



2. lpp



8. lpp



6. lpp

Nem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

APRĪLIS NR. 4/2012 (176)

A Degustācija

Amerika ir tepat

«Kia Sorento» / «Dodge Durango» degustācija



Agnis Krauja

„Latvietis vienmēr izliekas par kādu citu — to, kas viņš nav, nekad nav bijis un nebūs.” Šādu apgalvojumu nesen izlasīju kādā dienas laikrakstā, un attiecībā uz latviešu automašīnu izvēles paradumiem tas šķiet gana precīzs. Jo latvietim parastajam vajag lielu un prestižu auto no vismaz divas pakāpes

augstāka plaukta, nekā varētu atļauties. Tāpēc viņš brauc ar pēc iespējas lielāku vāgi, jo uz Latvijas ceļa respektu taču nosaka izmērs. Un tāpēc viņam tik iekārojami šķiet Amerikas auto, kurus iecienījuši NBA basketbolisti, šovbiznesa spīdekļi, reperi un gangsteri! Savā ziņā mēs varam būt lepni, jo, pateicoties treknajiem naudas raušanas un kredītu kampšanas gadiem, esam iepazinuši

„Navigator”, „Eskalade”, „Hummer” un citus auto modeļus, kuri normālam Rietumeiropas iedzīvotājam šķiet kaut kas tāls un eksotisks. Šoreiz degustācijā iepazīsimies ar „Sorento” un „Durango”. Šie modeļu nosaukumi skan kā vārdi no kāda meksikāņu seriāla. Viens no mūsu degustācijas varoņiem ir „tīrasiņu amerikānis”, kas eiropiešiem nemaz oficiāli piedāvāts netiek, tādēļ latvietim šķitīs vēl

iekārojamāks. Otrs turpretim ir Amerikā dzimis „korejietis”, kurš nāk ar pamatotām ambīcijām, lai atkārtotu japāņu autoražotāju veiksmes stāstu. Jo ASV ar tās salīdzinoši īso vēsturi galvenais ir Produkts, nevis Zīmols un tā tradīcijas.

«Kia Sorento» — Amerikas pieskāriens

Otrās paaudzes „Kia Sorento” ir pirmais ASV ražotais „Kia” modelis. Džordžijas štatā Vestpointā rūpnīcas ražošanas jauda ir 300 000 šā zīmola automašīnu gadā. Pirmās paaudzes „Sorento”, kas pārdošanā parādījās 2002. gadā un 2006. gadā, piedzīvoja feisliftu, tika piedāvāts līdz 2009. gadam un cenas ziņā starp līdziniekiem bija lētākajā galā, tomēr priecēja ar simpātisku izskatu, piedienīgu kvalitāti un konstrukcijai atbilstošām apvidus pārvarēšanas spējām. Tiesa, „Sorento” pircējiem gan bija jāsamierinās ar tipisku rāmja apvidnieka uzvedību uz šosejas — virsbūves zvalstīgumu un korpusa vibrācijām. Otrās paaudzes „Kia Sorento” tika prezentēts Ņujorkas autošovā 2009. gada martā. Kalifornijas dizaina studijā Pītera Šraiera vadībā tapušais auto ir kļuvis par vienu no glītākajiem šobrīd nopērkamajiem pilnizmēra krossoveriem; tas zaudējis vairāk nekā 220 kg svara, nesošo rāmi, džipa auru un pārtapis par krossoveru ar daudzdisku viskosajūgu, elektroniski pieslēdzamu aizmugurējo tiltu,

nodrošinot pilnpiedziņu pēc vajadzības. No apvidus auto tā palicis pavisam maz. Liels pilsētnieku SUV, kas projektēts Amerikā, kur tādi auto no asfalta nobrauc reti. Tāpēc bāzes versijā „Sorento” pieejams tikai ar priekšējo riteņu piedziņu. Latvijā gan šī versija netiek piedāvāta, taču ASV šādi „džipi” ir ļoti populāri. No ik gadu saražotajiem 140 000 „Sorento” gandrīz puse ir 4x2.

Bijušā „Audi” dizainera Pētera Šreijera darbošanās „Kia” augstākajos projektēšanas līmeņos producē izskatīgus auto citu pēc cita. Tagad „Sorento” kļuvis garāks, zemāks un platāks plecos, kas piešķir automobilim stabilitātes un pašpārliecinātības iespaidu. Taču tam vairs nav pazemināto pārnēsumu, robusta rāmja un viengabala pakalējā tilta. „Sorento” kļuvis par 94 mm garāks un par 54 mm pazemināts tā smaguma centrs. „Sorento” ārejie izmēri garums/ platums/ augstums) ir 4684/1885/1709 mm, riteņu bāze 2700 mm. Atsakoties no rāmja, konstruktori pazeminājuši auto grīdu par 32 mm. Tas nesekmē bezceļu spējas, taču uzlabo stabilitāti uz ceļa. No sāniem joprojām izskatās, ka „Sorento” ir īsta visurgājēja klīrenss, taču zemu novietotais dzinējs pasliktina „Sorento” apvidus pārgājāmību, lai gan klīrenss ir 183 mm. Otrās paaudzes „Kia Sorento” vairs nav liels SUV par mazu naudu, tagad to pieklājas dēvēt par lielceļu kreiseri.

Turpinājums 2. lpp ➤

A Tehniskais birojs

Vai Cēsu «RECRO» automātiskās pārnesumkārbas jau Kiprā?

Kaspars Bergmanis

Pirms trim gadiem „AutolInfo” rakstīja par rūpnīcu, kura atrodas Cēsīs un remontē automātiskās pārnesumkārbas, — „RECRO”. Mūs pārsteidza, ka Latvijā pašā „dižkibeles” zenītā provincē uzbūvēta rūpnīca, kurā strādā enerģiski cilvēki. Mūs kā tehnikas fanus izbrīnīja šīs rūpnīcas tehniskais aprīkojums. Diagnostikas stendi, ar kuriem dažādos režīmos testē automātiskās transmisijas, pārnesumkārbu vadības bloku testēšanas stendi, kā arī hidrottransformatoru remonta iecirknis ar visām tam nepieciešamajām ierīcēm. Lai noskaidrotu, kā sokas uzņēmumam, kurš profesionāli remontē tik sarežģītus agregātus, dodamies ciemos — tikties ar

uzņēmuma vadītāju diplomētu inženieri Raimonu Aploku.

— **Pirms trim gadiem tev izdevās mūs patīkami pārsteigt, kā šobrīd sokas rūpnīcai?**

— Visu šo laiku cītīgi strādājām, uzņēmums ir jauns un augošs. No straujas izaugsmes esam iegājuši brieduma fāzē. Esam uzsākuši jaunu darbības virzienu — remontējam transmisijas kravas transportam un industriālajai teknikai. Lai izbūvētu vietu lielgabarīta agregātu remontam, faktiski bijām spiesti uzbūvēt atsevišķu ēku noliktavai 1500 kvadrātmētru platībā. Varam palepoties, ka esam ieguvuši ISO 9001 sertifikātu par kvalitātes vadības sistēmas atbilstību starptautisko standartu prasībām, kā arī pirmos OEM

līgumus. Esam ievērojami paplašinājuši tirgu visos virzienos.

— **Un kā ar personālu, vai neizjūtat kvalificētu kadru trūkumu?**

— Kopš darbības uzsākšanas „RECRO” strādājošo darbinieku skaits ir krietni pieaudzis. Šobrīd „RECRO” strādā teju pussimts darbinieku — lielākā daļa tieši ražošanā. Pie mums strādā gan puīši, kas beiguši Priekļu lauksaimniecības tehnikumu, gan arī Cēsu profesionālās vidusskolas absolventi, ir arī tādi, kas izglītību ieguvuši Jāņmuižas profesionālajā vidusskolā. Pirmās darba iemaņas tiek gūtas jau ražošanas prakses laikā mūsu uzņēmumā. Pašreiz sagatavojam jau trešo topošo meistarū paaudzi,

Turpinājums 6. lpp ➤



AUTOSERVISS
www.autoforwards.lv

STARTERU, GENERATORU REMONTS
ar pārbaudi uz stenda.

Bremžu sistēmas remonts
un pārbaude uz stenda.
Lukturu regulēšana.
Riteņu savirzes regulēšana.
Ritošās daļas remonts.

Pērnavas iela 86 T. 29722366, 29551255

Auto Gāzes serviss

diagnostika remonte
uzstādīšana rezerves daļas

Tehniskie jautājumi: 27707776
Pieraksti uz apkopēm: 29461330
Rezerves daļas: 294666474

Ganību dambis 25a, Rīga
www.heinrihs-gaze.lv

SAMARIEŠU APBŪRBA
MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

► **autovadītājiem**
► **ieroču nēsāšanai**
► **pirmstermiņa komisija**

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

CARPARTS.LV
rezerves daļas jebkuram auto

AUTO REZERVES DAĻAS

Jaunums Latvijā!
www.carparts.lv mazum un vairumtirdzniecība. Mūsu klāstā ir ritošās, elektro, sajūgu, hidraulisko mezglu, virsbūves rezerves daļas par viszemākajām cenām
Brendi: Bilstein, SRL, Teknorot, SH, SX, Magneti Marelli, Delphi, LUK, Valeo, TYC, Depo, Bosch, NGK, Suplex, Tevema.

Tel: 29903059
info@carparts.lv

Amerika ir tepat

«KIA Sorento» / «Dodge Durango» degustācija

Turpinājums no 1. lpp

Vizuāli „Sorento” tagad šķiet vienādi liels ar „VW Touareg”, bet patiesībā tas ir par 112 mm īsāks un 56 mm šaurāks nekā vācu konkurents.

„Sorento” interjers pārsteidz ar atturīgu un pat biznesa klasei atbilstošu eiropeisku stilu, plašu kabīni, apdarinātu ar vizuāli teicamiem apdares materiāliem, kas gan uz tausti izrādās diezgan cieti, divzonu klimatu un ērtu sēdpozciju — stūres ratam tagad var

vērstās apaļu mērinstrumentu akās, kas lieliski sader ar oriģinālas formas stūri, kuras spraišļos atrodami audio un krūza kontroles vadības taustiņi un spiedpogas. Neapstrīdams „Sorento” trumpis ir viduskonsole — slīpajā, pret vadītāju vērstajā plaknē ērti un funkcionāli savietojas gan multimediju sistēma, gan dalītās klimatkontroles regulēšana. Amerikānisko orientāciju nodod sešu pakāpju automātiskās pārnesumkārbas sviras novietojums pašā transmisijas tuneļa

elkoņu balsts, kas sedz 16 litru tilpuma sīklietu kasti, ir uzslavas vērti. Lielas sēdvirsmas, pamatīgas atzveltnes ar amerikāņiem tradicionālo fiksācijas trūkumu — tas viss iedveš pārliecību, ka ar „Sorento” nenogurstot var ceļot ilgi. Arī otrajā sēdekļu rindā vietas ir pietiekami, turklāt katrai sēdvietai iespējams individuāli mainīt atzveltnes leņķi. Aiz stāvās aizmugures ir vai nu liels bagāžnieks, vai trešā sēdekļu rinda. Bagāžnieks ir kļuvis par 134 litriem lielāks nekā tā priekštecim, tagad tā tilpums ir 1047 litri. Nolokot otro sēdekļu rindu, korejiešu auto var ievietot vairāk nekā divus kubikmetrus kravas.

Radikālie grozījumi konstrukcijā par 215 kg samazinājuši auto svaru un uzlabojuši braukšanu. Auto gaita kļuvusi klusāka un vadāmība precīzāka; nenoliedzami, ka braukšanai pa koplietošanas ceļiem tas kļuvis labāks. „Sorento” ir liels auto, un to var just. Ja necentīsities veikt pārgalvīgus manevrus, tā gaitai un vadāmībai nebūs ne vainas, taču uz likumotiem ceļiem auto masa būs jūtama. Lai gan atsaucība stūrei nav tik precīza kā dārgākiem vācu konkurentiem, vērtējot pēc „SUV skalas”, tā ir pieņemama. Piekare pirmajā brīdī šķiet pārsteidzoši cieta, braucot tā „lasa” asfalta bedres un ielāpus vairāk, nekā to dara mazākais radinieks „Sportage”. Daļēji pie vainas ir degustētajam „Sorento” uzmontētie stilgie zemproma riteņi. Standarta 235/65 R17 riepas droši vien daudz labāk dzēs Latvijas ceļa riebiņās grambas. „Sorento” piekari veido „McPherson” statnes priekšā un daudzsviru konstrukcija aizmugurē. Normālos apstākļos 100% griezes nonāk priekšējos riteņos un, tikai tiem izslīdot, daļa momentā

pārlec uz aizmuguri. Pilnpiedziņa pieslēdzas automātiski, kad nepieciešams, bet smagos apstākļos ar slēdzi vadītājs var sabloķēt starpas diferenciāli. Aizmugurējā tilta piedziņas daudzdisķu viskosajūgu iespējams sabloķēt kustībā līdz 40 km/h. Tad vilkme tiek fiksēta attiecībā 50:50. Mums neradās pēc tā vajadzība, lai gan degustējām „Sorento” patiešām ziemīgos apstākļos — stiprajā šasziemas putenī 18. un 19. februārī, kad lielākajā Latvijas daļā braukt ar parastu vieglo automašīnu brīžiem kļuva neiespējami. Mūsu „Sorento” negrieztu sniega vērpetes ne uz pusi tik azartiski, ja nebūtu jaunā 2,2 litru CRDi dīzeļa. Tas ir pilnīgi jaunas paaudzes motors, attīsta gandrīz 200 ZS un ar sešpakāpju automāta palīdzību katapultē „Sorento” no miera stāvokļa līdz 100 km/h tikai 9,7 sekundēs. Dīzeļmotors ir pārsteidzoši kluss (daudz klusāks par veco 2,5 litru dīzeli) un ekonomisks, jo uzrādītie vidēji 8 litri gandrīz divas tonnas smagam transportlīdzeklim ir labs rādītājs (7,5 l pa šoseju, 10—12 l pilsētā). Labi aprīkota „Kia Sorento” pircējam ir jābūt maciņā vismaz 22 000 latu jeb krietni pāri 30 tūkstošiem eiro. Bet tas ir tā vērts.

«Dodge Durango» — tīra jauda no Amerikas

Iepriekšējās paaudzes „Dodge Durango” Amerikas publikai tika pasniegts kā zelta vidusceļš starp kompaktklases apvidniekiem un kravas auto izmēru lieluma luksusklasses monstriem un drīz vien iekaroja diezgan lielu tirgus daļu savā nišā. „Durango” bāzes cena nepārsniedza dārgākos kompaktos džipus, bet tehniskās iespējas un aprīkojums tuvinājās lielajai klasei.

Tas bija pieejams gan pilnpiedziņas gan aizmugures piedziņas versijās. „Durango” jau pašā sākumā bija paredzēts ar trim sēdvietu rindām. Tagad mums nodots degustācijai pavisam jauns — 2012. gada — „Durango” modelis, kas Eiropas tirgum vispār nav paredzēts. Jaunais „Durango” — tas vairs nav eksotisks amerikāņu autobūves dinosaurs, lai gan joprojām lepojas ar divarpus tonnu pašmasu, 360 ZS V8 motoru un iespaidīgiem ārējiem gabarītiem.

Jaunie amerikāņu apvidus auto modeļi „Dodge Durango” un „Jeep Grand Cherokee” ir brālēni — tie veidoti uz vienas un tās pašas



regulēt gan augstumu, gan dziļumu. Slēdži, pogas un citas vadības ierīces ir izkārtotas parocīgi un saprotami, kamēr augstā sēdpozcija nodrošina lielisku ceļa pārdzīvēšanu. Funkcionāli veiksmīgs mērinstrumentu bloks sagrupēts trīs dziļās pret vadītāju

kreisajā malā, labo atstājot diviem pamatīga izmēra krūzišu turētājiem. Salonā vienīgais ergonomikas trūkums ir displeja režīmu regulēšanas poga, kas atrodas starp pašiem spidometra pulksteņiem, tieši aiz stūresrata. Priekšējie sēdekļi un starp tiem esošais



„WK2” platformas, kā arī izmanto tos pašus benzīna dzinējus — 3,6 litru V6 un 5,7 litru „HEMI” spēkstaciju. Eiropā „Jeep Grand Cherokee” būs pieejams arī ar dīzeļdzinēju. Savukārt „Dodge Durango” eiropeiešiem nav

Turpinājums 4. lpp ➤

A Autosporta vēsture

Skaistākās mašīnas F-1 vēsturē

Agnis Krauja

2. daļa

Raksta 1. daļa iepriekšējā numurā.

Formula-1 ir planētas motoru sporta virsotne, tādēļ šīs klases sacīkšu mašīnām pienāktos iemiesot sevī tehniskās izcilības, estētiskas un ātruma esenci. Taču 18. martā, kad ar Austrālijas „Grand Prix” izcīņu Melburnā startēja 2012. gada pasaules čempionāts, daudzus autosporta faunus nepatīkami šokēja F-1 mašīnu izskats. Tad arī visiem kļuva skaidrs, ko īsti gribējis pateikt pēdējais F-1 brīvdomātājs Džensons Batons ar savu pirms sezonas izmesto sarkastisko repliku, ka visas mašīnas šogad būs „vienādi daļas”. F-1 mašīnu izskatu mūsdienās lielā mērā nosaka ārkārtīgi stingrie tehniskie noteikumi, kas ierobežo konstruktoru brīvību. Pirms 2012. gada sezonas grozījumi noteikumos par 75 mm samazināja mašīnas purngala atļauto augstumu — tātad visa formulas priekšējā daļa, kas kopā ar antisparnu tiek stiprināta pie šasijas, drošības apsvērumu dēļ nedrīkst būt augstāka par 55 cm no mašīnas grīdas. Tajā pašā laikā formulas monokoka augstums palika nemainīgs 62,5 cm — šeit arī rodas lūzuma zona 7,5 centimetri. Iespējams, ka sezonas gaitā pieradīsim pie 2012. gada formulu „lauztajiem deguniem”, taču par elegantām tās neviens nesauks ne šogad, ne pēc 20 gadiem.

Sezonas priekšvakarā, „AutoInfo” marta numurā, jau atskatījāmies F-1 vēsturē un atcerējāmies dažus 20. gadsimta skaistākos F-1 bolīdus: „Maserati 250F”, „Ferrari 312 T2”, „Brabham BT46 Alfa Romeo”, „Lotus 79

Cosworth”, „McLaren MP 4-4 Honda”, „Williams FW 14B Renault”. Šajā numurā F-1 pagātnes elegances galeriju turpinām.

Auto	Lotus 49 Cosworth
<i>Gads</i>	1967.—1969.
<i>Dzinējs</i>	Ford Cosworth DFV
<i>Tips</i>	V8, atmosfēriskais
<i>Tilpums</i>	2,993 litri
<i>Jauda</i>	410 ZS
<i>Elļa</i>	Shell
<i>Riepas</i>	Firestone
<i>Piloti</i>	Džims Klārks, Greiems Hills, Johens Rints, Džo Siferts
<i>Labākais rezultāts</i>	4 uzvaras 1967. g., 5 uzvaras 1968. g., 2 uzvaras 1969. g.
<i>Konstruktoru kausā</i>	2. vieta 1967. g., 1. vieta 1968. g., 3. vieta 1969. g.

„Lotus 49” bija Kolina Čepmena un Morisa Filipa meistardarbs. Pirmā sacīkšu mašīna, kuras konstrukcijā dzinējs nebalstās uz rāmja, bet pats kļuvis par virsbūves struktūrelementu, pie kura tiek stiprināta piekare. Vizuāli mašīna pārsteidza ar ģeniālu dizaina vienkāršību. „British Racing Green” ar zelta svītru — absolūta 60. gadu klasika. Visu laiku talantīgākais britu pilots Džims Klārks ar šo mašīnu uzvarēja jau tās debijas sacīkstēs Zandvortā un 1967. gadā triumfēja četras reizes. Sezonas gaitā kļuva skaidrs, ka „Lotus 49” neapšaubāmi ir ātrākā mašīna, tikai vēl nav tik izturīga, lai katru reizi sasniegtu finišu. Taču, kad 1968. gada pirmajā sacīkstē Dienvidāfrikā atkal triumfēja Klārks, neviens

vairs nešaubījās par to, kurš būs 1968. gada čempions. Diemžēl Klārka dzīve traģiski aprāvās 7. aprīlī avārijā Formula-2 sacīkstē Hokenheimā. Klārks aizgāja nepārspēts — dzīves laikā viņš bija uzvarējis 25 reizes un ieguvis 33 „pole position” — vairāk, nekā tobrīd spējis jebkurš cits. Diemžēl viņš gāja bojā 32 gadu vecumā un nepaguva parādīt, cik dižens būtu varējis kļūt. Sezonas turpinājumā trīs „Grand Prix” posmus ar „Lotus 49” uzvarēja Greiems Hills un sezonas beigās ieguva čempiona titulu. „Lotus” komanda bija pirmā, kas nokrāsoja mašīnas korpusu sponsora krāsās — „Lotus 49” nomainīja klasisko „British Racing Green” zaļo pret sponsora „Gold Leaf” sarkanzeltaino tērpu. „Lotus 49” ar dažādiem uzlabojumiem kalpoja līdz pat 1970. gadam, tika pakļauts arī pirmajiem aerodinamiskajiem eksperimentiem un ieguva antispārnus, līdz tika nomainīts ar modeli „Lotus 72”.

Auto	Tyrrell 006
<i>Gads</i>	1973.
<i>Dzinējs</i>	Ford Cosworth DFV
<i>Tips</i>	V8, atmosfēriskais
<i>Tilpums</i>	2,993 litri
<i>Jauda</i>	470 ZS
<i>Elļa</i>	elf
<i>Riepas</i>	Good Year
<i>Piloti</i>	Džekijs Stjuarts (1. vieta), Fransuā Sevērs (4. vieta)
<i>Labākais rezultāts</i>	5 uzvaras
<i>Konstruktoru kausā</i>	2. vieta

Kena Tirela konstruētais „Tyrrell 006” debitēja 1972 Kanādas GP sacīkstēs, un šis Dereka Gārdnera veidots dizains viens no pirmajiem iezīmēja F-1 bolīdu jauno — septiņdesmito gadu — izskatu, atsakoties no sešdesmito gadu cigārveida formām. Klasiski zilā „Tyrrell” komandas krāsa lieliski saderēja



McLaren M23

ar galvenā sponsora „elf” logotipu. 1973. gadā „lidojošais skots” Džekijs Stjuarts ar šo mašīnu aizvadīja savu labāko sezonu — guva piecas uzvaras, astoņus pjedestālus un trīs „poles”, tikai divas reizes paliekot bez punktiem. Jaunais komandas biedrs Fransuā Sevērs, kuru Džekijs uzskatīja par savu mantinieku, sešas reizes palika 2. vietā, no tām trīs reizes aiz Stjuarta, bet Beļģijas GP uzrādīja ātrāko apli. Taču sezonas pēdējā sacīkstē ASV, Votkinsglenas trasē, smagi avarējot treniņbraucienā, talantīgais Fransuā Sevērs gāja bojā. Pēc drauga nāves Stjuarts Votkinsglenā nobrauca vienu apli, izkāpa no mašīnas un pameta F-1 uz visiem laikiem. Viņš beidza F-1 pilota karjeru ar trim pasaules čempiona tituliem, diviem vicečempiona tituliem un jaunu rekordu — 27 GP uzvarām savā bilancē. Stjuarta fenomenālie panākumi tiek izskaidroti pavisam vienkārši — Kens Tirels un Džekijs Stjuarts bija labākie draugi, abi vairāk par visu mīlēja autosacīkstes, bet uzvaras un tituli bija tikai šīs draudzības

piedevas. 1974. gada sezonu ar „Tyrrell 006” uzsāka jau citi piloti — Džodijs Sektors un Patriks Depeljērs, taču nekad vairs Kena Tailera komanda nesasniedza tādus panākumus kā Stjuarta laikā.

Auto	McLaren M23
<i>Gads</i>	1974.
<i>Dzinējs</i>	Ford Cosworth DFV
<i>Tips</i>	V8, atmosfēriskais
<i>Tilpums</i>	2,993 litri
<i>Jauda</i>	490 ZS
<i>Elļa</i>	Texaco
<i>Riepas</i>	Good Year
<i>Piloti</i>	Emersons Fitipaldi (1. v.), Denijs Halms (7. vieta)
<i>Labākais rezultāts</i>	4 uzvaras
<i>Konstruktoru kausā</i>	1. vieta

Gordona Kopaka un Džona Bernarda radītais „McLaren M23” debitēja 1973. gadā,

Turpinājums 5. lpp ➤

Pirmo reizi Latvijā izstāde «Amerikāņu muskuļauto skaistums»

No 22. marta līdz 6. maijam Rīgas Motormuzejā apskatāma izstāde „Amerikāņu muskuļauto skaistums”. Tajā pirmo reizi Latvijā vienkopus aplūkojams tik plašs pagājušā gadsimta 60./70.gadu amerikāņu jaudīgo ielas sporta mašīnu klāsts – Dodge Challenger, Chevrolet Corvette Stingray, Chevrolet Camaro mark I, Chevrolet De Luxe Low Rider un citas. Ekspozīcija tapusi sadarbībā ar amerikāņu automašīnu īpašnieku biedrību „Amerikāņu auto klubs”, savukārt spēkrati uz izstādi ceļojuši ne tikai no Latvijas.

20.gadsimta amerikāņu popkultūra nav iedomājama bez Coca Cola un Elvīsa Preslija, tāpat kā bez mežonīgi jaudīgām, ātrām un skaļām ielas sacīkšu mašīnām, sauktām par American Muscle Cars. Šo ielas sporta mašīnu laikmets sākās 1960-to gadu vidū Detroitā, ASV. Lielās autoražotāju kompānijas GM, Ford un Chrysler piedāvāja sērijveida ģimenes spēkratus, kas aprīkoti ar forsētiem lielas kubatūras un jaudas dzinējiem. Šādu rūpnieciski uzlabotu ielas sacīkšu auto iegāde nebija dārga, bet braucējam deva milzīgu adrenalīna devu, jo auto bez žēlastības svilcināja riepas un padēvās sānslīdēm.

Muskuļauto ēra veicināja arī ASV autosporta izaugsmi. Dienvidu štatos attīstījās Drag Race sacensības un īpašu popularitāti izpelnījās Bonvilas Sāls pludmales ātrumsacīkstes, kas savu popularitāti nav zaudējušas arī mūsdienās, pāraugot par nedēļu garu ātruma festivālu.



Diemžēl tā kā daudzas interesantas lietas beidzas, 70-tajos gados sākās arī muskuļauto ēras noriets. Ekoloģijas normas noteica, ka bezsvina benzīna lietošanai vajadzīga augstāka kompresijas pakāpe, auto kļuva dārgāki un lēnāki, bet dzinēji ekonomiskāki un mazjaudīgāki.

Izstāde „Amerikāņu muskuļauto skaistums” apskatāma katru dienu no pulksten 10:00 līdz 18:00, līdz pat 2012.gada 6.maijam, Rīgas Motormuzejā, S.Eizenšteina ielā 6. Ieejas maksa (iekļauta arī Rīgas Motormuzeja ekspozīcijas apskate):

- pieaugušajiem: 2,00 Ls;

- skolēniem, studentiem, pensionāriem: 1,00 Ls;
- ģimenes biļete: 4,00 Ls;
- bezmaksas: bērniem līdz 7 gadiem; vismaz 10 cilvēku grupas vadītājam; bērnu aprūpes iestāžu audzēkņiem, aprūpes centru, pansionātu iemītniekiem un personām, kuras tos pavada (uzrādot apliecību); citu muzeju darbiniekiem (uzrādot apliecību); politiski represētajiem (uzrādot apliecību); bērniem ar invaliditāti un 1.grupas invalīdiem, personai, kura tos pavada, kā arī 2. un 3.grupas invalīdiem (uzrādot apliecību).

Izmaiņas CSDD nodaļu darba laikos aprīlī un maijā

Ceļu satiksmes drošības direkcijas nodaļu (un tehniskās apskates staciju) darba laiki aprīlī un maijā:

- Zaļā ceturtdiena, 5.aprīlis – darba diena par 1 stundu īsāka;
- Aizkrauklē, Alūksnē, Balvos, Bauskā, Cēsīs, Daugavpilī (reģistrācija un kvalifikācija), Dobelē, Gulbenē, Jelgavā (reģistrācija un kvalifikācija), Jēkabpilī (reģistrācija un kvalifikācija), Jūrmalā, Krāslavā, Kuldīgā, Liepājā, Grobiņas tehniskās apskates stacijā, Limbažos, Ludzas tehniskās apskates stacijā, Madonā, Ogrē, Preiļos, Rēzeknē, Rīgā, Sēpilī ielā 6a, Rīgā, Maskavas ielā 448, Sauriešos, Saldū, Siguldas tehniskās apskates stacijā, Talsos (reģistrācija un kvalifikācija), Tukumā, Valkā, Valmierā (reģistrācija un kvalifikācija) un Ventspilī – līdz pulksten 16:00;
- Rīgā, Bauskas ielā 86 – līdz pulksten 17:00;

- Daugavpilī (tehniskā apskate), Talsos (tehniskā apskate) – līdz pulksten 18:00;
- Jelgavā (tehniskā apskate), Jēkabpilī (tehniskā apskate), Rīgā, Antenas ielā 2, Valmierā (tehniskā apskate) – līdz pulksten 19:00;
- Lielā piektdiena, 6.aprīlis – brīvdiena;
- Klusā sestdiena, 7.aprīlis – strādā tās tehniskās apskates stacijas, kurām sestdienas ir darba dienas, darba laiks par 1 stundu īsāks (izņemot Talsu nodaļu, kura nestrādā tehnisku iemeslu dēļ):
- Daugavpilī (tehniskā apskate), Grobiņas tehniskās apskates stacijā, Valmierā (tehniskā apskate) – līdz pulksten 13:00;
- Jelgavā (tehniskā apskate), Jēkabpilī (tehniskā apskate), Rīgā, Antenas ielā 2, – līdz pulksten 14:00;

Konkursa «Labākā CSDD satiksmes drošības skola» 2011. g. sezona noslēgusies

CSDD konkursā „Labākā CSDD satiksmes drošības skola” 2011. gada sezonā uzvarējuši Ādažu vidusskola. 2. vietā ierindojusies Kuldīgas Alternatīvā sākumskola, bet 3. vietā – Kandavas Kārļa Mīlenbaha vidusskola. Pareizs, ka aprīlī CSDD labāko skolu skolēnus un viņu pedagogus sveikti īpašā pasākumā, kas plānots Rīgas Motormuzejā.

Par pamatu rezultātu noskaidrošanai, kā ik gadu, kalpoja skolu (komandu) iesaistes aktivitāte un sasniegtie rezultāti divos CSDD rīkotajos ikgadējos pasākumos jaunajiem satiksmes dalībniekiem – konkursā 6.-8.klašu skolēniem „Gribu būt mobils!” un sacensībās „Jauno satiksmes dalībnieku forums”, kurā piedalās 4.-6. klašu skolēni.

Īpaši uzticama ir 1.vietas ieguvēju Ādažu vidusskolas dalībnieku pērn demonstrētā ieinteresētība un aktivitāte, kā arī gūtie panākumi konkursā „Labākā CSDD satiksmes drošības skola”, kopvērtējumā izcīnot 198

punktus. No šīs skolas konkursā „Gribu būt mobils!” piedalījās 37 komandas, kas ir rekordskaitlis no viens izglītības iestādes konkursa vēsturē. Savukārt no „Gribu būt mobils!” Rīgas reģiona desmit pusfināla komandām trīs bija no Ādažiem, ierindojoties attiecīgi 5., 9. un 10. vietā.

Turklāt Ādažu vidusskola, par īpašu mērķi izvirzījusi to, ka ikviens 6. klases skolēns, noslēdzot šo un turpmākos mācību gadus, kļuvis par pilntiesīgu jauno satiksmes dalībnieku un ieguvis velosipēdista apliecību.

Kuldīgas Alternatīvā sākumskola 2011. gadā abās sacensībās kopā izcīnīja 140 punktus, kas ir ievērojams panākums, ņemot vērā, ka skolā mācās tikai nepilni 260 audzēkņi (salīdzinājumam Ādažu vidusskolā – gandrīz 1000). Turklāt sākumskolās ir skolēni tikai līdz 6.klasei, kas, salīdzinot, piemēram, ar pamatskolām vai vidusskolām, sašaurina šādu skolu dalības iespējas konkursā „Gribu būt

mobils!”. Taču neraugoties uz to, konkursā „Gribu būt mobils!” Kuldīgas skolu pārstāvēja četras komandas, bet savā – Liepājas reģiona pusfinālā – viena komanda ierindojās augstajā 2. vietā. Savukārt sacensībās „Jauno satiksmes dalībnieku forums” no Kuldīgas Alternatīvās sākumskolas bija 11 komandas. Kuldīgas skola ir īpaši uzticama par to, ka CSDD pasākumos aktīvi piedalās ik gadu un sasniedz augstus rezultātus.

Savukārt 2011.gada konkursa „Labākā CSDD satiksmes drošības skola” 3. vietas ieguvēja – Kandavas Kārļa Mīlenbaha vidusskolu abos sezonas konkursos pārstāvēja 14 komandas, kopvērtējumā izcīnot 139 punktus. Konkursā „Gribu būt mobils!” no Kandavas piedalījās 13 komandas, turklāt reģiona pusfinālā no desmit komandām deviņas bija no Kandavas, tajā skaitā – pusfināla uzvarētāji. Savukārt sacensībās „Jauno satiksmes dalībnieku forums” Kandavu pārstāvēja viena komanda.

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 (viegajiem 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 Sēpils 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 Jauncellīnes iela 5, Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 65124245	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 Robežiera iela 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 64022888
BAUSKA, R TA Upmalas iela 2 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	MADONA, R TA Soules 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 64181859	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	RĒZEKNE, R TA K Jupatovkas iela 1a Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 pirmdienās 8.30 - 19.00 K IP 64622358
DOBELE, R TA Liepājas šoseja 29 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	TA Ludzā, Rūpniecības iela 2e 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	SALDUS, R TA Saldus apvedceļš 10 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 pirmdienās 8.30 - 19.00 IP TA 63881718
JELGAVA, R K Satiksmes iela 2a Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00 K IP 63021396	TALSI, R K Loidzes iela 9 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 63224427
TA Satiksmes iela 2a Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00, sestdienās 8.30 - 15.00	TA Blumberga iela 9 Pirmd., otrd., trešd., piektdienās 8.30 - 17.00 Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00 IP TA 63224370
JĒKABPILS, R K Ā. Elksnes 2 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 65231730	TUKUMS, R TA Zemītes iela 5 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 63122505
TA Ārijas Elksnes iela 2a Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00 sestdienās 8.30 - 15.00	VALKA, R TA Varoņu iela 51, 51a Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 64781363
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	VALMIERA, R K Lāčera 3 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 64220786
KRĀSLAVA, R TA Indras iela 28c Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	TA Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00 sestdienās 8.30 - 14.00 IP TA 64281215
KULDĪGA, R TA Planīcas iela 69 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 63341185	VENTSPILS, R TA Gonību 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
R TA K IP 3.5t Transportlīdzekļu reģistrācija Tehniskās apskates stacija Vadītāju kvalifikācija Iepriekšējais pieraksts Tehniskās apskate automobiļiem ar pilno masu virs 3,5 t	

VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS

apkalpošana
ejļu maiņa
garantija

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

SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO
TRANSMISIJU REMONTA CENTRS

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

Silver
Crown

Amerika ir tepat

«KIA Sorento» / «Dodge Durango» degustācija

➤ Turpinājums no 2. lpp.

paredzēts. Vizuāli gan abu brālēnu radniecību nojaust ir pagrūti. „Durango” pēc skata ir krietni brangāks, un arī virsbūves garumā par 25 cm pārspēj „Grand Cherokee”. „Durango” ārējie izmēri (garums/platums/augstums) ir



5075/1942/1800 mm, riteņu bāze 3042 mm. Tas pārspēj „Sorento” garumā par 391 mm, platumā par 57 mm un augstumā par 91 mm. Vizuāli pat šķiet, ka vairāk. „Durango” iespaidīgā izmēri, brutālie sejas vaibsti, raksturīgā krusta zīme uz platās radiatora restes, 22 collu augstprofila riepas — tas viss kopā sākotnēji rada tādu kā izbīli. Melns, liels un elegants kā flīgelis. Kravas auto izmēram atbilstošie riteņi uzstādīti uz spožiem vieglmetāla diskām. Īsts lielceļu kuģis, kas mirdz hroma, stikla un neticami spilgti melnas krāsas toņa spožumā uz balta sniega fona. Auto no attāluma ir proporcionāls un glīts, taču līdzās citiem transportlīdzekļiem — milzīgs kā okeāna tankeris starp ātrgaitas kuteriem. Masīvā radiatora reste ar hromētu apmalīti, spoguļi, kas lielāki par virtuves televizora ekrānu — tas viss atstāj fundamentālu iespaidu. Latvietis parastais nekad neatzīsies, bet... man šoreiz tiešām šķiet, ka ikdienā Latvijas apstākļos tik liels auto ir bezjēdzīgs. Un tad atcerējos par maziem vīreļiem ar lielu naudu un lieliem kompleksiem. Jā, ja gribas izcelties, tad šis ir īstais auto! Uz koši melnu „Durango” cilvēki atskatīsies biežāk, nekā uz visām kajeņiem un landroveriem, pat ja tie būtu nokrāsoti koši oranži...

Ieslīdot augstu novietotajā platajā vadītāja sēdekli un aizverot masīvās durvis ar trīskāršu blīvējumu, izmantoju brīdi, lai izbaudītu īpašu filingu. Nudien gribas sajūsmināti šo nosaukt par stilīgāko amerikāņu auto interjeru, kāds degustācijas gaitās jebkad pieredzēts! Šeit ir amerikāņiem neraksturīgi eleganti nostrādāts salons, kas pie tradicionālā amerikāņu stila pieradušam cilvēkam liek brīnīties par izvēlēto materiālu kvalitāti. Ne miņas no „Caliber”, „Nitro”, „Commander” un citos agrāk izmēģinātos amerikāņu plaša patēriņa automobiļos sastopamās materiālu cietības. Augstvērtīga, mīksta plastika. Ādas stūre ar smalku koka gredzena ietvaru tai apkārt vien ir ko vērtā! Kaut ko līdzīgu gadījies redzēt vien prestižos „Mercedes”. Skaisti, patīkami un dārgi. Lieliski, klubkrāšiem līdzīgi sēdekļi un smalka

dabīgā āda auto interjeru padara līdzīgu bankiera kabinetam. Optimālu sēdpoziciju ļauj izvēlēties elektriski regulējams sēdeklis un stūre. Viduskonsole ir vāciski lakoniska un informatīvi nenoslogota. Daudzkanālu ventilācijas sistēma nodrošina optimālu

pie Jūrmalas caurlaižu automāta — beidzot monētu var ērti iemest automātā, nestiepjoties uz augšu. Izrādās — korupcijas galvaspilsētā jau sen ir zinājuši, cik lielam ir jābūt kārtīgai jūrmalas apmeklētāja auto! Dodamies tālāk Tukuma virzienā, un tikai sniegotajos otrās šķiras ceļos beidzot esmu harmonijā ar šo 360 ZS mašīnu, kurai zem motora pārsega ir leģendārā 5,7 litru „HEMI” V8 spēkstacija. Iespaidīgs griezes moments labi „ceļ” divarpus tonnu smago auto, kad vien tas ir nepieciešams. Astoņu stabuļņu ērģeļu skaņa ir fantastiska, bet tikpat cienījams ir arī degvielas patēriņš. Šķiet, ka šis auto ir gatavs apēst visu, ne tikai to, kas atrodams degvielas tvertnē. Jā, ne visiem ir tādas algas, lai varētu atļauties to regulāri piebarot ar degvielu. Uz šosejas, braucot ar 90 kilometriem stundā un izmantojot krūiza kontroli, elektroniskā MDS sistēma atslēdz pusi no cilindriem un auto ēd krietni mazāk, bet tāpat daudz. Taču, par laimi, mūsu „Durango” uzsēdināts uz gāzes diētas — aprīkots ar gāzes iekārtu —, tādēļ kopējā apetīte tam ir vidēji ap 10 litriem uz 100 km — gandrīz kā parastam vieglajam ar 2,0 litru benzīna dzinēju. Pats galvenais, ka no ārpuses līdz cilvēki to pat nenojauš, viņiem liekas, ka es varu atļauties braukt kā naftas šeihs.

Ar neatkarīgo piekari visiem četriem riteņiem, kas aizgūta no „ML Mercedes”, un gandrīz ideālu svara sadalījumu 50:50 „Durango” ir ieguvis tādas braukšanas manieres, kādas diez vai jebkad iepriekš ir bijušas sastopamas amerikāņu apvidus mašīnām. Balstiekārtas (tā ir tāda pati kā jaunajam „Jeep Grand Cherokee”) regulējums labi piestāv Latvijas apstākļiem — auto līgani šūpojas pa bedrainajiem ceļiem. Salīdzinot ar „Sorento” degustācijas braucienu, šķiet, ka visas Latvijas ceļa bedres pēkšņi kāds ir akurāti aizlāpījis. Arī ceļa trokšņi vairs nav problēma. Taču „Durango” vairāk sasveras likumos, slinkāk klausā stūrei un vairāk šūpojas nekā „Sorento”. Toties uz taisnas šosejas 360 ZS spēkstacijas jauda ļauj pārgalvīgi joņot, vizdegunīgi aizdzenot visus šķēršļus transporta plūsmā, taču ar šo mašīnu gribas peldēt nesteidzoties — kā kreiserim, nevis skriet kā ātrgaitas kuterim. Šo sajūtu nerada ekonomiski apsvērumi, bet auto majestātiskums. Lielais dzinējs vienmērīgā ātrumā ir gandrīz kluss, atgādinot par sevi tikai pašatrinājumā ar V8 motoriem raksturīgo rūkoņu. Pirms iespiest gāzi grīdā, ik reizi gribas ieklausīties šajās varenajās ērģelēs ar griezes momentu, kas kā katapults uz priekšu aizlīdzinātu ne tikai šo divarpus tonnas smago



monstru, bet pat kravas auto. Iespējot pedāli grīdā, auto ar amerikāņiem raksturīgo aizmieri sevi nosēdina, tad nenormāli varena rēciena pavadījumā metas rīt kilometru pēc kilometra. Mēģinot noturēt likumā šo neticami pašatrināto milzīgo masu, nākas secināt, ka sakere ar ceļu ir pietiekama, taču eiropieša sajūtām stūre varētu būt informatīvāka, lai rastos vēlēšanās enerģiski izziņēt likumus. 2012. gada jaunums „Durango” modeļiem ar „HEMI” V8 dzinējiem ir automātiskā transmisija, kas ļauj vadītājam izvēlēties kādu no sešiem pārnēsumiem, pārslēdzoties manuālajā režīmā. Taču automāts darbojas bez kļūdām, un šoferītim par automātiskās transmisijas esamību būs jāatceras tikai gadījumā, kad nepieciešams braukt atpakaļgaitā. Tas nemaz nav tik sarežģīti —

jāskatās tikai monitorā, kurā redzams viss, ko rāda atpakaļskata kamera. „Durango” ir komfortabls krossovers ar septiņām vietām, taču tas nav pavisam zaudējis arī bezceļu spējas, jo ir apveltīts ar 207 mm klīrensu un aprīkots ar jaunākās paaudzes „Quadra Drive II” pilnpiedziņas transmisiju, kas ir identiska „Grand Cherokee”. Elektroniskais vadības bloks spēj operatīvi mainīt griezes momenta sadalījumu starp tiltiem un sarežģītos braukšanas apstākļos pievadīt līdz pat 100% jaudas vienam ritenim, ja pārējiem pavisam zudusi sakere. „Dodge Durango” ar 5,7L V8 dzinēju cena ir 37 337 latī, bet par gāzes iekārtu nāksies piemaksāt apmēram tūkstoš eiro.

Degustācijas secinājumi

Kaut arī atšķirīgi, šie abi auto tomēr savā ziņā ir tik ļoti līdzīgi ar savu monumentālo pamatīgumu. Tie izstaro drošību un pārliecību un nebaidās ne no kā. Ja tev vajadzēs, tad jebkuros laika un ceļa apstākļos tie spēs vienā mirklī aizvest līdz pašam saulrietam... Lieliska izvēle, ja nepieciešams liels, komfortabls auto ar plašu aprīkojumu un septiņām sēdvietām, tas ir pietiekami reprezentabls ikdienā un nepievels arī pavisam sliktos ceļa apstākļos.

„Kia Sorento” plusi: pievilcīgs izskats, ietilpīgs salons un liels bagāžnieks, spēcīgs un ekonomisks dīzeldzinējs; minusi: par šādu cenu varētu vēlēties komfortablāku gaitu un augstvērtīgāku interjera apdares materiālus.

„Kia Sorento” ir liels, elegants, sportisks un pašapzinīgs. Pieradināts asfaltam. Tam vairs nav bezceļnieka auras, kuru priekštecim sniedza pamatīgs rāmis un vienkārši, nesalaužami, agregāti. Taču, ja godīgi — tās ir īpašības, kuras tā īsti spēj novērtēt tikai 10% dīpu īpašnieku — lauksaimnieki un bezceļu braukšanas fanātiķi. Pārējiem gribas izbaudīt prestižu, drošību un komfortu — jaunajam „Sorento” tas viss piemīt ar uzvižu. Turklāt auto kļuvis septiņvietīgs. Vēra ņemama alternatīva japāņu un vācu ražojuma

apvidus automašīnām. „Sorento” bez kautrēšanās var noparkoties blakus jebkuram „Q7”, „Cayenne” vai „Touareg”, un kaimiņi tāpat nesapratīs, ka šis ir lētāks auto.

„Dodge Durango” plusi: iespaidīgs auto, kuram ir iespaidīga jauda, komfortabla gaita, lieliska interjera kvalitāte, daudz vietas pasažieriem un bagāžai; minusi: dzinējs pārlietu negausīgs, vadāmība nedaudz nekonkrēta, iespaidīgie izmēri rada neērtības pilsētā.

„Durango” ir kā Kapteinis Amerika, kas dod demokrātiskās lielvalsts triecienu pa japāņu ambīcijām un bavāriešu uzpūtību. „Durango” ir grūti nepamanīt starp citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, tas ir apveltīts ar greznu salonu, piebāzts ar komforta un drošības aprīkojumu, turklāt septiņvietīgs. Milzīgie spoži mirdzošie frontālie luksturi ieskauj masīvo radiatora resti, kuras izmēri un draudīgais skats sastrēgumstundā ceļu atbrīvo efektīvāk par greidera lāpstu. Reti gadās no augšas noraudzīties uz „Land Rover”, „BMW X5” un „Porsche Cayenne”, un, ja vēl šie auto katrā krustojumā tev dod ceļu... Tieši tādēļ daudziem Latvijā tas varētu būt sapņu auto, ar kuru justies pārliecinātām virietim jebkuros apstākļos.



Profesionāls
**STŪRES IEKĀRTU UN
AGREGĀTU**
remonts
ar garantiju

**AUTO
PIEKĀRES
UN VIRSBŪVJU**
remonts, krāsošana

SIA **AUTO RITMS**
Rīga, Jelgavas iela 66
Tāl. 67612501 Mob.t. 29473759

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

**AUTOMAŠĪNU ELEKTROIEKĀRTU
DIAGNOSTIKA.** Iespēja izbraukt pie klienta.
ELEKTROIEKĀRTU REMONTS.

STŪRES MEHĀNISMU,
sūkņu remonts,
diagnostika.
Garantija.

SIA **“AM AUTO”**
Brīvības 193, Rīga
Tāl.: 29427911, 67297907

katru dienu no 11.00 līdz 23.00

«RECRO» automātiskās pārnesumkārbas

► Turpinājums no 1. lpp

kurus apmāca nu jau esošie meistari, kuri nesen vēl paši bija mācekļi. Man ir gandarījuma sajūta, ka saviem darbiniekiem varam dot iespēju labi nopelnīt savā dzimtajā novadā un viņiem nav jāmeklē laime svešumā. Ir jūtams izglītotu mašīnbūves inženieru trūkums, tādēļ arī pie šā „augstākā ešelona” speciālistu sagatavošanas nopietni strādājam.

Autobraucēji aizvien biežāk izvēlas sev auto tieši ar automātisko pārnesumkārbu. Kuri auto modeļi ir visbiežākie ciemiņi „RECRO”, un kādi ir bojājumu cēloņi?

— Katram agregātam ir savs ekspluatācijas laiks, un mums nākas saskarties gandrīz ar visu ražotāju izstrādājumiem. Ar vieniem biežāk, citiem — retāk, bet, tā kā mūsu klienti ir no ļoti dažādām valstīm, piemēram, no Itālijas, Krievijas, Kipras, Islandes, tad īpaši izdalīt konkrētu marku nevaru, jo katrai valstij ir savs īpašs autoparks, kuru raksturo šīs valsts likumdošana, pilsoņu labklājība, populācija, nacionālās īpatnības. Mūsu specializācija ir tikai jaunākās



paaudzes pārnesumkārbu modeļu remonts, tādēļ varu teikt, ka ir sarežģītas un ļoti sarežģītas pārnesumkārbas, kurās svarīga loma ir vadības elektronikai, adaptīvajam intelektam. Ir vadības sistēmas ar savu IP adresi. Tās nosūta datus tieši ražotājam, kas dod tam iespēju attālināti novērot pārnesumkārbas darbību, novērst darbības nepilnības, kā arī veikt programmatūras papildinājumus. Nereti problēma ir nevis pašā pārnesumkārbā, bet automašīnas datu bāzē, kas sniedz neprecīzu informāciju par automašīnas sistēmu stāvokli. Tas nozīmē, ka pirms pārnesumkārbas remonta primāra ir automašīnas datu bāzes diagnostika. Pašu pārnesumkārbu bojājumu visbiežākie iemesli ir materiālu virskārtas dimensionālās vai strukturālās

izmaiņas jeb izdilums. Protams, izdilums ir neizbēgams, taču šo procesu var krietni attālināt, laikus veicot apkopes ne tikai pārnesumkārbai, bet VISIEM automašīnas mezgliem, kuri ietekmē pārnesumkārbas darbību — dzinējam, sadales kārbai, piekarei, bremžu sistēmai un pat stūres mehānismam, ko parasti ignorē.

Tu minēji, ka pārnesumkārbas ved no Krievijas, vai tad viņi nevar tās saremontēt paši pie sevis? Arī auto servisa iecirknī uz pacēlājiem maniņu automobiļus ar Krievijas un Lietuvas numura zīmēm.

— Cēsis atrodas ļoti izdevīgā vietā. Igaunija — blakus, līdz Rīgai 90, bet līdz Pleskavai — 200 kilometru. Klienti pie mums brauc pēc kvalitātes un garantijas, kas mums ir visgarākā industrija — līdz 100 000 km vai 36 mēneši. To spējam panākt, pateicoties mūsu aprīkojumam, neatlaidīgam izpētes un izmēģinājumu laboratoriju darbam. Katra rezerves daļu piegādātāja produkcijas kvalitāte tiek stingri pārbaudīta ilgmūžības testos, un ražošanā nonāk tikai mūsu prasībām atbilstoši produkti. Starp citu, nepareiza izvēle mūžīgajā kompromisā starp komplektojošo detaļu kvalitāti un cenu daudzus autoražotājus ir nostādījusi neveiklā situācijā — par to liecina ik pa laikam dzirdamie rūpnicu atsaukumi. Salīdzinājumā ar minētajiem masveida ražotājiem mums ir vieglāk izdarīt izvēli, jo pamatā mums ir sīksēriju ražošana, kurā, piemēram, 5 eiro sadārdzinājums attiecībā pret produkcijas cenu pašizmaksu būtiski neietekmē. Tādēļ vienmēr izvēlamies tikai labākās rezerves daļas.

Šobrīd vairs nav nozīmes, kur ES atrodas remontējamā pārnesumkārbā. „RECRO” loģistikas vienības apkalpo Baltiju, bet tālākiem sūtījumiem izmantojam profesionālo kurjeru pakalpojumus. Vistālākie pastāvīgie klienti mums ir Kiprā. Katra pārnesumkārbā ir hidrotransformators tiek testēts un tikai tad kopā ar uzstādīšanas instrukciju nosūtīts klientam.

Latvijā populārs ir „RECRO” evakuatora pakalpojums. Mēs saņemam klienta automašīnu viņa norādītajā adresē, aizvedam pie sevis uz rūpnicu un pēc remonta to nogādājam atpakaļ.

RECRO gatavās produkcijas noliktavā ir pārnesumkārbas, kuras paredzētas apmaiņai. Ko nozīmē apmaiņas fonds, un kam tas paredzēts?

— Apmaiņas fonds sašina klientu apkalpošanas laiku. Piemēram, šorīt no Daugavpils zvanija klients, kuram steidzami bija nepieciešama pārnesumkārbā. Mūsu noliktavā tāda bija, un mēs to jau pēcpusdienā piegādājām adresātam, pretī saņemot remontējamo. Galvenais nosacījums apmaiņas pārnesumkārbām: tās ir nomontētas, bet nav izjauktas.

Ikvienu klientu uztrauc divi jautājumi — cenas un garantija. Ko piedāvā „RECRO”?

— Cenas ir draudzīgas. Par to liecina mūsu lielā noslogotība. Visai produkcijai mēs dodam līdz 36 mēnešu vai 100 000 km nobraukuma garantiju. Šādi garantijas nosacījumi liecina par kvalitāti, un klients var būt drošs, ka „RECRO” uzņemas atbildību par savu paveikto darbu.

Cilvēki ātri pierod pie ērtībām, braukt ar automātisko pārnesumkārbu ir ērti — it īpaši tad, ja to novērtē tie, kuriem pa metrinām jāriepinās pa pilsētas sastrēgumiem. Bet tikai tad, kad automātiskā pārnesumkārbā sanīkojas, mēs sākam saprast komforta patieso cenu — reizēm remonta izmaksas ir līdz 35 % no automašīnas tirgus vērtības. Lai „neielidotu” dārgā remontā, sekojiet līdzi sava auto tehniskajam stāvoklim! Neaizmirstiet laikus veikt diagnostiku, eļļas un filtra nomaiņu ne tikai auto dzinējam, bet arī automātiskajai ātrumkārbai. Pameklējiet informāciju par to, kā pareizi lietot automātisko ātrumkārbu dažādos braukšanas režīmos, un jūsu auto brauks bez bēd.



A Ceļojuma piezīmes

Misija iespējama



Ronalds Cimoška

Bieži esmu domājis par to, kas īsti vieniem cilvēkam liek darīt lietas, kuras citiem liktos pilnīgi nepieņemamas? Tas droši vien ir mērķis. Ja cilvēkam ir ideja un viņš skaidri zina savus mērķus, tad veids, kā tos sasniegt, atnāks pats.

Pirms kāda laika manā rīcībā nokļuva informācija, ka „California Superbike School” rīko trases braukšanas kursu slavenajā Silverstounas trasē, Anglijā. Tāpat uzzināju, ka braukšana notiks nevis mazajā treniņu aplī („stowe”), bet lielajā trasē, kurā notiek starptautiska mēroga sacensības, ieskaitot arī „Moto GP” un F-1. Nolēmu, ka šādu iespēju garām laist nebūtu prāta darbs, pieredzes paplašināšanas nolūkā (galu galā tie, kas apmeklē „RC Unlimited” motobraukšanas skolu, arī gaida kādus jaunus braukšanas paņēmienus, ko iemācīties) pieteicos uz CSS 2. un 3. līmeņa kursu šā gada 19. un 20. martā.

Tuvojoties, noteiktajam datumam, aizvien vairāk sāka izskatīties, ka uz Angliju tomēr būs jādodas ar savējo „Yamaha Fazer 600”. It kā ar to vēl būtu par maz, mazāk nekā nedēļu pirms izbraukšanas datuma smagi saslimu. Kad līdz izbraukšanai bija atlikusi pusotra diena, mana temperatūra vēl aizvien turējās ap 38,5 °C, bet arā temperatūra — ap 0, +2 °C. Ģimene un draugi visādi centās mani atrunāt no brauciena, bet ātri vien saprata, ka no nospraustā mērķa mani nevarētu atturēt pat trešais pasaules karš, un atmēta ar roku. Pēc antibiotiku trieciendevas izdzeršanas izbraukšanas dienas rītā (piektdiena, 16. marts) temperatūra jau bija nokritusies līdz 37 °C, kas man nozīmēja, ka brauciens notiks.

Ģimene ar klusām šausmām noraudzījās, kā es, braukdams pa sniegu, lēni izgaiss skatienam. Ņemot vērā, ka civilizācija vēl tik drīz nenonāks visos Latvijas nostūros, līdz šosejai 6 km nācās cīnīties ar dubļiem, ledu un sniegu. Uzpildīju degvielu Jelgavā „Lukoil” un devos Lietuvas virzienā, jo plkst. 23 no Klaipēdas uz Ķīli (Vācija) atgāja prāmis. Šādu maršrutu izvēlējos, lai iegūtu papildu diennakti sevis apārstēšanai.

Braucot pa Lietuvu, pārņēma visai interesantas sajūtas, ceļmalās un mežos gul sniegs, ezeri un upes aizsalušas, turklāt drīz vien iestājas tumsa un kļuva vēl vēsāks. Bet pārbaudījumi ar to vis nebeidzās — 65 km pirms Klaipēdas sākās migla. Aukstumam pievienojās mitrums un redzamība labi ja 10—15 metru. Līdz Klaipēdai braucu, vadoties tikai pēc joslu sadalošajām līnijām. Uzpildīju degvielu, sasildījos „Statoil” un devos uz prāmi.

Lietuviešu biznesa īpatnības

Saskaņā ar internetu norādīto informāciju biļete līdz Ķīlei (1 persona + motocikls) maksā 65 EUR. Iepriekš sazinoties pa telefonu, uz jautājumu, kāda ir situācija ar brīvajām vietām un vai ir nepieciešams rezervēt biļeti, man laipni atbildēja, ka vietas ir, ka rezervēt tās nav nepieciešams un ka nav nekādu problēmu biļetes nopirkt ostā. Ierodoties ostā, jaunkundze kasē man paziņo, ka biļetes cena esot 95 EUR! Bet tādēļ, ka es pārku biļeti ostā man vēl esot jāpiemaksā 7 EUR!!! Kad biju pateicis visu, ko domāju par viņu prāmju kompāniju, viņu mātēm un tuvākajiem radiniekiem, es uzdevu vienu vienkāršu jautājumu — kāda @@@ pēc mājas lapā ir norādīta cena 65 EUR? Man tika sniegta tikpat vienkārša atbilde, ka tāda cena tiešām ir, bet tikai tad, ja iepriekš biļete pasūtīta un apmaksāta! Ņemot vērā, ka atpakaļceļa vairs nebija, nācās nagu maucējiem piemaksāt. Domājat, ka uz šīs jautrās nots viss beidzās? Kā tad! Noskaitu biļešu pārdevējam eiro, bet viņa lepnī paziņo, ka eiro netiek pieņemti, maksājumi notiek tikai litos. Ņemot vērā, ka aiz dusmām jau biju sasniedzis vārišanās temperatūru, sarunas turpinājums norisinājās jau diezgan augstos toņos: „Kāda vēlņa pēc, jūs visur esat norādījuši cenas eiro??? Mājas lapā, pa telefonu un pat šeit, ja tos nepieņemat apmaksai?”

Tas esot tikai VISPĀRĪGAI informācijai. Vai tad es Latvijā arī veiklā maksājot eiro? Viss, priekšskars nolaižas... Labi, ka līdzī bija bankas karte. No biļešu pārdevējas mierīgā toņa, sapratu, ka es tāds te neesmu ne pirmais, ne pēdējais.

20 stundu brauciens ar prāmi tika izmantots gulēšanai un sevis dakterēšanai. Pēc lietderīgi pavadītā laika sestdien, 17. martā, plkst. 20 es nobraucu no prāmja Ķīlē un nospraudu virzienu uz Kalē (Francija). Izrādījās, ka Vācijā naktī nav neko siltāk kā Latvijā, tādēļ pēc dažu stundu brauciena nācās vilkt virsū pilnu lietus tērpa komplektu, lai vismaz kaut kā pasargātu sevi no aukstuma. Brauciens cauri Vācijai notika bez kādiem lieliem pārsteigumiem, izņemot vienu incidentu benzintankā, kad tā darbinieks, neskatoties uz to, ka es iegādājos degvielu un dārgu kafiju, neļāva man sasildīties un ieēst līdzpaņemto pārtiku pie galdīņa benzintankā. Tas viss tika pasniegts ar tādu vispārējā pārākuma toni, it kā viņš būtu vācietis — pasaules priekšsēdētājs, bet — es skudra no tuvējā skudrupūžņa. Ņemot vērā, ka parasti mans pacietības mērs un savaldība beidzas brīdī, kad šādiem tipiem pārveļas pirmais

vārds pār lūpām, sevis savaldīšana dotajā situācijā prasīja diezgan lielu piepūli. Bija jau man prātā ideja, kā šim neizglītotajam un nelaipnajam cilvēkam izskaidrot viņa kļūdainos uzskatus par savstarpējās tolerances un cieņas mijiedarbību individuā attiecībās, bet perspektīva pavadīt nenoteiktu laiku Vācijas autobāņu policijā, skaidrojot Gerkānam un Krāniham, ka viss ir bijis pavisam citādi, nekā viņi to domā, pārāk nieiepriecināja, tādēļ devos tālāk.

Pie Antverpenes notika tas, no kā es visvairāk cerēju izvairīties — lietus nakts laikā. Turklāt lietus atnāca kopā ar viņa draugu vēju, kas nedaudz pasīta uz leju jau tā ne pārāk augsto komforta sajūtu. Lieta tāda, ka mana motocikla vējstikls taisa visai nesaprotamu gaisa virpuli, tāpēc ūdens netek prom no ķiveres stikla. Dienas laikā, tas vēl ir paciešams, bet naktī braukšana pārvēršas par īstu krievu ruleti un prasa ārkārtīgi lielu piepūli. Lietus beidzās tikai 20 kilometru attālumā no Kalē.

Izrādījās, ka frančiem piemīt savdabīga humora izjūta, jo ka ceļu norādes izvietotas ar vienu mērķi — novirzīt jūs no pareizā ceļa. Ja nav līdzī navigators, tad nokļūšana līdz istajam prāmim var izvērsties par gana atraktīvu pasākumu. Braucat jūs, neko jaunu nenojaušot, līdz iebrucat krustojumā ar aplveida kustību, bet tur... visas nobrauktuves ved uz prāmjiem!!! Un nevajag domāt, ka visi viņi atrodas vienā vietā. Īsi sakot, bija interesanti.

Pārceļšanās uz Apvienoto Karalisti notika bez īpašiem starpgadījumiem, izņemot to, ka franči acimredzot ir pārmēuši no lietuviešiem pieredzi prāmja biļešu tirgošanā, jo biļešu iegāde notika pēc gandrīz identiska scenārija kā Klaipēdā. Tā vietā, lai dusmotos, es vienkārši sāku smieties.

Anglija sagaidīja ar zilām debesīm, sauli un... stindzinošu aukstumu. Citiem vārdiem sakot, pirms izbraukšanas no mājām mana ķermeņa temperatūra bija paaugstināta, bet brīdī, kad nokļuvu Silverstounā, tā varētu būt noslīdējusi zem 0 atzīmes.

Karsta vanna, ēdiens un tēja salika visu pa plauktiņiem, un es pēc vienā piegājienā nobrauktajiem 1200 km devos nedaudz nosnausties, lai no rīta ar svaigiem spēkiem dotos trasē.

Pirmdiena, 19. marts. Plkst. 6.50 no rīta. Zilas debesis, balta zāle un gaisa temperatūra zem 0! Motocikli bija pārklājušies ar ledus kārtu, un visi draudzīgi nodarbojās ar savu divu riteņu draugu atbrīvošanu no ledus bruņām. Kamēr tiku līdz trasei (aptuveni 6 km) perforētajā kombinezonā, zobs uz zoba neturējās. Pēcpusdienā gaiss jau bija ieslīdis līdz kādiem +9 °C, un tas jau bija krietni labāk, bet pirmās braukšanas sesijas bija gana atraktīvas. Lai gan riepju sildīšanai tika pievērsta pastiprināta uzmanība, tāpat pirmajos apļos vairākas reizes priekšējais ritenis norāvās sānslīdē. Ņemot vērā, ka tādos laika apstākļos nekāda lielā „gonkošana” nav paredzēta, „Fazer” izrādījās gana piemērots braucamais pirmajai dienai.

Tā nu mēs braukājām, braukājām, kamēr „Fazer” nolēma, ka viņam pietiek. Garajā taisnē ceturtnās braukšanas sesijas laikā piektajā pārturesmā vienkārši aplkusa dzinējs. Sākumā nodomāju, ka beidzies benzīns, jo tas tiešām jau gāja uz beigām, un neitrālajā ierīpinājos pitleinā. Tajā brīdī nodomāju — labi, ka benzīns beidzās tieši šeit un motocikls nebija jāstumj pusi aplā. Tomēr, ielejot benzīnu, braucamais neparko negribēja strādāt. Ļoti ilgi griežot starteri, tas beidzot negribīgi pielēca ar vienu vai diviem cilindriem, pasplaudījās un aplkusa. Vēl daži mēģinājumi beidzās ar to pašu, un beigās pēdējo braukšanas sesiju nācās izlaist.

Ņemot vērā, ka priekšā bija vēl viena diena, nācās irēt „Yamaha R6”, kas jau tā diezgan paprāvo pasākuma budžetu papildināja ar vēl 300 GBP. Nav pārāk maza

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

**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

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



cena par 1,4 h ilgu braukšanu. Bet, ņemot vērā, ka šajā summā ietilpst arī motocikla apdrošināšana pret pilnīgu iznīcināšanu un man nenāksies domāt par sava motocikla taupīšanu atpakaļceļam, nolēmu pilnā apmērā izmantot likteņa dāvāto iespēju. Galu galā asinis uzsita arī draudzīgā īra (jūs jau zināt, kā īriem patīk angļi) noklausītā skolas mehāniķa vaimanāšana par to, ka, lūk, nevajadzējais dot tam trakajam latvietim īres motocilu, jo es nokaušot arī to. Divaini ļautiņi...

Nākamajā dienā ap pusdienlaiku jau gaiss un trases segums iesila pietiekami, kas nozīmēja, ka varēs sākt braukt daudz ātrāk. Turklāt, ņemot vērā, ka mēs trešā līmeņa grupā bijām diezgan maz cilvēku, braukšanas sesijas notika kopā ar četriem (augstākā) līmeņa braucējiem. Pēdējās divās nodarbībās uzdotie vingrinājumi bija diezgan vienkārši, un daļa braucēju atlikušās divas braukšanas sesijas izmantoja, lai „atvilktu” pēc sirds patikas. Kā rezultātā atsevišķu braucēju vidū

izvērtās īstas cīņas par to, kurš būs ātrāks. Droši vien, ka daudziem ir zināma šī sajūta, kad esat nolēmuši „vienkārši pabraukt, nekur pārāk neskrienot”, un te pēkšņi kaut kāds tips „aizstiep” jums garām... Ko nu? Asinis galvā, gāzes rokturis līdz galam, un pakaļ „pāridarītājam”. Pēc tam jau skolas vadība sāka manāmi nervozēt un lūdza braucējiem nebraukt ātrāk par 85% no savām spējām un neaizmirst, ka tās esot mācības, nevis sacīkstes. Domāju gan, jo vismaz trīs „atvilkt” gribētāji brauca ar īrētajiem skolas motocikliem. Daļai braucēju pēkšņi iestājās neizprotams kurlums, un viņi neko no skolas vadības teiktā vairs nevarēja sadzirdēt.

Visu cieņu studentiem no ceturtdā līmeņa, jo puiši brauca ļoti cienījami. Vajadzēja krietni piepūst vaigus, lai divus no viņiem „nokostu”. Trešais mērķis — aziātiskas izcelsmes angļis — izrādījās diezgan ciets rieksts, jo divus aplus nekādi nesanāca viņu „nomedīt”. Tomēr beigu beigās vienā „S” veida pagriezienā

jauktā angļu-japāņu komanda (kā gan vēl nosaukt angļu japāņi) padevās Latvijas izlasei. Ātrums, ar kādu mēs ienīrām pirmajā pagriezienā, viņam izrādījās par lielu, un, nespējams pietiekami ātri pagriezt motociklu nākamajam pagriezienam, viņš izlidoja no trases. Par laimi, braucējam izdevās noturēties un nenokrist, tā ka viss beidzās labi. Diena aizvadīta ar dubultu gandarījumu: apgūtas daudzas interesantas sporta braukšanas tehnikas un nelielās improvizētās sacīkstēs vietējiem pierādīts, ka mēs arī neesam ar pliku roku ņemami.

Tālākie notikumi risinājās bez īpašiem starpgadījumiem — tika sarunāts ar kravu pārvadātājiem nogādāt priekšlaikus aizgājušo „Fazera kungu” uz mājām, pašam iegādāta biļete uz lidmašīnu, un ar pārsēšanos Šarla de Golla lidostā, Parīzē, pēc dažām stundām ceļojums beidzās lidostā „Rīga”.

„RC Unlimited” motobraukšanas skola palīdz braucējiem apgūt daudz augstāka līmeņa braukšanas prasmes, kas padarīs motociklu ne tikai par drošu braukšanas līdzekli, bet arī palīdzēs jums kļūt par īstu braukšanas profesionāli. Lai droši pārvaldītu motociklu nepietiek ar tām zināšanām vien, kuras nepieciešams apgūt, kārtojot valsts eksāmenu CSDD A kategorijas vadītāja apliecības iegūšanai. Vēl vairāk — šo ierobežoto prasību daudzums ir ārkārtīgi bīstams, jo nesatur zināšanas par tām motocikla pārvaldīšanas tehnikām, bez kurām motocikls tiešām pārvēršas par paaugstinātas bīstamības transportlīdzekli.

Starp citu, „RC Unlimited” motobraukšanas skolā mācās arī motoskolu instruktori, lai iegūtu A kategoriju.

Jau 7 gadus braucu ar motociklu, braucu diezgan labi, kādēļ man būtu jāapmeklē šādi kursi?

Pamatā braucēji pāvērtē savas braukšanas prasmes līdz brīdim, kad atgadās kāda avārijas situācija, kurai viņi nav gatavi. Nerūnāsim par jaunāko, bet tā notiek ļoti bieži.

Kā liecina aptaujas rezultāti, praktiski visi braucēji, kas izgājuši apmācības kursus, atzīst, ka pat nav nojautuši par 90% to zināšanu un iemaņu eksistenci, ko apguva „RC Unlimited” motobraukšanas skolā.

Mēs mainīsim jūsu priekšstatus par braukšanu ar motociklu!

Pieteikšanās un informācija par kursiem rcunlimited@inbox.lv vai pa tālruni + 371 29 222 431



Rc Unlimited motobraukšanas skola

Kas tas ir?

«RC Unlimited» motobraukšanas skola dibināta un darbojas ar mērķi iemācīt braukt ar motociklu nesalīdzināmi augstākā un drošākā braukšanas līmenī, nekā tas bijis līdz šim.

Kurš vada apmācības procesu?

Motobraukšanas skolu vada AUTOINFO moto sadaļas redaktors un motobraucējs ar 19 gadu ilgu braukšanas pieredzi Ronalds Cimoška. „RC Unlimited” vadītājs regulāri brauc pieredzes apmaiņā uz labākajām pasaules motoskolām, kas nozīmē, ka arī Latvijas motobraucējiem ir iespēja apgūt efektīvākās motociklu pārvaldīšanas tehnikas.

Kādā veidā notiek apmācības?

Ņemot vērā aizvien pieaugošo intere-sentu skaitu, kopš šā gada ir pieejama vairāku posmu apmācības programma. Tas nozīmē,

ka visa apmācības programma ir sadalīta atsevišķās daļās. Katra daļa atbilst vienas dienas apmācības kursam, kura laikā notiek gan teorētiskās apmācības, gan praktiskās. Šāda apmācības programma ļauj racionāli izmantot brīvo, pieejamo laiku, kā arī apmācāmajam pašam pieskaņot savām interesēm apmācības procesu. Tāpat kā iepriekšējos gados, tiek saglabāta individuālā apmācības programma.

Kur notiek?

Nodarbības notiek sporta kompleksā „333”.

Esmu apguvis/usi braukšanas prasmes auto/moto skolā, kad ieguvu tiesības vadīt A kategorijas transporta līdzekli. Ar ko atšķiras „RC Unlimited” motobraukšanas skola?

A Tehniskais birojs

Padomi tiem, kuri grib braukt ar gāzi

Kaspars Bergmanis

Pirms 13 gadiem, kad Rīgā bija tikai divas auto gāzes uzpildes stacijas un litrs gāzes maksāja tikai 14 santīmus, savam „BMW” uzstādīju pirmo gāzes iekārtu. Auto bija ar vienkāršu karburatora dzinēju un nesagādāja nekādas problēmas ekspluatācijas laikā. Atskatoties uz tā laika auto, ar nožēlu jāatzīst, ka par komfortu ir jāmaksā, jo modernam auto jāliek moderna gāzes iekārta un regulāri jāseko līdzi tās tehniskajam stāvoklim.

Pavasārī mostas ne tikai daba, bet arī Latvijas autobizness. Cilvēki pērk un pārdod automobiļus, aktīvi tos remontē un ceļo. Braukšanai ar autogāzi nevar pārbūvēt visus

tirgo ļoti zemas kvalitātes degvielu. Diemžēl atbildīgās institūcijas nav spējīgas izkontrolēt gāzes kvalitāti, jo nav juridiskā pamata un tehniskās bāzes. Valsts institūcijām pietiek ar sertifikātu, kuru izdevis autogāzes ražotājs. Tā ka nāksies vien samierināties ar zemas kvalitātes degvielu, un to, ka gāzes sistēmas apkopes būs jāveic vismaz reizi pēc katriem nobrauktajiem 15 000 kilometru — lai mainītu filtrus, pieregulētu iekārtas darbību.

Aprikojot ar gāzi japāņu automobili, meistari uzstāda vārstu eļļošanas iekārtu. Vārstu eļļošanas iekārta atgādina medicīnā plaši sastopamo „sistēmu”, kura atkarībā no dzinēja tilpuma ieplūdes kolektorā pilina speciālu eļļu no 5 līdz 15 pilēm minūtē. Šī eļļa



benzīna dzinēja automobiļus. Jāņem vērā: pirms pērkat auto un plānojat tam uzstādīt gāzes iekārtu, aprunājieties ar autogāzes sistēmu speciālistiem — vai konkrēto auto var pārbūvēt braukšanai ar gāzi. Neuzķerieties uz auto pārdevēja apgalvojumiem, ka šo auto var „uzlikt uz gāzi”, pārliecinieties pie pārbūves speciālistiem!

Daudzi autoražotāji, piemēram, „Opel”, „VW”, „Mitsubishi”, „BMW” saviem modeļiem uzstāda arī dzinējus ar tiešās iesmidzināšanas sistēmu — „direct injection”. Piemēram, „VW” grupas automobiļiem ar dzinēja apzīmējumu „FSI” vai „Mistubishi GDI”. Benzīns ar lielu spiedienu tiek iesmidzināts tieši sadegšanas kamerā, un sprauslu dzesēšana notiek, pateicoties cauri sprauslai plūstošam benzīnam. Tiklīdz auto dzinējs tiek pārslēgts braukšanai ar gāzi, benzīna sprauslas vairs nedarbojas, jo degmaisiņums tiek padots caur gāzes ieplūdes sprauslām — benzīna sprauslas nedzesējas, apdeg un nefunkcionē. Šādu auto ar benzīnu piederināt vairs nevar, bet modernās gāzes sistēmas sāk strādāt tikai tad, ja auto ir iedarbināts ar benzīnu.

Braucot ar gāzi, jāņem vērā, ka Latvijā

attīra un neļauj sadedzināt dzinēja vārstus.

Tie, kuri jau brauc ar gāzi, benzīnu pilda ļoti reti. Tik daudz, lai piedarbinātu un uzsildītu dzinēju — daudz benzīna netiek patērēts —, bet gāzei, kuras kvalitāte neiztur kritiku, pieliet klāt degvielas piedevu, kura tīra sprauslas un attīra no uzdeguma vārstus, nevar. Atliek vien lietot to autoķīmiju, kura pievienota benzīnam, un tajās reizēs, kad auto nebrauc ar gāzi, degvielas piedevas veic tām paredzētos uzdevumus.

Valda uzskats, ka tad, ja auto brauc ar gāzi, aizdedzes sveču un dzinēja eļļas mūžs pagarinās uz pusi. Būtu jau labi, bet tas tā nav. Eļļas maiņas intervālu ir noteicis auto ražotājs. Ja nu vienīgi jums ir īpaša iekārta, kura nosaka eļļas kvalitāti, un jūs maināt smērvielu pēc tam, kad eļļa sāk zaudēt savas īpašības. Vadošie smērvielu ražotāji seko līdzi tirgus tendencēm un ir radījuši eļļas, kas tiek rekomendētas automašīnām, kuras lieto gāzi. Savukārt sveces jāmaina pat biežāk, ieteicams pirt atzītu ražotāju izstrādājumus, kuri paredzēti konkrētām auto tieši braukšanai ar gāzi. Kad izdomāsi savu auto aprīkot ar gāzi, prasiet informāciju par iekārtu — kāds ir sprauslu resurss un garantija.

www.rvt-riepas.lv

MICHELIN

RIEPU CENTRS

Lietotas auto riepas no Vācijas R12 līdz R22 sākot ar Ls 5

Lielā izvēlē lietie disk

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

autogāze

GĀZES IEKĀRTU

UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts. Uzstādot iekārtas pie mums, **DIAGNOSTIKA BEZ MAKSAS**

ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās. **AUTO REMONTS.** Piekarei, dzinējiem, elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas, magnetolas, parkošanās senesorus. Uzpildām un remontējam **KONDIČIONIERUS.**

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

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILĒM

uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana

BRC SEQUENT GAS INJECTION SYSTEM

Signalizāciju un imobilizēru uzstādīšana

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

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 nomaiņu, bremžu disku apvērpošanu.
- 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.
- Luktu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.

Motors A5

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

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

VITAMINI TAVAM AUTO



DEGVIELAS IESMIDZINĀŠANAS SISTĒMAS ATTĪRĪŠANAS LĪDZEKLIS
 Noņem oglekļa un citas nogulsnes no degvielas sadalītāja/drozeles korpusa, no inžektoriem un vārstiem. Nodrošina precīzu inžekcijas daudzumu un degvielas izsmidzināšanu.



GAZES DZINĒJU VĀRSTU AIZSARDZĪBAS EĻĻA
 Izstrādāta speciāli automobiļiem ar gāzes dzinējiem. Aizsargā un novērš dzinēja vārstu pārkaršanu. Izmantojama sistēmās, kurās ir speciāls dozators, kurš pilina minūtes laikā 6-8 pīles iepildes kolektorā.



PIEDEVA BENZĪNAM
 Aizsargā benzīna dzinēja degvielas sistēmu pret ūdens un ar to saistīto piesārņojumu. Aizsargā pret rūsu, koroziju un nodilumu. Novērš apdeļojuma veidošanos degvielas vados, filtros un karburatoros.



LZ GRUPA OFICIĀLAIS LIQUI-MOLY PĀRSTĀVIS LATVIJĀ
 BĪKERNIEKU 121H, RĪGA, LV-1021
 TEL: 67248202; 67113517; 67241748
 WWW.LIQUI-MOLY.LV

MOTOREĻĻAS PIEDEVAS AUTOMAŠĪNU KOPŠANA

LIQUI MOLY



«Ford Focus» ar gāzi

Kaspars Bergmanis

Pirmdienas rīts, baudot brokastu kafiju, klausos radio ziņas, kurā diktora balss bezkaislīgi vēsta: „No šodienas degvielas cenas ir pārkāpušas lata sliekšni un 1 litrs E-95 markas benzīna maksā jau 1,01 latu.” Tā jau ir realitāte, degvielas cenas un nodokļi aug, bet daudzu ģimeņu budžeti paliek arvien plānāki. Te es sevi pieķeru pie domas — labi, ka mans auto brauc ar gāzi.

Savu „ēdelīgo” auto pārbūvēju braukšanai ar auto gāzi pirms četriem gadiem. Tā bija viena no pirmajām gāzes iesmidzināšanas sistēmām, kura bija samērā dārga un kurai piemita arī daudzas nepilnības.

Latvijā dīleri nepiedāvāja jaunu auto, kurš aprīkots ar gāzi, motivējot ar to, ka dīzelis ir izdevīgāks, autoservisam nepieciešamas papildu iekārtas, bet tagad arvien pieaugošās degvielas cenas liek mainīt attieksmi un piedāvāt automobiļus ar lētākām braukšanas izmaksām. Vieni no pirmajiem, kuri Latvijas tirgū sāk piedāvāt ar gāzi darbināmus automobiļus, ir „Ford” dīleris „Baltic Motors”. Šoreiz mums bija izdevība pamēģināt jauno „Ford Focus” ar 1,6 l benzīna/gāzes dzinēju, kura jauda 105 ZS. „AutolInfo” septembra

failu atskaņošanas iespēju un elektriskie logu pacēlāji. Šādu darbu vāgi, kurš darbināms ar gāzi, dīleris piedāvā par 11 800 latiem.

„Baltic Motors” pārstāvji mums skaidroja, ka „Ford Focus” ar 1,6 l benzīna dzinēju pārbūve braukšanai ar gāzi ir veikta ar autoražotāja svētību — respektīvi, ar rūpnīcas rekomendā-

brīža pārslēdzas uz benzīnu. Šāda degvielas atpūšanās, veicot apdzīšanas manevru, nav patikama. Fokusam šādas likstas nav.

Atverot dzinēja pārsegu, pamanām vēl vienu ierīci, kura nav manam auto, — vārstu eļļošanas sistēma. Lai paildzinātu dzinēja vārstu mūžu, ir nepieciešama īpašas eļļas



cijām un atļauju. Pērkot „Ford Focus” pie dīlera, nav jāraizējas, ka zudis ražotāja garantija, kas šajos skarajos laikos nav mazsvarīgi — automobiliem taču ir piecu gadu garantija!

Braucam. Iedarbināt ar gāzi pārbūvētu „Focus” var tikai ar benzīnu. Itāliešu „Elpigas” gāzes iekārtas automātika ir noregulēta tā, ka pati pārslēdzas uz gāzes padevi, tiklīdz gāzes sistēma uzsilst līdz darba temperatūrai. Termometra stabiņš rāda –3 grādu zemu temperatūru, darbinām motoru, un uz priekšu. Pēc piecām minūtēm sistēma pārslēdzas uz gāzi. Ja dzinējs ir silts, tad pēc dažām sekundēm benzīna padevi aizstāj gāze. Par degvielas līmeni bākā informē slēdzis, kurā gaismas diodes signalizē par gāzes daudzumu bākā. Deg četras zaļas diodes, un tas nozīmē, ka 53 litru gāzes balons, kurš savu vietu ir atradis rezerves riteņa vietā, ir pilns.

Braucot ar trim pasažieriem un veicot dažādus manevrus, bažījos, vai fokusam pietiks dinamiskas, vai gāzes iesmidzināšanas sprauslas tiks galā ar degvielas padeves apjomu. Fokusam ir „I-pluss” ātrdarbības gāzes sprauslas, tāpēc degvielas padeve ir pietiekama pie visiem ātruma režīmiem. Diemžēl mans personīgais auto nereti liek vilties, jo pie 5000 apgriezieniem dzinēja gāzes padeve tiek pārtraukta un pēc auto

padeves sistēma, kura pa pilienam pilina eļļu iepildes kolektorā, neļaujot dzinēja vārstiem apaugt ar sēru un izdegt. Šī eļļa tiek patērēta aptuveni 1 litrs uz 15 000 kilometriem. Pienācis laiks auto atdot, nobraukti 400 km, bet bākā vēl ir vismaz 15 litri gāzes, un te kāda kundzīte Mārupē izdomā šķērsot ielu neatļautā vietā. Mirklis, un šī kundzīte atsistos pret auto, ja ne fokusa lieliskās bremzes, kuras kā asfaltā ietriekti enkuri apturēja auto.

Nenoliedzami, ar gāzi darbināms auto ir krietni vien izdevīgāks par dīzeli. Mums 100 km režīmā kombinētā braukšana pa pilsētu un ārpus izmaksāja četrus latus. Jāņem vērā, ka Latvijā tiek pārdota aizdomīgas kvalitātes autogāze, kuras dēļ gāzes sistēmas apkope jāveic ik pēc 10 000 kilometriem. Apkopes laikā tiek mainīti gāzes filtri, veikta sistēmas regulēšana, un izmaksas ir 30 latu.

Patikami pārsteidza fakts, ka fokusā nav ne mazākās gāzes smakas. Jaunam auto viss strādā perfekti un gāzes sistēma lieliski sadzīvo ar šo dzinēju. Veicot jaudas testu, tika konstatēts, ka fokuss, braucot ar gāzi, zaudē tikai 4 zirgspēkus. Un tas jau ir grūti pamanāms iztrūkums.

Benzīns lētāks nekļūš, un ar to nāksies vien samierināties, bet „Ford Focus” ar gāzi ir labs pirkmis tiem, kuri grib braukt ievērojami lētāk.

Auto Plus



AUTODAĻAS NO AMERIKAS

Brīvības 390 67520018 | Kurbada 6 67281822 | G.Astras 5b 67598312

STARTERI un GENERATORI



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

REZERVES DAĻAS



Amerikāņu automašīnām

Jauns veikals!

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

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

Par degvielas ekonomiju 6- 12%

SUPERTECH

Vilnis Romanovskis, SIA «Rente Transports»

«Esam uzstādījuši SUPERTECH modifikatoru 2000. gada izlaiduma automašīnai Mitsubishi Space Wagon, 2,4 benzīna motors un rezultātā šīs automašīnas degvielas patēriņš ir samazinājies, ja iepriekš pēc pilnas bākas uzpildes ar auto varēja nobraukt 550 km, tad tagad pēc SUPERTECH uzstādīšanas ar to pašu degvielas daudzumu auto nobrauc 630 km. Ar SUPERTECH esmu ļoti pat apmierināts, jau sākumā biju domājis notestēt SUPERTECH un pārliecināties par tā darbību, tā kā rezultāts ir ļoti labs esam nolēmuši par SUPERTECH modifikatora iegādi un aprīkošanu pārējām uzņēmuma automašīnām.»

Kur iegādāties SUPERTECH?

«VrV Motors» Vecozolu iela 101, Tiraine, 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» Valgaies iela 2A,
 Graudu iela 68, G. Astras iela 8A, Rīga.

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




numurā rakstīja par jauno „Ford Focus” ar 150 ZS „EcoBoost” dzinēju, kurš bija ļoti bagātīgā komplektācijā ar visām iespējamām ekstrām un kuru atzinām par gana sportisku un ērtu automobili.

Mūsu fokusam ir standarta komplektācija „Trend”, bet gāzes sistēma ir uzstādītā pie dīlera Rīgā. Degustējamam fokusam stūre nav apvilktā ar ādu, nav vieglmetāla disku, GPS navigācijas un arī krūžkontroles. Toties ir gaisa kondicionieris, CD atskaņotājs ar „MP3”

FREDA RIEPAS

RIEPAS
 R-13;14;15;16
 protektori 7-9mm



no 12 Ls/gab.
 *ziemas riepu izpārdošana!

Brīvības gatve 450, T. 28326308
 Dreiliņi, T. 28683690
 Bīkernieku iela 121, T. 26127651
 www.ziemas-riepas.com

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



SILVER CROWN

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

veikals serviss

IZPŪTĒJI



* Gofras, katalizatori, rezonatori, savienojumi, blīvēji.
 * Tūnīng, sporta izpūvēji.
 * Band-Pack iekārtas individuālai izgatavošanai.

SIA "NOVLINE BALTIČ"
 ● Jūrmalas gatve 16, 67403659; 26955591
 ● Smerļa iela 3, 67520652; 29758980
 novlinebaltic@gmail.com