atgādināja pavisam



„iepirkumu ratiņiem” — miniatūrā „Austin Metro” — ar „Williams” F-1 komandas inženieru palīdzību bija uzbūvējuši baissa paskata monstros — „Austin Metro 6R4”, izmantojot 3 litru V veida 6 cilindru dzinēju, kam nebija ne turbokompresora, ne mehāniskā kompresora, toties bija brutāla 400 ZS jauda. Debijas reizē gandrīz izdevās apsteigt vareno „Lancia”. Tonijs Ponds ar „Metro 6R4” finišēja trešajā vietā, tieši aiz abām „Delta S4”. Diemžēl tas arī palika vienīgais britu komandas panākums rallija vēsturē.

1986. gada sezonai vajadzēja būt ļoti aizraujošai. Čempionu „Peugeot” komandā Salonenam bija pievienojies talantīgais Juha Kankunens, kurš pirms tam brauca ar „Toyota”. Dažās asfalta sacīkstēs komandai bija gatavs palīdzēt franču pilots Bruno Sabi. „Peugeot 205 T16 Evo2” jauda sasniedza 500 ZS, bet svars bija samazināts līdz 910 kilogramiem. „Audi” radikālais „S1 Quattro” bija uzforsēts līdz 600 zirgspēkiem un kļuvis par pasaulē jaudīgāko rallija auto, ar kuru nu bija jātiek galā pieredzējušajiem pilotiem Rērlam un Mikolam. „Lancia Delta S4” bija uzlabota aerodinamika, palielināta jauda — līdz 550 ZS — un griezes moments. Veterānam Marku Alenam komandā bija jāiztur konkurence ar jauno talantu Henri Toivonenu un Miki Biasonu. „Ford” komanda beidzot bija nobriedusi atgriezties „WRC” ar savu augsto tehnoloģiju modeli „RS200” un zviedru pilotiem Stigu Blomkvistu un Kalli Grundelu. Ar līderiem konkurēt nopietni gatavojās „Austin Rover” komanda, izmantojot īpatnējo „Metro 6R4, ko pilotēja Tonijs Ponds, Malkolms Vilsons un Pērs Eklunds. Debijai bija gatava „Citroen” komanda ar pilnpiedziņas modeli „BX 4TC” un

Turpinājums 6. lpp ➤




**AUTODALAS
no
AMERIKAS**

Brīvības 390 67520018 | Kurbada 6 67281822 | Āstas 5b 67598312





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

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

**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

NR.1 SATIKSMES INFORMĀCIJA

www.tehnoturg.lv

CB RĀCIJAS

-CB antenas
-Rāciju aksesuāri
-Rāciju uzstādīšana un serviss

Oficiālais pārstāvis

IVECO

IVE Motors
K.Ulma a.gatve 5b, Rīga,
LV-1004 Tālr.: 67066239

SIA Avar Auto
„Eriši” Jaunmārupē, Mārupes novads,
LV-2166 Latvija, Tālr.: +371 67 41 5425

Skaitļkaļķes 1a (2.stāvs), Rīga, LV-1004
Tālr.: 20221626, 67610270,
mail: info@navigacija.lv

SIA AUTONAMS
Skantes iela 9a, Rīga, LV-1013
Tālrunis: 67501850
Fakss: 67501840
E-pasts: autonams@autonams.lv

tehnoturgt
Latvija

Rallija leģendas

► Turpinājums no 5. lpp

pilotiem Filipu Vambergu un Žanklodu Andruē. Asfalta rallijos visiem bija jāērķinās ar „Renault 5 Maxi Turbo” pilotiem Žanu Ragnoti un Fransuā Šatrio. Dažos čempionāta posmos plānoja iesaistīties „VW” un „Porsche”, kā arī japāņu autoražotāji „Toyota”, „Nissan”, „Mazda” un „Subaru”. Patiesībā B grupas cīņām tagad tikai pa īstam vajadzēja sākties, jo bija sagaidāms, ka pirmo reizi uz čempiona titulu pretendēs vairāk par diviem autoražotājiem!

Sezona iesākās ar Montekarlo ralliju. Tajā skaistu uzvaru izcīnīja Henrijs Toivonens/Seržs Kresto ar „Lancia Delta S4”. „Lancia” jau gatavojās svinēt trīskāršu uzvaru, taču sabojājās Marku Alena „Delta S4” dzinējs, bet Miki Biasons avarēja. Itāliešu mašīnu dominanci tikai uz 5 ātrumposmiem pārtrauca Salonens ar „Peugeot”, tad līderpozīciju atguva Toivonens, un „Peugeot” varēja būt laimīgi par Salonena izcīnīto otro vietu. Labākais, ko spēja sasniegt „Audi”, bija Hannu Mikolas trešā un Valtera Rēla ceturrtā vieta. Zviedrijas rallijā „milžu cīņa” starp „Peugeot” un „Lancia” iesaistījās trešais pretendents — „Ford”. „RS200” ar „Ghia” dizainēto eleganto un no kevlarā veidoto „Grand Turismo” stila virsbūvi neapšaubāmi bija visskaistākais B grupas rallija auto. Lai gan smagāks par „Peugeot” un „Lancia” kaujas vāgiem, „RS200” lepojās ne tikai ar

ka izstājas no šī rallija, jo šeit — Portugālē — rallija organizatori nespēj kontrolēt skatītājus un garantēt drošību. Īpaši tika uzsvērts, ka traģēdijas iemesls nebija rallija mašīnu jauda un ātrums vai pilota kļūda, bet gan skatītājs uz trases, kur viņam nekādā gadījumā nebija jāatrodas. Autosporta federācijas pārstāvji un rallija organizatori ar draudiem un pierunāšanu centās pārliecināt pilotus ralliju turpināt, taču neguva panākumus. „Peugeot” komandas vadītājs Žans Tods nevaldāmos portugāļu rallija fanus pat atļāvās nodēvēt par „baltādainiem afrikāņiem”. Bet B grupas rallija

S grupas projekts, ar ko bija paredzēts nākotnē aizstāt B grupu (homologācijai S grupā bija paredzēti tikai 10 auto eksemplāri, bet jauda tiktu ierobežota līdz 300 ZS). „Audi” komanda izlēma izstāties no čempionāta jau tūlīt pēc Korsikas rallija. Tika apturēts 1987. gadam paredzētais „Audi” jaunā „Sport Quattro” ar 1000 ZS dzinēju projekts. 1986. gadā piloti pēc testiem atzina 1000 ZS „Quattro” par gandrīz pilnīgi nevadāmu auto, kam bijusi tieksme visos līkumos braukt taisni. Diemžēl B grupa tika aizliegta, un šī „elles mašīna” nekad neparādījās sacīkšu trasēs.



Tomēr sezona turpinājās. Korsikā uzvarēja Bruno Sabi ar „Peugeot”, apsteidzot Fransuā Šatrio ar „Renault 5 Maxi Turbo”. Turpmākajā čempionāta gaitā pēc FISA prasības tika ierobežots ātrumposmu garums un vidējais ātrums, tāpēc „Peugeot” un „Lancia” divkauja turpinājās vēl nebijušā intensitātē un uzvaras likteni bieži vien izšķīra vairs ne minūtes, bet sekundes un to desmitdaļas. Akropoles rallijā Grieķijā „milžu cīņa” vēlreiz iesaistījās „Ford” komanda. Pirmos trīs ātrumposmus uzvarēja „Ford” pilots Kalle Grundels, ceturtajā — ātrākais bija Salonens ar „Peugeot”, tad līdera stafeti pārņēma Alens ar „Lancia”. Rallija turpinājumā „Peugeot” pilotiem Salonenam un Kankunenam pārāk bieži nācās mainīt uz asajiem Grieķijas akmeņiem pārsistās riepas, tāpēc cīņa par uzvaru lielāko distances daļu noritēja starp Marku Alenu un abiem „Ford” pilotiem Kalli Grundelu un Stigu Blomkvistu. Tomēr finišā uz goda pjedestāla šampanieti dzēra Juha Kankunens. Arī Jaunzēlandē ātrākais bija Kankunens, aiz sevis atstājot Alenu un Biasonu. Argentīnā Biasons un Alens svinēja „Lancia” dubultuzvaru. Somijā, 1000 ezeru rallijā, pēc pirmajiem 34 ātrumposmiem līderis bija šā rallija piekārtējais uzvarētājs Marku Alens ar „Lancia”. Taču finišā pirmais bija Timo Salonens, pēc ātrumposmos trīspāru stundu ilgušām cīņām par nieka 24

sekundēm apsteidzot savu „Peugeot” komandas biedru Juhu Kankunenu, bet Alens atpalika jau par minūti un 45 sekundēm. Āfrikā, Kotdivuārā, visu goda pjedestālu aizņēma „Toyota” braucēji ar Bjornu Valdegārdu priekšgalā.

Sanremo rallijā „Peugeot” komanda bija atguvusi otro elpu, un „Lancia” mašīnām savas publikas priekšā klājās grūti. Bet patriotiski noskaņotie itāliešu skatītāji vārda tiešā nozīmē bija gatavi mirt par savējiem — viņi sagaidīja „Peugeot” mašīnas, atrodoties tieši uz trases, un atbrīvoja ceļu tikai pašā pēdējā brīdī! Taču ironiskā kārtā tieši „Lancia” līderis Marku Alens no skatītāju patvaļas dabūja ciest visvairāk. Kādā asā pagriezienā viņš bija gatavojies savā stilā nogriezt līkuma iekšmalu, kad tieši trajektorijā pamanīja stāvam skatītāju. Zibenīgi reaģējot, Alenam izdevās izvairīties no sadursmes, taču viņa „Lancia” ielidoja ceļa pretējās puses grāvī un pārsita riepju, zaudējot dārgās minūtes un atkritot uz 5. vietu. Par rallija jauno līderi kļuva Miki Biasons, viņam cieši sekoja Kankunens. Pirms pēdējās dienas itāliešu tiesneši pieņēma bezprecedenta lēmumu — diskvalificēja visu „Peugeot” komandu par it kā neatļautu aerodinamisku elementu izmantošanu un vispār aizliedza tai turpināt dalību rallijā. „Peugeot” apsūdzēja itāliešus par negodīgu „Lancia” atbalstīšanu un iesniedza FISA protestu. Turpinājumā bija vienīgi farss — „Lancia”, palikusi bez konkurences, sadalīja goda pjedestālu pēc komandas šefa Čezāres Fiorio norādījumiem — priekšpēdējā ātrumposmā Miki Biasons un Dario Čerato apstājās, lai palaistu priekšā Marku Alenu, kurš pēc finiša bija lakonisks: „Man tas viss nepatīk. Gribu būt pirmais



piemeklēja dzinēja problēmas. Galu galā finišā „Peugeot” piloti ieņēma 3 no pirmajām četrām vietām, B grupas pēdējo nopietno kauju uzvarēja Timo Salonens, otrs palika Marku Alens ar „Lancia”, aiz viņa Juha Kankunens un Mikāels Sundstrēms (abi „Peugeot”), bet piektais finišēja Kalle Grundels ar „Ford RS200”. Un tikai tad sekoja četri „MG Metro”...

Sezona noslēdzās ar „Olympus” ralliju ASV, kurā no B grupas līderiem startēja tikai abi čempiontitula pretendenti. Uzvarēja Alens ar „Lancia”, bet Kankunens ar „Peugeot”, kuru vairākas reizes piemeklēja problēmas ar caurām riepām, palika otrs, apsteidzot vietējo čempionu Džonu Bufumu ar „Audi Sport Quattro”. Stāvot uz goda pjedestāla, somis Marku Alens, kurš visu savu karjeru aizvadījis „Fiat” un „Lancia” komandā, savā būtībā esot kļuvis par visistāko itālieti, pieņēma apsveikumus jau kā pasaules čempions. Taču FISA pēc sezonas beigām atzina „Peugeot” diskvalifikāciju Sanremo par nepamatotu un vispār anulēja šā rallija rezultātus — „Lancia” komanda un Marku Alens pasaules čempionu godā sabija vien 11 dienas, bet par īstajiem 1986. gada čempioniem tika pasludināta „Peugeot” komanda un Juha Kankunens, kurš guva 3 uzvaras un 3 reizes kāpa uz goda pjedestāla. Pilotu ieskaitē otrā vieta Marku Alenam ar vienu uzvaru un 6 pjedestāliem, trešā — Timo Salonenam (divas uzvaras, viens pjedestāls). 1986. gadā „Peugeot” uzvarēja 6 čempionāta posmos, bet „Lancia” — tikai četros.

Ar FISA lēmumu „Lancia” zaudēja abus titulus. Vājš mierinājums bija Fabricio

vidū novietotu leģendārā F-1 inženiera Braiena Hārta konstruētu 450 ZS turbodzinēju un balstiekārtu ar dubultiem amortizatoriem visiem riteņiem, bet arī ar regulējamu pilnpiedziņu, kādas nebija konkurentiem. „RS200” pilots, neapstādinot auto, varēja mainīt jaudas sadalījumu starp priekšējo un aizmugurējo piedziņu no 50/50 līdz pat 37/63. Ar pirmo numuru uz jaunā „RS200” sāna startēja pieredzējušais Stigs Blomkvists, taču pēc dažiem ātrumposmiem nokāva dzinēju. Līdz 6. ātrumposmam līderis bija Salonens, līdz 13. ātrumposmam — Toivonens. Taču finišā, pateicoties Toivonena auto dzinēja bojājumam un Alena problēmām ar kompresoru, uzvaru izcīnīja Kankunens. Viņam šī bija debija Zviedrijas rallijā un tikai otrā sacīkste pie „Peugeot” stūres! Alens ar „Lancia” finišēja otrs, „Peugeot” un „Lancia” divcīņā rezultāts kļuva neizšķirts, bet bijušais aviācijas kaujas iznīcinātāja pilots Kalle Grundels, izcīnot 3. vietu, guva pirmos „Ford RS200” panākumus. Pieticīgajā sestajā vietā „Citroen BX 4TC” debijas reizē finišēja Žanklods Andruē.

Portugāles rallijā, kas bija trešais 1986. gada kalendārā, visi gaidīja aizraujošo „Peugeot”, „Lancia” un „Ford” „milžu cīņas” turpinājumu, kurā varēja iesaistīties vēl arī Valters Rēls ar „Audi” un briti ar „MG Metro”. Līdz 9. ātrumposmam dominēja „Lancia” piloti Marku Alens un Miki Biasons. Un tikai tad visi uzzināja par 1. ātrumposmā pie Sintras — 20 km attālumā no Lisabonas — notikušo traģēdiju. Joakims Santoss, Portugāles rallija čempionāta uzvarētājs, ļaužu pārblīvētā trases posmā, izbraucot no ātra labā līkuma, pēkšņi ieraudzīja, ka trases vidū atrodas kāds skatītājs. Cenšoties izvairīties, viņš zaudēja kontroli pār savu „Ford RS200”, un auto ielidoja blīvā cilvēku pūlī. Trīsdesmit viens skatītājs tika ievainots, bet četri gāja bojā. „Ford” komanda nekavējoties izstājās no rallija, bet „Estoril Sol” hotela 16. stāvā aizslēgtām durvīm notika visu vadošo komandu pilotu sanāksme, kuras pieņemta rezolūcija tika paziņota presei. Rezolūcijā piloti izteica līdzjūtību bojāgājušo tuviniekiem un paziņoja,

mašīnas iemantoja iesauku „the killer B's”.

Safari rallijā atkal uzvarēja Bjorns Valdegārds ar „Toyota”, viņa komandas biedrs Lars Eriks Torps finišēja otrs. Marku Alena ekipāža šoreiz brauca ar veco „Lancia 037” un palika trešā, bet Juha Kankunens ar „Peugeot” spēja finišēt tikai piektais. Bet, pirms pasaule bija atguvusies no šoka pēc Portugāles notikumiem, „Tour de Corse” rallijā notika vēl viena traģēdija. Līderis Henri Toivonens bija vinnējis 12 no 17 ātrumposmiem un bija jau iekrājis 3 minūšu pārsvaru, kad 18. posmā „Corte-Taverna” viņa „Delta S4” stāvā nobraucienā ātrā kreisā virāžā nenoturējās uz šaurā kalnu ceļa, nolidoja aizā un uztiecās kokam. Nelaimīgā kārtā momentāli eksplodēja zem sēdekļiem novietotās degvielas tvertnes, un liesmas vienā mirklī apņēma automašīnu. Kad glābšanas vienība pēc pusstundas nokļuva grūti pieejamajā traģēdijas vietā, tā atrada tikai nomelnējušu mašīnas cauruļu karkasu ar Toivonena un viņa stūrmaņa Seržs Kresto mirstīgajām atliekām, joprojām piesprādzētām savos krēslos. Avārijai nebija aculiecinieku, tādēļ nebija iespējams noteikt tās cēloni. Daži uzskata, ka vainīgs bija Toivonena veselības stāvoklis — viņam tajās dienās esot bijusi gripa, citi domā, ka pie vainas kāda tehniska problēma mašīnā vai arī vienkārši auto grūtā vadāmība šādā trasē. Henri Toivonena pēdējie vārdi pirms liktenīgā 18. posma starta esot bijuši: „Te būs grūti tikt galā ar ātrumu.” Šī avārija notika 2. maijā — tieši gadu pēc traģiskā negadījuma, kurā gāja bojā Atilio Betega. Arī uz viņa „Lancia” mašīnas bija ceturtais starta numurs. Turpmākos 10 gadus gadus „Tour de Corse” neviens pilots vairs neuzdrošinājās startēt ar 4. numuru... Betegas nāvē galvenokārt varēja vainot Korsikas kļūdas nepiedodošos kalnu ceļus, bet Toivonena un Kresto bojāeja avārijā, kurā varēja izdzīvot, lika FISA rīkoties: par spīti „Peugeot” protestiem, jau dažas stundas pēc traģēdijas kļuva zināms FISA lēmums — B grupa tika aizliegta pēc 1986. gada sezonas beigām, tika atcelts arī topošās



godīgā cīņā...

RAC rallijs Lielbritānijā bija B grupas „gulbja dziesma” — pēdējo reizi šie jaudīgie monstri sacentās Eiropā, pēdējo reizi vienkopus uz starta bija visi spēcīgākie „Peugeot”, „Lancia” un „Ford” piloti. Turklāt briti savā rallijā bija pieteikuši veselas 13 „MG Metro” B grupas mašīnas. Pašā sākumā līderpozīciju ieguva Stigs Blomkvists ar „Ford”, vēlāk tajā cits citu nomainīja Kankunens, Alens un Salonens. 26. ātrumposmā līderpozīcijā braucošais Kankunens pirmo reizi sezonā kļūdījās un kādā līkumā apmeta kūleni. Stūrmanis Pironens pazaudēja savus trases pierakstus, un šajā posmā ekipāža zaudēja 3 minūtes. Sensacionāli par līderi kļuva „Lancia” komandas jaunākais dalībnieks Mikāels Eriksons, taču 30. ātrumposmā viņu

Tabatona uzvara ar „Delta S4” Eiropas rallija čempionātā. Daudzsološais superauto „Lancia Delta S4” tā arī neuzvarēja pasaules čempionātā ne pilotu, ne ražotāju ieskaitē. Jauda un griezes moments šim auto tika palielināts katrām sacīkstēm. 1985. gadā to oficiāli homologēja ar 400 ZS jaudu un 392 Nm griezes momentu, bet 1986. gada sezonas beigās jauda jau bija 560 ZS, bet griezes moments — 550 Nm. Pilnpiedziņas sistēma to sadalīja attiecībā 75:25 par labu aizmugures asij. Šis auto iemantoja benzīnu, kas sajaukts ar toluēnu (sprāgstvielu ražošanā izmantojams ķīmiskais savienojums). Uz šķidras grants auto spēja paātrināties līdz 100 km/h 2,3 sekundēs — tas bija pilnīgs neprāts! Mūsdienās 2 miljonu dolāru vērtais „Bugatti Veyron” superkārs ar savu 8,0 litru 16 cilindru 1000 zirgspēku turbomotoru 100 km/h sasniedz 2,5 sekundēs — uz gluda asfalta.



Tāpēc nav brīnums, ka vienkārša mirstīgā rokās „Delta S4” bija praktiski nevaldāma. Vienīgais cilvēks pasaulē, kurš spēja to valdīt ar pilnu gāzi, bija Henri Toivonen. Un tomēr šis auto viņu nogalināja...

Epiloga vietā

Tā beidzās stāsts par visu laiku ātrākajiem pasaules rallija automobiļiem Pasaules Rallija Čempionātā. B grupas rallija mašīnas lika to pilotiem darboties uz absolūtas cilvēka spēju robežas un pat pārsniedzot to. Mediju pētījumi atklājuši, ka, salīdzinot ar iepriekšējo periodu, B grupas laikā pilotiem reaģēšanas laiks samazinājies tieši uz pusi. B grupas mašīnas likumotās ātrumposmu trasēs bijušas tik ātras, ka cilvēka acīm pat teorētiski nebija iespējams pilnībā fokusēties no viena likuma uz nākamo, tātad pilotiem nācās braukt uz intuīcijas un automātisku refleksu pamata. Kuri īsti bija veiksmīgākie piloti leģendārās B grupas laikā (1983.—1986. g.): Timo Salonen izcīnīja 7 uzvaras „WRC” posmos, Ari Vatanenam un Stigam Blomkvistam — katram pa 6 uzvarām, Hannu Mikola, Valters Rērls, Marku Alens un Juha Kankunens katrs guvuši pa 5 uzvarām, Bjornam Valdegårdam — 4 uzvaras, Henri Toivonenam — 2 uzvaras, bet pa vienai uzvarai Žanam Ragnoti, Bruno Sabi un Miki Biasonam. Nāciju ieskaitē ārpus konkurences ir Somija ar 30 uzvarām, Zviedrijai ir 10 uzvaras, Vācijai — 5, Francijai — 2, Itālijai — 1. Ne velti tolaik rallija aprindās populārs bija teiciens: „Vēlies uzvarēt — noligsti somu!”

Par B grupas veiksmīgāko rallija auto kļuva „Peugeot 205 T16”, ar kuru tika izcīnītas 16 „WRC” uzvaras. Ņemot vērā šā auto turpmākajos gados iegūtās divas uzvaras



Parīzes—Dakaras maratonā, četrus Eiropas čempiona titulus rallijkrosā un panākumus slavenajās „Pikes Peak” sacensībās Amerikā, daudzi šo „lauvēnu” uzskata par visa 20. gadsimta izcilāko sporta automašīnu. „Audi Quattro Sport/S1” guvis 13 „WRC” uzvaras un četreiz triumfējis „Pikes Peak”. „Lancia 037 Rally” un „Toyota Celica Twin-Cam Turbo” katra ir uzvarējusi 6 „WRC” posmos, bet „Lancia Delta S4” uzvarējusi 5 „WRC” posmos, jo pirms B grupas aizlieguma vairāk nespēja, tāpat kā „Ford RS200” un „MG Metro 6R4”, kuri palika bez „WRC” uzvarām, bet savu īsto potenciālu nodemonstrēja tikai Eiropas rallijkrosā un drīkstēja piedalīties līdz 1992. gadam.

„Pirmo reizi cilvēces vēsturē muzejā nodotā tehnika netiek aizstāta ar ko ātrāku un labāku”, „Tas bija viens mazs solis cilvēkam,



tas ir milzu lēciens atpakaļ cilvēcei” — šādi un līdzīgi virsraksti rotāja pasaules autopresi pēc FISA izsludinātā B grupas aizlieguma. Ja tā nebūtu aizliegta, 1987. gadā rallijā valdītu vēl nepieredzētas cīņas starp „Peugeot”, „Lancia” un „Ford”. Taču B grupu aizstāja tehniskā ziņā vismaz divus līmeņus zemākā A grupa, atmetot rallija tehnikas progresu par desmit gadiem atpakaļ. Salīdzinot ar B grupas mašīnām, jaudas šim bija vismaz uz pusi mazāk, paātrinājumu 0—100 km/h tās sasniedza trīsreiz ilgākā laikā — aptuveni 6 sekundēs. Divas pilnas sezonas vienas markas — „Lancia Delta Integrale” — mašīnas bija ārpus konkurences, jo citiem ražotājiem vienkārši nebija masu produkcijas auto ar pilnpiedziņu un turbomotoru. 1987. gada sezonas pirmajā rallijā Montekarlo pie „Delta

Integrale” stūres pārliecinošs līderis bija iepriekšējās sezonas „Lancia” niknākais sāncensis Juha Kankunens. Taču, nejutot pakausi konkurentu elpu, komandas boss Čezāre Fiorio gribēja, lai par uzvarētāju kļūst itāliešu pilots ar Itālijā ražotu mašīnu, un lika Kankunenam palaist priekšā komandas biedru Miki Biasonu. Juha izpildīja bosa pavēli, demonstratīvi apstājoties pēdējā ātrumposmā pirms finiša. Biasons uzvarēja šo ralliju, bet zaudēja fanu simpātijas... Sezonas pēdējā rallijā Lielbritānijā Kankunens tomēr kļuva par pasaules čempionu arī A grupā. Pēc tam viņš bija spiests pamest „Lancia” un pievienoties „Toyota” komandai, kuras kaujas ierocis „Toyota Celica GT Four” vēl bija tikai attīstības sākumstadijā. Kopumā pagājušā gadsimta deviņdesmitie gadi pasaules rallijā bija gandrīz tikpat drūmi un neizteismīgi kā pasaules rokmūzikā, līdz 1997. gadā tika ieviesta „WRC” klase, kādu to pazinām līdz 2010. gadam. Taču arī „WRC” klase savos „ziedu laikos” nespēja tuvoties B grupas pirms 20 gadiem sasniegtajiem jaudas un dinamikas parametriem. B grupas rallija mašīnas vienkārši bija kļuvušas pārāk ātras, lai tām atļautu sacensties. Pat tagad — veterānu rallijos — šīs mašīnas drīkst startēt tikai ar jaudas ierobežotājiem...

Franču „ezera sonāte” «Renault Latitude»



Turpinājums no 2. lpp

Absolūta miera sasniegšanai vajadzētu nomainīt stilīgos 18 collu riteņus ar zemajām R16 profila riepām, kas mazāk kratītu uz izdangātā, salāpītā Latvijas ceļa asfalta. Jo citādi uz Salu tilta un Kalnciema ielas dzelzceļa pārvada uzreiz var just, kā balstiekārtu pārņem pavirši nostrādāto, nelīdzeno, aso tilta salaidumu radītās vibrācijas.

Šis ir luksusa klases sedans, kura galvenais uzdevums ir ērti, droši un ātri

pārvietot elegantu kungu labākajos gados. Bet agresīvai braukšanai „Latitude” nemaz nav piemērots. Taču — vai gan tos, kuri nesas visiem garām ar septītās sērijas „bumeriem”, vispār varam uzskatīt par džentlmeņiem? „Premium” automašīnas pievienotā vērtība ir ļaut justies īpašam, un „Latitude” tā neapšaubāmi piemīt! Pēc degustācijas brauciena atgriežoties reālajā dzīvē, man pietrūka aristokrātiskās, līganās gaitas, klusuma salonā un ērto ādas sēdekļu ar apsildīti un masāžu... Cik ātri gan mēs pierodam pie ērtībām!

Degustācijas secinājumi:

Plusi: liels, ērts, komfortabls un ekonomisks luksusa klases auto ar bagātīgu aprīkojumu.

Mīnusi: pietrūkst vācu „Premium” sedaniem piemītošā prestiža, pietrūkst arī tipiska franču auto šarma.

„Latitude” ir izcili labi aprīkots biznesa klases automobilis, kas paredzēts džentlmenim labākajos gados. Jauneklīgām, sportiskas braukšanas entuziastam, iespējams, šis auto liksies kūtrs un garlaicīgs. Stūre viegla un atsvešināta, automātiskā kārbā darbojas ar nelielu aizturi, piekare diezgan mīksta. Taču salona aprīkojums un skaņas izolācija ideāla, gaitas komforts — gandrīz ideāls. Tikai — kāpēc gan šajā auto nevarēja ielikt vairāk personības, vairāk franciskā šarma un vieglprātības? Jo pievārtē vāciešus ar viņu pašu ieročiem vēl nevienam nav izdevies, un paredzams, ka to nespēs arī „Latitude”...

Taču ar „Latitude” „Renault” biznesa klasē piedāvā „vairāk auto par lētāku cenu” — tas maksā 36 285 eiro. Tāpēc dižķibeles un blēdīgu baņķieru nomocītājā Latvijā „Latitude” droši var tēmtēt uz dalību valsts eksprezidenta Valda Zatlera nu jau bēdīgi slavenajā dienesta auto iepirkuma konkursā, kur nepieciešams eleganta izskata limuzīns ar labu aprīkojumu. Kā naivam optimistam man nemaz negribas ticēt, ka vēsturiskā Rīkojuma nr. 2 izdevēja un galvenā oligarhu apkarotāja sirdsapziņa un politiskā pārliecība ļauj viņam iegādāties kādu no vācu biznesa klases limuzīniem ar lielu, jaudīgu un rījīgu benzīnmotoru un pilnpiedziņu, iztērējot šim mērķim 80 tūkstošus latu no jau tā plānā valsts budžeta! Latvijas sabiedrībā dienesta auto izvēle par nodokļu maksātāju naudu — tā ir ļoti sensitīva darbība, un šādos gadījumos nepārdomāts lēmums var nozīmēt arī politisku pašnāvību...

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

Rīga, Zolitūde, Ģerāzdes 15
mob. t. 29848899 Arīvars
zemgalemp1@inbox.lv

AUTOVEIKALS

MAZDA 6 un 626

Jaunas rezerves daļas uz vietas un pēc pasūtījuma

Rīga,
Strēlnieku iela 6
Tālr. 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
tālr. 66116670, 28618021

Liepājas iela 23, Rīga
tālr. 67617250, 28618151

**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
29541238 29545086

skype: japanautoparts.lv
e pasts: doks1@navigator.lv
www.japanautoparts.lv

**AKCIJA!
DECEMBRĪ
VOLVO
DATORDIAGNOSTIKA
BEZ MAKSAS!**

Tel. 67703303
Maskavas iela 449
Rīga

WWW.AUTO-APKOPES-SERVIS.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 apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savīzies regulēšanu komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbūvējumā pie klienta.

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

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

Krasta iela
DAUGAVA
ZĀĻU SĀLA
LUCĀVSALA
Mūkusalas
45c
Bauskas iela

Jaunais vecais paziņa

«Honda Crossrunner»



Turpinājums no 1. lpp

izmaiņas brīdī, kad dzinējs sāk elpot ar pilnu krūti un uzradušies zirgspēki nes jūs pretī horizontam. Neskatoties uz 240 kg svaru, pateicoties tieši V4 dzinējam, „Crossrunner” dinamika ir visai cienījama — 1. pārnesums 98 km/h, 2 — 136 km/h, 3 — 178 km/h! Brīdī, kad liekas, ka šī paštrinājuma burvība nekad nebeigsies, ieslēdzot 4. pārnesumu, sajūsmu nomaina vilšanās rūgtums. Dzinējs, pateicoties ierobežotajam, strauji sāk zaudēt jaudu un lēni un negribīgi sasniedz maksimālo ātrumu 211 km/h. 5. un 6. pārnesumā maksimālo ātrumu sasniegt nav iespējams, tie vairāk paredzēti degvielas ekonomēšanai.

Kā jau minēju, „ejošajos” ātrumos — līdz 180 km/h — dzinējs „ceļ” vienkārši fantastiski. Spontānā spurtā no luksofora ar slaveno „lidojošo veseri” — iepriekšējās paaudzes „Yamaha V-MAX”, „Crossrunner” demonstratīvi izrāvēs līderos. Ar dinamisku braukšanu šim motoram problēmu nav, taču ar vienmērīgu gāzi normāli pabrukt ilgstoši nav iespējams. Mēģinājums ilgāku laiku pabrukt ar konstantu ātrumu 50 km/h gandrīz uzspīdzināja manu centrālo nervu sistēmu. Vai nu jauno sadales vārpstu dēļ sadales fāzes precīzi nesaskan ar standarta

VFR iēšprices „smadzenēm”, vai arī kāda cita iemesla dēļ, bet, braucot ar konstantu ātrumu, dzinējs tomēr strādā nevienmērīgi, tāpēc motocikls nedaudz raustās uz priekšu un atpakaļ, kas pēc neilga laika sāk nopietni krist uz nerviem. Līdz šim es uzskatīju, ka mana nervu sistēma ir ļoti stabila, bet ilgstoši šo raustīšanos es nespēju izturēt. Vienīgais veids, kā to izbeigt — atvērt kārtīgi gāzi, kas, ticiet man, ir ārkārtīgi patikami.

Kaut arī tas nav enduro, vēlētos ar labu vārdu pieminēt šim motociklam paredzētās „Pirelli Scorpion Trail” riepas. Manuprāt, „Pirelli” ir izdevies radīt patiesi universālas riepas, kuru veiktspēja neatpaliek ne uz asfalta, ne uz grants.

Viss iepriekš minētais, papildināts ar lielisku bremžu sistēmu ar ABS, noteica motocikla īsto dabu — izteikts pilsētas huli-gāns. Ārējais veidols ir tikai tuvredzīgo konkurentu acu aizmālēšanai — dinamiski paštrinājumi ar tiem sekojošu ekstremālu bremzēšanu, straujas pārkārtošanās, lūk, kur ir šā motocikla īstā vieta. Kad „Crossrunner” nonāk



šādos apstākļos, tas burtiski lūdzas pēc palielinātas benzīna devas. Viegla vadīšana tandēma ar „VFR800 VTEC” dzinēju sniedz patiesu braukšanas baudu. Tomēr šajā medus mucā (galu galā mēraparātu paneļa izvietojums un dažu plastmasas detaļu kvalitāte nav nekas salīdzinājumā ar braukšanas izjūtām) atradās vieta arī pamatīgai karotei darvas. Un šī darvas karote atnāca pie mums priekšējās dakšas veidolā. Es ļoti ilgi domāju, bet tā arī nevarēju rast atbildi uz jautājumu par to, kur „Honda” ir



dabūjusi šādu dakšu. Līdz brīdim, kamēr zem riepām bija gluds asfalts, viss bija nevainojami. Uzsēžoties uz motocikla, pirmajā brīdī pat nemanīju, ka, par spīti pieaugušajam svaram, priekša nemaz neiesēžas. Tāpēc redzot, ka tikko svaigi uzklātu asfalta nomaina ielāpi un bedrītes (nosaukumā taču skaidri un gaiši norādīts — „Cross Runner”, ne velti klīrensu paaugstinājuši līdz 140 mm), piedevu gāzi un... gandrīz šķiros no motocikla. Ne pārāk liels asfalta paugurs, kuru pat sporta motocikls pamanījis nebūtu, radīja tik spēcīgu sitienu pa priekšējo piekari, ka izsita stūri no rokām! Pēc bedru un pauguru apbraukšanas apstājos malā, lai pazeminātu adrenalīna līmeni asinīs. Iebraucot pie pazīstama mehānika servisā, sākām pētīt dakšu. Izrādījās, ka tās gājiens ir tik mazs, ka pilnvērtīgi pildīt amortizējošās funkcijas tā vienkārši nav spējīga.

Sākumā aizdomas krita uz tās regulēšanu, iespējams, ka visas regulēšanas skrūves ir aizgrieztas līdz maksimālajiem raksturlielumiem. Taču liels bija mūsu izbrīns, kad, vizuāli apskatot dakšas apakšējo daļu, nekādas regulēšanas iespējas netika atklātas.

Augšējā amortizatora daļa bija aizsegta ar stūres plastmasas uzliku, kas radīja nākamo jautājumu: kādēļ tā ir jāsarēžīgi piekļuve regulēšanas skrūvei. Aprūpojošies ar skrūvgriežiem, demontējām dekoratīvo uzliku — izrādījās, ka amortizatora augšējo daļu noslēdz visparastākais skrūvējamais korķis, kāds rotā visas neregulējamās dakšas. Iespējams, ka šai dakšu partijai pārskatīšanās dēļ rūpnīcā ielēja pārāk daudz eļļas vai arī tās biežums neatbilda konkrētās dakšas parametriem (cerams, ka dīleris to

noskaidros), bet teikšu atklāti — patikami tas nebija.

Ņemot vērā, ka ar šādu priekšējo dakšu pamest gludu asfalta bija ne tikai nekomfortabli, bet pat bīstami, tradicionālais grants tests drošības apsvērumu dēļ tika atcelts. Nemaz nerunājot par tādām lietām kā grants ceļi, arī pa ierastajiem bedraini ielāpinajiem ceļiem vajadzēja braukt ar paaugstinātu piesardzību. Kādēļ tik labu ideju vajadzēja sabojāt ar tik sliktu dakšu, nav īsti skaidrs, jo jebkuri citi amortizatori šeit iederētos labāk. Vienīgā izeja ir nopirkt „e-bay” priekšējo dakšu no vecā VFR un baudīt braukšanas burvību. Lai gan loģiski rodas pretjautājums: kādēļ jaunam motociklam ir nepieciešami uzlabojumi, kas to padara par drošu braucamo? Vēl jo vairāk tāpēc, ka motocikls pats par sevi ir izdevies ļoti labs. Varbūt kādā citā valstī, piemēram, Dānijā, kur visi iespējamie un neiespējamie ceļi ir noklāti ar labas kvalitātes asfalta, „Crossrunner” pircējiem šī problēma nemaz nešķitīs problēma, taču, braucot pa Latvijas neceļiem,

«Honda Crossrunner» tehniskā specifikācija

Modelis	Honda Crossrunner
Ražošanas periods	2011. g.
Pašmasa	240,4 kg
Riteņu bāze	1464 mm
Izmēri	2130 X 799 X 1243
Klīrenss	140 mm
Degvielas tvertnes apjoms	21,5 l
Dzinējs	
Tips	4 cilindru, 4 taktu, V veida VTEC
Cilindra diametrs x virzuļa gājiens	72 mm X 48 mm
Darba tilpums	782 kub. cm
Kompresijas pakāpe	11,6:1
Jauda	102 ZS/10 000 apgr./min
Maks. griezes moments	72,8 Nm/9500 apgr./min
Gāzes sadales mehānisms	DOHC, 4 vārsti uz cilindru
Barošana	Degvielas iesmidzināšana
Dzesēšanas sistēma	Šķidrums
Starteris	Elektriskais

Par tīru gaisu un degvielas ekonomiju 6- 12%

Esmu inovatīvs cilvēks, patīk jaunas lietas, ticību rada tas, ka „Supertech” testēts daudzās valstīs, arī universitātēs. Tomēr Latvijā daudzi cilvēki pret jaunām lietām izturas ļoti skeptiski. Es ierīcei ticu, degviela ir tāda, kāda ir. Vibrācijas, ko rada „Supertech”, degvielas tvertnē sadala degvielas molekulas sīkākās daļiņās, tāpēc degviela tiek labāk sadedzināta. „VrV Motors” servisā esam uzstādījuši „Supertech” dažādām automašīnām — problēmu nekādu. „Supertech” ir jāievieto degvielas tvertnē, noteiktā leņķī piestiprinot pie degvielas sūkņa.



Klāvs Laiviņš „VrV Motors” direktors

Kur iegādāties SUPERTECH?

«VrV Motors» Vecozolu iela 101, Rīnaine, Mārupes pag.;
«Mūsa Motors Rīga» K. Ulmaņa gatve 5, Rīga;
«Grosauto» Zemzaru iela 1, Mārupe;
«Adam Auto» SIA Krasta iela 66, Rīga;
«Krons Auto» Dzelzavas iela 90A, Rīga
«Autofavorīts» Valgales iela 2A, Graudu iela 68, G. Astras iela 8A, Rīga.

SIA «Supertech Latvia»
Mob. tālr.: (+371) 29338748
www.supertech.lv

Audi SEAT

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: gints@twinauto.lv

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA.
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS
KONKACIONIERU UZPILDĪŠANA

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

LOVATO AUTOGAS

AUTOSERVIS
GĀZES IEKARTU SERVIS

Sēlpils iela 5, Rīga
www.autogaz.lv
Tālr.: 67377847
Mob.: 29289593

REZERVES DAĻAS

Amerikāņu automašīnām

Jauns veikals!

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

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

STARTERI un GENERATORI

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

- 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