



7. lpp



3. lpp



2. lpp

Ņem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

DECEMBRIS
NR. 11 / 2013 (194)

www.autonews.lv



A Degustācija

Mačo un «caca»

«Subaru Forester» un «Toyota RAV4» degustācija

Agnis Krauja

Mūsdienu Latvijas sabiedrībā visus pēc skata apvidus automašīnām kaut nedaudz līdzīgus spēkratus šarunvalodā pieņemts saukt par džipiem. Šādi auto kļūst aizvien iecienītāki, taču pēdējā laikā ļaudīm, kas izvēlas džipus, paradoksālā kārtā svarīgas ir nevis izcilas apvidus īpašības, bet gan gaita uz šosejas kā vieglajiem auto un aktuāla kļūst vienīgi džipu stilistika un prestižs. Cilvēki ir pieņēmuši patiesību, ka modernie apvidus automobiļi nav paredzēti bezceļiem. Un tikai retais aizdomājas, ka vēl pirms nieka 10 gadiem visu šo softdžipu, parketnieku, krossoveru vai SUV („Sport Utility Vehicle” — sportiskie praktiskie spēkrati) — kā nu kuram labpatik tos dēvēt —, ar kādiem pilnas ir jebkuras mūsdienu metropoles ielas, vienkārši nemaz nebija. Un par džipiem toreiz sauca tikai milzīgus, brutālus spēkratus ar pamatīgu ritošo daļu un gargājienu piekarēm, kas tik tiešām var pretendēt uz apvidus auto nosaukumu. Bet vēsturiski par vieglo apvidus auto parādīšanos jāpateicas jaunajam tehnikas progresā virzītājspēkam — Otrajam pasaules karam. Ar demobilizētā karotāja „Willys Jeep” civilajām modifikācijām par džipu modes noteicējiem uz ilgu laiku kļuva amerikāņi. Eiropā ikdienas lietošanā apvidus automobiļi pilsoņiem nebija vajadzīgi, turklāt to prestižs nebija augstāks kā „bobikam” bijušajā Padomju Savienībā. Bija jāpaiet vēl ilgam laikam, līdz džipi varēja sākt ieņemt kaut cik nozīmīgu vietu normālu cilvēku sadzīvē.

Kādreiz tas nebija iespējams tieši džipu psiholoģiski „nedraudzīgā” imidža un no humānajām vērtībām atrautās stilistikas dēļ. Jo kurš civilizēts vidusmēra eiropietis gan vēlēties, lai diendienā viņa pagalmā atrastos brutāla, drūma mašīna, kas simbolizē karu, varaskāri un nogalināšanas instinktus...

Laikam ritot, arvien vairāk valstīs ceļu stāvoklis uzlabojās, seno karotāju un mednieku pēctečiem arvien mazāk gribējās plosīties īstos dubļos vai neceļu dangās, arvien mazāk apvidus automobiļu savā mūžā iepazīna pelķes, toties par primāro kļuva gaitas īpašības uz ātrgaitas lielceļa. Pirmā „Softroader” klases apvidus automobiļa parādīšanās bija tikai laika jautājums. Vēl joprojām nav īsti skaidrs, kurš uzbūvēja pirmo softdžipu pasaulē, jo nav skaidri definētas šā stila pazīmes. Katrā ziņā 1976. gadā diezgan lielu apvērsumu autopasaulē radīja krievu konstruktora V. Solovjova radītā „Lada Niva”, ko sāka ražot 1977. gada aprīlī un kas bija pirmais džips pasaulē ar nesošo virsbūvi. Kompakto džipu klasē nīvai tolaik bija komfortablākais salons un milzīgi pārdošanas apjomi visā Eiropā, savukārt tās bloķējamais starpsu diferenciālis un permanentā visu riteņu piedziņa ļāva to saukt par softdžipu modernajā izpratnē. Taču beidzot bija gūts apstiprinājums, ka vieglajam apvidus auto nav obligāti jābūt attālam tanka radniekam... Var pieņemt, ka pirmais īstais moderno „softdžipu” ēras aizsācējs bija „Suzuki Vitara”, kas debitēja 1988. gadā. Tomēr vislielāko iespaidu uz šā autotirgus segmenta attīstību

atstāja „Toyota Funcruiser” 1990. gada prototips, kas mazliet pārmainītā formā sērijevada ražošanā nonāca 1994. gadā jau kā „Toyota RAV4”. Un beidzot visa progresīvā cilvēce, arī tās sievišķā daļa, varēja vērst savus skatus džipu virzienā! Šis modelis joprojām ir tipiskākais sievišķīgā stila karognesējs džipu pasaulē, kas iemieso sevī visas moderno apvidus auto stilistikas iezīmes, un nav nekādu šaubu par automašīnas dzimumu — „Toyota RAV4” noteikti ir Viņa. Tomēr „Subaru” labpatik uzskatīt, ka tieši „Forester” ir pasaulē pirmais „Softroader” klases automobīlis — „džips bez džipa”, jo pirmās „RAV 4” braukšanas spējas šķēršļotā apvidū bija stipri apšaubāmas. 1995. gada Tokijas motoršovā „Subaru” izrādīja savu konceptu „Streega”, no kura vēlāk tika radīts modelis „Forester”, kas 1997. gada februārī nonāca pārdošanā Japānā. 1998. gadā „Forester” devās iekarot ASV tirgu ar lozungu „SUV tough, Car Easy”, kas latviski varētu skanēt apmēram tā: „Stiprs kā džips, brauc kā vieglais.” Uz „Impreza” bāzes veidotais paaugstinātais pilnpiedziņas universālis bija apgādāts ar 2,5 litru DOHC četru cilindru 165 ZS jaudas benzīna bokserdzinēju, kura vienīgie trūkumi bija robustums un pārlietu lielā apetīte. „Mednieku un makšķernieku kluba metode” autotirgū lieliski darbojās pirms desmit gadiem, taču šodien kompakto, elegantu krossoveru var nopirkt uz katra stūra, un pircēji var nevēlēties pieciest robusto dizainu un ierobežoto komfortu tikai tāpēc, ka „Subaru” ir ģeniāla simetriskā pilnpiedziņa un

„Meža vecis” «Subaru Forester»

Joprojām dzirdami apgalvojumi, ka „Forester” esot tipiska „veču mašīna” — utilitārs pilnpiedziņas spēkrats, kas atgādinot

par „Subaru” pirmajiem soljiem autotirgū pagājušā gadsimta 70. gadu beigās. Tolaik Eiropā nemaz nebija „Subaru” dīleru un koncerna „Fuji Heavy Industries” ražotās automašīnas pārdeva angāros līdzās traktoriem un plaumašīnām. Taču 1992. gadā parādījās „Subaru Impreza”, un trīs gadus vēlāk jaunais rallija pilots Kolins Makrejs no Skotijas ar to izcīnīja pasaules čempiona titulu, sensacionāli pārspējot visus neuzvaramos „lidojošos somus”. Kopš tā laika „Subaru” ar visiem tās modeļiem ir godājama

Turpinājums 4. lpp ➤

ŠKODA



Saņem atlaidi ŠKODA apkopei un detaļām!



Atlaide servisam: 20%*
Rezerves daļām: 10%*

*Akcija spēkā līdz: 31.12.13.,
uzrādot šo kuponu.

Piesaki savu ŠKODA servisam
jau tagad!

Auto ģile un Herbst
Brīvības gatve 246, Rīga
Mālpils iela 1, Sigulda
www.auto-ile.lv

Saremontē savu ŠKODA, kamēr esi
darbā!

ŠKODA servisa partneris Auto ģile un Herbst piedāvā izmantot "atvest un aizvest" pakalpojumu un veikt apkopi vai remontu Jūsu ŠKODA, kamēr esat darbā. Veicam apkopes, garantijas un pēcgarantijas remontus atbilstoši ŠKODA servisa standartam, netālu esošajā servisa centrā, Brīvības gatvē 246, Rīgā vai Mālpils ielā 1, Siguldā.

Auto ģile un Herbst

AUTOMĀTISKO
PĀRNESUMU KĀRBUS
REMONTA RŪPNĪCA

RECRO

QUALITY THROUGH TECHNOLOGY

www.recro.eu T.: 2920 7606

CĒSIS



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)

Frenks Viljamss kā īsts latvietis

Agnis Krauja

Šogad Lielbritānijas „Grand Prix” izcīnā „Williams” F-1 komanda svinēja jubileju — savu sešsimto „Grand Prix” startu. Komandas debija notika pirms 36 gadiem, 1977. gada Spānijas GP sacīkstēs, un kopš tā laika vienība ir izcīnījusi 7 pasaules čempiona titulus, 9 Konstruktoru kausus, 114 „Grand Prix” sacīkšu uzvaras, tās piloti finišējuši uz goda pjedestāla 297 reizes un 33 gadījumos izcīnījuši dubultuzvaru. Ar vēl iespaidīgākiem sasniegumiem var lepoties tikai divas F-1 komandas — „Ferrari” un „McLaren”, kuru sacīkšu biogrāfijas ir krietni garākas, jo savu līdzdalību F-1 čempionātā tās sākušas attiecīgi 1950. un 1966. gadā.

Taču „Williams” komandas panākumi varēja būt vēl krietni lielāki, ja vien komandas šefs Frenks Viljamss nebūtu tik bieži pieņēmis divainus lēmumus gan attiecībā uz pilotu sastāvu, gan līgumu slēgšanu ar motoru piegādātājiem. Šo lēmumu dēļ F-1 sabiedrībā pat dzirdēti ironiski apgalvojumi, ka, tiklīdz Viljamss nonāk panākumu virsotnē, viņš tūdaļ pat sev iešauj kājā. Un tie ir visai pamatoti, jo pēc katras no septiņu čempiona titulu izcīnīšanas reizēm komandas pilotu sastāvs uz nākamo sezonu tika mainīts. Kā kaislīgam Ņūkāslas „United” futbolkluba līdzjutējam, Frenkam gan būtu jāzina vecumvecā sporta patiesība: „Never change the winning team”! Vēl vairāk — lai arī „Williams” allaž tikusi uzskatīta par „britu nacionālo komandu”, abi britu piloti, kuri, visai nācijai par lielu sajūsmu, tās sastāvā izcīnīja pasaules čempiona titulus — Naidžels Mansels (1992. g.) un Deimons Hills (1996. g.) —, uzreiz pēc savas triumfa sezonas beigām tika... atlaisti no darba. Vai gan Frenka Viljamsa attieksmē pret saviem tautiešiem nav saskatāmas kādas mums labi



pazīstamas, īstam latvietim raksturīgas iezīmes?

F-1 komandas „Williams” dibinātājs, īpašnieks un vadītājs sers Frānsiss (Frenks) Ouens Gārbots Viljamss ir dzimis 1942. gada 15. aprīlī Sautšīldsā, Anglijā. Pēc 1986. gada martā Francijā notikušā ceļu satiksmes negadījuma Frenks Viljamss ir daļēji paralizēts un pārvietojas ratiņkrēslā. Viņš ar irētu „Ford Sierra” brauca no Pola Rikāra trases uz lidostu Nicā, kādā pagriezienā zaudēja kontroli pār auto, un tas apgāzās. Frenks nebija piesprādzējies, viņš ietriecās ar galvu jumtā, gūstot smagus mugurkaula bojājumus. Kopā ar viņu mašīnā atradās arī preses sekretārs Pīters Vindzors, kas tika cauri sveikā. „Ja ar mani kas notiek, pasaki Patrikam, ka visi sponsorēšanas darījumi paliek spēkā uz nākamo gadu, līgums ar „Honda” ir pagarināts un Nelsons ir nolīgts uz divām sezonām... Un, jā — esmu kristīts katolis. Ja būs nepieciešams, ataiciņi priesteri,” Frenks

paspēja pateikt Pīteram, pirms zaudēja samaņu. Pārsteidzoši, bet šis likteņa trieciens neko daudz nespēja mainīt Frenka dzīvē, vienīgi nācās atteikties no līdz šim tik iecienītajiem ikrita skrējieniem. Viņam nebija laika depresijai, sāpēm un nožēlai, viņš bija pārāk aizņemts, domājot par nākamo sacīksti, par nākamo darījumu... Jau 13. jūlijā, „Britu GP” izcīnā Brendshečas trasē Frenks bija atpakaļ un atsāka pildīt komandas vadītāja pienākumus, sēžot ratiņkrēslā. 1999. gadā Lielbritānijas karaliene Elizabete II par īpašiem nopelniem Apvienotās Karalistes labā iecēla Viljamsu bruņinieku kārtā, piešķirot viņam sera titulu.

Ceļa sākums

16 gadu vecumā Frenks Viljamss no Skotijas, kur mācījās skolā, ar autostopiem cauri visai valstij brauca vērot 1958. gada „Britu GP” izcīņu Silverstonā, un tautieša Pītera Kolinsa uzvara atstāja neizdzēšamu iespaidu — kopš šīs dienas Frenks savu turpmāko dzīvi gribēja saistīt tikai ar autosportu. Pēc neilgas braucēja karjeras (lielākais panākums — viena uzvarēta F-3 sacīkste), kurai naudas līdzekļus viņš guva, strādājot par ceļojošu tirgotāju, 1966. gadā Viljamss 24 gadu vecumā dibināja savu pirmo komandu „Frank Williams Racing Cars”. Šī komanda vairākus gadus piedalījās „Formula-2” un „Formula-3” sacīkstēs, 1969. gada sezonai Viljamss iegādājās vecu „Brabham” formulas šasiju, un komandas pilots Pīrss Karidžs beidzot varēja piedalīties F-1 sacīkstēs, divreiz pat izcīnot otro vietu — Monako un Votkinsglēnā. Nākamajā sezonā Viljamsa komanda sadarbojās ar itāliešu autoražotāju De Tomazo, diemžēl sezonas piektajās sacīkstēs notika traģēdija — jūnijā Zandvortas trasē De Tomazo mašīnas priekšējās piekares defekta dēļ Pīrss Karidžs avarēja un gāja bojā. Frenks zaudēja savu labāko draugu un lauza līgumu ar itāliešu kompāniju, turpmākās divas sezonas izmantojot „March” formulas šasiju. 1972. gadā beidzot bija gatava pirmā paša Viljamsa komandas būvētā formula, taču komandas pilots Henrijs Peskarolo to sadauzīja jau pirmajās sacīkstēs. Viljamsam vairs nebija naudas, ko apmaksāt rēķinus, viņa biroja atslēdza telefona līniju, un Frenks bija spiests savus darījumus kārtot no telefona būdiņas uz

Turpinājums 5. lpp ➤



Sāc ar sevi!

2013. gada novembris paliks kā vismelnākais mēnesis atjaunotās Latvijas Republikas vēsturē. Policijas vadība, CSDD ar satraukumu ziņoja, ka teju ik dienu uz ceļiem iet bojā cilvēki — gājēji, kuri neizmanto atstarotājus —, arī alkohola lietošana pie stūres un pārgālvīga braukšana ir iemesls daudzām traģēdijām.

Pēc traģēdijas Zolitūdē, kad, sabrūkot veikala „Maxima” jumtam, dzīvību zaudēja 54 cilvēki, sabiedrība to uzņēma ļoti personīgi. Tūkstošiem aizdegto piemiņas sveču traģēdijas vietā, gara rinda ar cilvēkiem, kuri steidza nodot savas asinis traģēdijā cietušajiem, brīvprātīgi, kuri savu iespēju robežās atbalstīja cietušo un bojā gājušo tuviniekus.

Arvien vairāk cilvēku aicina pastiprināti pievērst uzmanību drošībai. Sociālie

informācijas tīkli burtiski uzspriecināja cilvēku sašutumu par to, ka alkātības un bezatbildības dēļ bojā gāja nevainīgi cilvēki. Lai dzīvotu drošā valstī, katram sabiedrības loceklim ir jāsāk ar sevi. Piesprādzējies pats un liec to darīt saviem pasažieriem, nebrauc dzēris un ievēro atļauto ātrumu. Piekabini savām, savu bērnu un vecāku drēbēm atstarotāju, lai tumšā laikā tevi laikus pamana. Vai tas ir daudz prasīts?

Vienā no sociālajiem tīkliem es izlasīju stāstu par bērnu, kurš zaudēja savus tuviniekus dzērājšoferu dēļ. Izlasiet, padomājiet, jo nekādas sociālās reklāmas kampaņas nevar atgriezt atpakaļ zaudētu dzīvību.

Sargiet sevi un savus tuviniekus!

Kaspars Bergmanis,
laikraksta «AutolInfo» redaktors

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

**PIEKABES
āķi**

AR E-20 SERTIFIKĀTU
izpūtēji,
auto aksesuāri
VAIRUMĀ, MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS
lietie disk, riepas, autokosmētika
DBV, eļļas

Maskavas iela 446c
tālr. 66116670, 28618021
WWW.FARKOP.LV

Ar atstarotāju dzīvo ilgāk!

Atstarotāju lietošana:



Tumšajā laikā ikvienam **gājējam un velosipēdistam** jālieto atstarotāji vai atstarojoši elementi



Autovadītājam transportlīdzeklī jābūt **atstarojošai vestei**, kura uzvelkama, izkāpjot no auto



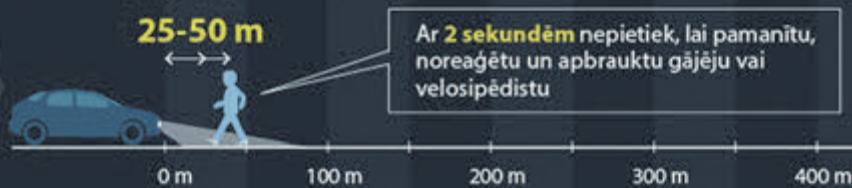
Atstarotāji jāpiestiprina arī pie **velosipēdiem, bērnu vai invalidu ratiņiem**



Gājējiem drošāk ir valkāt **atstarojošas vestes** vai apģērbus, kurā iestrādāts atstarojošs materiāls. Drošības nolūkos, atstarotāji var būt piestiprināti pie apģērba vai somas **visu laiku**

Attālumi:

Autovadītājs gājēju vai velosipēdistu, kas tumšā pa ceļa malu pārvietojas **bez atstarotāja**, pamana tikai no **25 – 40 metru** attāluma. Ja auto brauc ar ātrumu **90 km/h**, šo ceļa posmu iespējams nobraukt **1 – 2 sekundēs**



Braucot ar **TUVAJĀM GAIŠMĀM**, gājēju vai velosipēdistu **ar atstarotāju**, var pamanīt no **140 metru** attāluma



Braucot ar **TĀLAJĀM GAIŠMĀM**, gājēju vai velosipēdistu **ar atstarotāju**, var pamanīt no **400 metru** attāluma



Sodīšana:

Par atstarotāju nelietošanu policija izsaka **brīdinājumu** vai uzliek **naudas sodu** no pieciem līdz divdesmit latiem



Kā atšķirt īstu atstarotāju no viltojuma:

- **Iepakojums:** atstarotājiem jābūt sertificētiem („CE” marķējums).
- **Materiāls:** visaugstākā gaismas atstarošanas spēja ir mikroprizmas materiāliem



Lietošanas instrukcija:

- Atstarotājs jāpiestiprina **labajā ķermeņa pusē** – pie apģērba, ap roku, pie somas vai ap kāju
- Galvenais – atstarotājs pie apģērba ir jāpiestiprina tā, lai tas noķertu automašīnas gaismas staru
- **Jāuzmanās, lai apģērbs nenosdz atstarotāju!**

CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS DIREKCIJA

2013

CSDD

CSDD darba laiki 2013./2014.gadu mijā;
kā vienmēr, strādājām pēc principa
„līdz pēdējam klientam”

Sestdiena, 14.decembris	Darba diena pārcelta no pirmdienas, 23.decembra.
Pirmdiena, 23.decembris	Darba laiks – pēc pirmdienas grafika, bet par vienu stundu īsāks
Otrdiena, trešdiena un ceturtdiena, 24., 25. un 26.decembris	Darba diena pārcelta no sestdienas, 14.decembra, strādā tās tehniskās apskates stacijas, kurām sestdiena ir darba diena (Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Grobiņa, Rīga (Antenas iela 2), Talsi, Valmiera)
Piektdiena, 27.decembris	Darba laiks – atbilstoši sestdienas grafikam
Sestdiena, 28.decembris	Brīvs
Svētdiena, 29.decembris	Darba laiks – atbilstoši piektdienas grafikam
Pirmdiena, 30.decembris	Pārcelta darba diena no pirmdienas, 30.decembra.
Otrdiena un trešdiena, 31.decembris un 1.janvāris	Darba laiks – atbilstoši pirmdienas grafikam, bet vienu stundu īsāks
Ceturtdiena, 2.janvāris	Par darba laiku svētdien, 29.decembrī, aicinām sekot līdzi CSDD mājas lapā: www.csdd.lv
	Darba diena pārcelta no sestdienas, 28.decembra, strādā tās tehniskās apskates stacijas, kurām sestdiena ir darba diena (Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Grobiņa, Rīga (Antenas iela 2), Talsi, Valmiera).
	Darba laiks – atbilstoši sestdienas grafikam
	Brīvs
	Darba laiks – atbilstoši ceturtdienas grafikam

Līdztekus darba dienām, Rīgas Motormuzejs (Krustkalnos) un Bīkernieku kompleksā sporta bāze strādā arī sestdien, 14.decembrī un sestdien, 28.decembrī. Savukārt Bauskas motormuzejs strādā katru dienu, izņemot 24.-26.decembri, 31.decembri un 1.janvāri.

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas ielā 86

R AS

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

Darba laiks:

pirmdienās 9.00 - 19.00
no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00

K tikai IP 67025791

TA Antenas ielā 2

(viegajiem automobiļiem)
darba dienās 8.00 - 20.00
sestdienās 8.00 - 15.00

Sēlpils ielā 6a

darba dienās 8.30 - 17.00
TA>3.5f tikai IP 67471571

TA>3.5f AS>3.5f Maskavas ielā 448
darba dienās 8.30 - 17.00

TA>3.5f Sigulda, «Siljēkās»
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67970140

Krustpils ielā 157

TSV tikai IP 67132107 vai piesakoties
Maskavas ielā 448

Rudeņi 1, Saurieši, Salaspils

darba dienās 8.30 - 17.00
TS tikai IP 67025708 (visiem, izņemot piekabe
līdz 3.5t). 29231989 (piekabēm ar pilnu masu līdz 3.5t)
TSe transportlīdzekļu sertifikācija

AS agregātu salīdzināšana

TSV transportlīdzekļu svēršana

TSe transportlīdzekļu sertifikācija

AIZKRAUKLE,

R TA Jauncellnes ielā 5,
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 65124245

LIEPĀJA,

R TA K Brīvības ielā 148, LV - 3401
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K tikai IP 63489184

ALŪKSNE,

R TA Rūpniecības ielā 3
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 64381041

TA>3.5f Grobiņa, Krasta ielā 12a

Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
otrdienās 8.30 - 19.00,
sestdienās 8.30 - 14.00
TA arī IP 63490670

BALVI,

R TA Robežielā 1
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 64507228

LIMBAŽI,

R TA Mehānizācijas ielā 8
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA arī IP 64022886

BAUSKA,

R TA Upmalas ielā 2
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

MADONA,

R TA Saules ielā 60
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00

CĒSIS,

R TA J. Poruka ielā 22
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA>3.5f otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
IP TA 64161859 TA>3.5f tikai IP

OGRE,

R TA Austrumu ielā 14
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
trešdienās 8.30 - 19.00
TA arī IP 65049130

DAUGAVPILS,

R K Kraujas ielā 3
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K tikai IP 65428871

PREIĻI,

R Brīvības ielā 76
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

TA>3.5f Nodaras darba laiks: darba
dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00

TA Brīvības ielā 78

Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

DOBELE,

R TA Liepājas šosejā 29
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA IP 63722045, 63725193, 63722096

RĒZEKNE,

R K pagaidām Jūratovkas ielā 1/2
TA>3.5f Jūratovkas ielā 1b
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K tikai IP 64623780

GULBENE,

R TA K TA>3.5f Parka ielā 2
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K tikai IP 64473857
TA IP 64472072

LUDZA,

TA Rūpniecības ielā 2e
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

JELGAVA,

R K Satiksmes ielā 2a
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
K tikai IP 63021396

SALDUS,

R TA Saldus apvedceļš 10
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
TA arī IP 63881718

TA>3.5f Satiksmes ielā 2c
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00,
sestdienās 8.30 - 15.00

TALSI,

R K Fr. Blumbaha ielā 11
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K tikai IP 67025870

JĒKABPILS,

R K Ārijas Elksnes ielā 2
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K tikai IP 65231730

TA>3.5f Fr. Blumbaha ielā 9
Pirm., otr., treš., piektdienās 8.30 - 17.00
Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00
TA arī IP 67025870

TA>3.5f Ārijas Elksnes ielā 2a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00
sestdienās 8.30 - 15.00

JŪRMALA,

R Slokas ielā 75
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

TUKUMS,

R TA Zemītes ielā 5/3
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA arī IP 63122505

TA Lielupes ielā 28a

Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 67811451

VALKA,

R TA Varoņu ielā 51, 51a
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA arī IP 64781363

KRĀSLAVA,

R TA Indras ielā 28c
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

VALMIERA,

R K Lāčera ielā 3
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K tikai IP 64220786

KULDĪGA,

R TA Planicas ielā 69
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA arī IP 63341185

TA>3.5f Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00
sestdienās 8.30 - 14.00
TA arī IP 64281215

R Transportlīdzekļu registrācija
TA Tehniskās apskates stacija automobiļiem
ar pilnu masu līdz 3,5 t
K Vadītāju kvalifikācija
IP Iepriekšējais pieraksts
Tehniskā apskate transportlīdzekļiem
ar pilnu masu virs 3,5 t

VENTSPILS,

R TA Ganību ielā 154a
Nodaras darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K tikai IP 6702 5870
otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

TA>3.5f Robežu ielā 7
trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

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

STAG **Webasto**

autogāzes iekārtas

autonomie sildītāji

TRANSBALTIJAS TIRDZniecības KORPORĀCIJA
MASKAVAS IELA 449
TEL.: 67266327
WWW.AUTOSILDITAJI.LV

Mačo un «caca»

«Subaru Forester» un «Toyota RAV4» degustācija



Turpinājums no 1. lpp

automobiļu marka. „Forester” gan nav nekāda sakara ar ralliju uzvarām. Kamēr „Impreza” plosījās ātrumposmos, „meža vecis” „Forester” pacietīgi pildīja apvidus automobiļa lomu. Lai gan turboimprezu slavas atblāzma uzplauka arī atsevišķos „Forester” modeļos ar 200 un vairāk zirgspēkiem, šis automobilis bija un palika praktiķu izvēle. Un statistiski tieši „Forester”, nevis ar rallija imidžu apveltītā „Impreza” ir populārākais „Subaru” modelis. Pirms sešiem gadiem pārdoto automašīnu skaits pārsniedza miljonu, bet pērn — jau divus. Ņemot vērā „Subaru” salīdzinoši niecīgo ražošanas apjomu pasaules autoindustrijas kopīgajā statistikā, tas ir daudz! Katrs nākamais „Forester” kāpinājis pārdošanas apjomus. „Subaru” cer, ka tā notiks arī ar ceturtais paaudzes modeli.

Ko tur liegties, „Subaru” automobiļi ar pievilcīgu dizainu nekad nav izcēlušies. Daudzi modeļi bijuši satiksmes plūsmā nemanāmi, turpretī uz apvidnieku „Premium” segmentu pretendējošā „Subaru Tribeca” izceļas ar īpašu oriģinalitāti un tā arī palikusi nesaprasta, savukārt Latvijā tik populārais „Impreza STI” rallija sedans droši var tikt iekļauts gan ātrāko, gan neglītāko ielas autiņu topos. Tātad, lai izvēlētos „Subaru” markas auto, noteikti jābūt šīs markas cienītājam vai vismaz cilvēkam, kurš spēj novērtēt un izmantot to, kas „Subaru” „lācītim” vēderā. Bet tur iekšā ir apbrīnojamas lietas — simetriskā „AWD” pilnpiedziņa un benzīna boksermotors (150 ZS atmosfēriskais vai 240 ZS turbo) vai pasaulē vienīgais bokserdīzelis. Tātad jaudas netrūks nekad, un visi riteņi vienmēr būs velkošie!

Degustācijai paredzētais pērļu baltais „Subaru Forester”, kas mani sagaida pie „AD REM Auto” salona Brīvības gatvē, noteikti nav no glītākajiem ģimenes auto, tomēr izceļas ar spēcīgu, klasisku apvidnieka siluetu. Visai stāvais vāģstīkls, augstā plecu līnija, iespaidīgais klīrenss un plakanais, robustais motora pārsegs „Forester” joprojām liek uzskatīt par vīrišķīgu un raupju bezceļu auto. Taču „mežinieka” jaunais kostīms ir ne vien smalkāks, bet arī lielāks. Izmēri (garums 4595 mm, platums 1796 mm, augstums 1735 mm, klīrenss 221 mm, maksimālā ietilpība 1563 litri) nepārprotami rāda, ka „Forester” ir pieaudzis gabarītos, bet vizuāli nav būtiski mainījies. Virsbūves formas, īpaši priekšdaļā, kļuvušas noapaļotākas, tas ieguvis jaunus lukturus, dārgākās komplektācijās — pat ar dižo elementiem. Būtiski, ka apvidus automobilim durvis tagad pilnībā nosedz sliekšņus, tā pasargājot vadītāju no bikšu sasmērēšanas. Iesēžoties jaunā „Forester” vadītāja sēdekli, sajūta ir patiešām

„apvidnieciska”. Salonā viss savās vietās, dizains klasisks un funkcionāls, nevis elegants. Diezgan stāvs vāģstīkls, augsta, bet ērta sēdpozicija, priekšā liels, labi pārdzams motora pārsegs. Patīkami, ka vāģstīkla balsti būtiski netraucē redzamībai. Izmēru progress, protams, atsaucies uz komfortu interjerā, pietiku vietas arī trim pasažieriem aizmugurē. Automobilim ir plašs virsbūves stiklojuma laukums un salīdzinoši vienkāršs interjera noformējums, lai gan priekšējais panelis aizgūts no jaunā pilsētnieciskākā „XV” modeļa. Vienkārši nolasāmi, acīm tīkami mēraparāti sakoncentrēti vienkāršā klasiska dizaina blokā. Braucēju augumus labi fiksējoši un plašā amplitūdā regulējami sēdekļi, lieliski roku balsti durvju paneļos un daudzās sīklietu novietnes priecē, taču iepriekšējo modeļu japāniskā askēze saglabājusies, un šo iespaidu rada arhaiskais radio. Ātrumkloķis varbūt atrodas pārāk tālu no stūres, sākumā nesanāk intuitīvs tvēriens, labās puses elkoņbalstu nevar pabīdīt uz priekšu, auto aizslēdzot, salonā gaisma nenodziest, aizmugures durvju vāks nav paceļams tik augstu, lai zem tā nepieliecoties paitu 1,88 m garš cilvēks. Bagāžnieka 450 litru tilpums tagad ir tikpat liels kā „Forester” galvenajiem pretiniekiem, turklāt, pateicoties zemu novietotai bagāžnieka apakšmalai, kravas tilpne ir vieglāk lietojama.

Bet viss iepriekš pieminētais ir sīkumi, jo „Subaru” skaistums nāk no iekšām! Kad 2008. gadā pasaulei tika demonstrēts ilgi gaidītais 2,0 l bokserdīzelis ar 147 ZS jaudu pie 3600 apgriezieniem, līdz nepazīšanai pārtapa mežinieka tēls un uzvedība. Interesanti, ka no 600 000 automašīnu, ko gadā iztiro „Subaru” dīleri, tikai 5 procenti tiek pārdoti Eiropā, bet Amerikā un Japānā „Subaru” ar dīzeli vispār nav pazīstami. Jādomā, ka unikālais „Boxerdiesel” uzbūvēts nevis pelnīšanai, bet gan sevis pierādīšanai! „Subaru” lepni apgalvo, ka viņu dīzeli radījuši benzīna motoru inženieri, taču — vai tas izskaidro to, kā kompresijas aizdedzes motoram var būt tik viegls bloks, plānas sienas un nevienas pašas stabilizējošās vārpstas? Jā, atšķirībā no V veida un rindu motoriem „Boxerdiesel” iztiek bez balansējošām vārpstām, kam jānovērš vibrācijas. Tas ļāvis samazināt jaudas zudumus dzinējā un pozitīvi atsaucas uz degvielas patēriņu. Un tas, ka šis bokserdīzelis nav nedz lielāks, nedz smagāks par divu litru benzīnmotoru, vien jau ir neapstrīdams!

Degustācijas braucienā mūsu „Forester” divlitru bokserdīzelis ar 147 zirgspēku jaudu un 350 ņūtonmetru griezes momentu izceļas ar aizrautīgu dabu, gatavs rauties uz priekšu jebkurā pārsesumā, it kā būtu rallija „STI”,



nevis mežinieku vāģis. Patīkama, klusa, ritmiska darbība un spēcīga vilkme, un tāds izteikts urkšķis pātrīnoties. Salonā ir visnotaļ klusi un omulīgi, dīzeļiem raksturīgo vibrāciju gandrīz nejut. Lai arī, pēc rūpnīcas datiem, automobilim ir tikai 10,2 sekunžu pātrīnājums līdz 100 km/h, reāli auto ir pat ļoti žiperīgs. Sešpakāpju manuālo pārsesumkārbu gan gribētos nedaudz precīzāku. Patīkami pārsteidza degvielas ekonomija, par spīti pastāvīgajai pilnpiedziņas sistēmai, vidējais degvielas patēriņš ir tikai 7 litri uz 100 km, trijās dienās bāku tā arī nespējām izbraukt. Šāda „Forester” īpašnieks varēs veselā mēnesī ar smaidu braukt garām benzintankam, kurā ar tādu pašu auto vēl nesen pēc benzīna bija jāiegriežas divreiz nedēļā.

„Subaru” automobiļi ir izslavēti ar

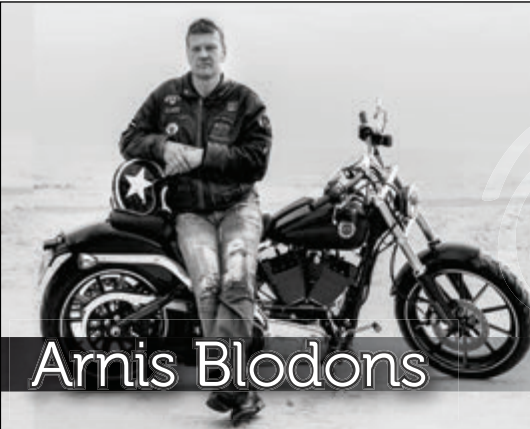
savukārt pozitīvi atsaucas uz vadāmību un gaitas īpašībām, gluži tāpat kā simetriskās pilnpiedziņas „AWD” transmisija. Pateicoties simetriskajai pilnpiedziņai un lieliskajai piekarei, kas neļauj iešūpot dziļās grambās, šis auto spēj pa meža stīgām un bedrēm traukties ar grīdā iespiestu gāzes pedāli. „Forester” piekare nav tik mietpilsoniski mīksta kā „Nissan X-trail” vai „Dacia Duster”, taču pavisam neticamā veidā „meža vecis” spēj būt vienlīdz pārliecinošs gan pielīkušā pļavā, gan uz izdangāta grantsceļa trepes, gan uz Latvijas kvalitātes asfalta, kur asas virāžas nemaz neliekas biedējošas — ne katrs modernais parketnieks var lepoties ar šādu stabilitāti uz asfalta! Lielais auto uz ceļa ir dinamisks un ātrs, pat provocē vadītāju pievērsties sportiskam braukšanas stilam, aizmirstot, ka sēdi pie solida ģimenes auto

zem pelķēm...

Pilsētas «caca» — «Toyota RAV4»

Grūti noticēt, bet pagājuši jau gandrīz 20 gadi, kopš pirmoreiz izskanēja „Toyota RAV4” vārds. Pirmās paaudzes „Toyota RAV4” (abreviātūra „RAV” atšifrējama kā „Recreational Active Vehicle”) uzsāka krossoveru jeb — kā toreiz teica — aktīvās atpūtas automobiļu uzvaras gājienu, piedāvājot hečbeka izmērus, paaugstinātu sēdpoziciju un apvidus auto cienīgu klīrensu ar lieliem riteņiem, salīdzinoši neliela tilpuma dzinējiem, kā arī priekšējo vai visu riteņu piedziņu. Līdz ar paaudžu maiņām no „Toyota”

Turpinājums 7. lpp ➤



Arnis Blodons



**Rīga Radio
94.5 FM**



**PIRMIDENĀS 18:00-19:00
AUTOPASAULE**

Frenks Viljamss kā īsts latvietis

➤ Turpinājums no 2. lpp

ielas stūra. 1974. gadā, kad par „mūžīgo neveiksminieku” Viljamsu F-1 sabiedrībā daudzi atļāvās pajokot, Kens Tairels, kura komandā Džekijs Stjuarts jau bija kļuvis par trīskārtēju pasaules čempionu, esot teicis: „Šeit, F-1 boksos, nav neviena, kurš vēlētos sasniegt panākumus vairāk par Viljamsu. Ja vien Frenks kādreiz iegūs pietiekamu finansējumu, ar viņu būs jārēķinās ikvienam.”

1976. gada sezonas vidū Viljamsam izdevās piesaistīt kanādiešu naftas magnātu Valteru Volfu, taču līguma noteikumi paredzēja, ka Frenks vairs nebūs komandas īpašnieks, tikai vadītājs. 1977. gada sezonas priekšvakarā pēc viena no daudzajiem strīdiem (miljonārs pārāk uzbāzīgi visiem deva nederīgus diletanta padomus) Vofs savu darbinieku Frenku Viljamsu vienkārši izmeta uz ielas. Frenks bija spiests noskatīties, kā viņa darba auglus ievāc citi — „Wolf” komandas vienīgais pilots Džodijs Šekters sensacionāli uzvarēja jau sezonas pirmajās sacīkstēs Argentīnā un, turpinājumā guvis vēl divas uzvaras, kopvērtējumā kļuva par pasaules vicečempionu, piekāpjoties vienīgi „Ferrari” pilotam Nikijam Laudam. Tikmēr Frenks Viljamss kopā ar domubiedru — vienu no saviem bijušajiem darbiniekiem, inženieri Patriku Hedu — iegādājās bankrotējušas paklāju ražotnes ēku Didkotā, Oksfordšīrā, un paziņoja par „Williams Grand Prix Engineering” dibināšanu, īpaši uzsverot vārda „Engineering” nozīmi. Šī komanda pastāv vēl joprojām. Kopš „Williams” komandas dibināšanas 78 F-1 komandas ir mainījušas nosaukumu, īpašnieku vai vispār pazudušas no čempionāta, bet „Williams” turpina sacensties arī 2013. gadā.



Pagrieziena uz virsotni

Jau no paša sākuma Frenks ir uzticīgs savam goda kodeksam nekad un nekādos apstākļos nepārvilināt citu komandu sponsorus un tehnisko personālu. Savai jaunajai komandai viņš sponsorus meklēja tur, kur to līdz šim nebija darījis neviens — Tuvajos Austrumos: „Arābiem ir nauda, bet viņi nemaz nezina, kas ir F-1. Es viņus izglītošu un došu iespēju ienākt mūsu pasaulē un sajūties kā „the best in the West”. Frenks devās uz Arābu Emirātiem, apņēmies nebaupt atpakaļ bez līguma. Kā vēlāk atcerējās Frenka sieva, viņš aizbrauca uz divām dienām, bet atgriezās pēc divām nedēļām. Pa šo laiku esot pat iemācījies nedaudz runāt arābu valodā. Bet, kad Didkotā notika jaunās 1978. gada mašīnas „FW06” prezentācija, uz visiem lielu iespaidu atstāja „Fly Saudia” logo uz mašīnas antspārņa, lai

gan arābu aviokompānija tobrīd vēl nebija samaksājusi Viljamam ne centa.

Par savu pirmo pilotu Viljamss uzaicināja austrālieti Alanu Džonsu, kurš iepriekšējā sezonā bija ticis pie pirmās uzvaras, Austrijas GP izcīnīja ar bezbailīgu braukšanu pārspējis Nikiju Laudu un guvis „Shadow” komandas vienīgo panākumu. „Williams” stallos Džonss

menedžera/inženiera/braucēja trio kā Viljamss/Heds/Džonss. Katrs par sevi viņi bija tikai viduvējības, bet visi trīs kopā nepilnu divu sezonu laikā kļuva par neuzvaramu spēku! „Viņi burtiski aizdedzināja viens otru,” tā vēlāk šo Williams fenomenu raksturoja F-1 sportieru patriarhs Naidžels Rēbaks.

1978. gadā „Williams” komanda



sastapa radniecīgas dvēseles — cīnītājus. Frenks Viljamss alka pierādīt, ka viņš F-1 pasaulē nav mūžīgais lūzeris, tāpat kā Patriks Heds, ka spēj radīt konkurētspējīgu F-1 bolīdu. Un tikpat stipri Alans vēlējas pierādīt, ka ar pasaules labākajiem pilotiem spēj sacensties kā līdzīgs ar līdzīgiem. Šie vīri savu mērķu sasniegšanai bija gatavi strādāt dienu un nakti. Visā F-1 vēsturē ir grūti atrast otru tādu

sastāvēja tikai no 11 cilvēkiem, bet starp viņiem bija tādi vēlāko gadu F-1 tehnikas gēni kā Neils Outlijs un Ross Brauns. Lai gan tajā sezonā pārliecinoši dominēja revolucionārie „Lotus 79” automobiļi ar „ground effect” aerodinamiku, „Williams FW06” bieži vien bija ātrāks no pārējiem. Longbičā Džonss pirmo reizi iesaistījās cīņā par vietu uz goda pjedestāla, Lielbritānijā —



pirmo reizi uz brīdi nokļuva līderpozīcijā, diemžēl abas reizes mašīna neizturēja līdz finišam. Toties priekšpēdējās sacīkstēs Votkinsglēnā Džonss izdevās sasniegt finišu kā otrajam. Nākamajā sezonā Viljamss bija dabūjis vairāk arābu sponsoru naudas, komandas darbinieku skaitu palielinājis līdz 32 cilvēkiem un pirmo reizi čempionātā pieteica divas mašīnas. Par otro pilotu izvēlējas pieredzējušo Kleju Regaconi, kura karjera pēc padziņas no „Ferrari” pamazām slidēja lejup, taču galvenais izvēles kritērijs esot bijis tas, ka Klejs „vairāk par visu mīl autosacīkstes”. Sezonu starplaikā Patriks Heds bija noīrējis vēja tuneli un izpētījis „ground effect” aerodinamiku, tāpēc jaunā mašīna „FW07” jau bija pavisam citāda. Diemžēl trasē tā parādījās tikai 1979. gada piektajā posmā Spānijā un sezonas pirmajā pusē tai vēl pietrūka izturības. Zolderā Džonss no trešās starta vietas izrāvās vadībā un bija iekrājis 10 sekunžu pārsvaru, kad nojuka mašīnas elektronika. Bet savu īsto potenciālu „FW07” parādīja Silverstonā, kur Džonss ieguva „pole position” ar milzu pārsvaru. „Nekad neaizmirsīšu to sajūtu, kad Alans pēc kvalifikācijas pienāca un teica, ka mašīna šodien ir nereāli ātra, bet visu konkurentu sejas atspoguļojās izmisums. Pēkšņi vienā

mirkli visa dzīve bija apgriezusies pilnīgi otrādi,” atceras Viljamss. Startā Džonss izrāvās pārliecinošā vadībā, taču pēc pusdistances atteica motora dzesēšanas sistēma. Tomēr otrais pilots Klejs Regaconi atveda Viljamam tik ilgi gaidīto pirmo uzvaru, un šī nu bija tā reize, kad līdz ar uzvarētāju priecējās visi, jo zināja, ka Frenks to ir pelnījis kā neviens cits! Bet nepiekāpīgais austrālietis Džonss vēlāk pierādīja, ka ir ātrāks vīrs pie „Williams” stūres, sezonas izskaņā uzvarot četras sacīkstes. Diemžēl tobrīd spēkā esošā punktu sistēma — ieskaitīti tika četri labākie rezultāti no čempionāta pirmās un otrās puses — liedza viņam pretendēt uz čempiona titulu. Bet visi zināja, ka „Williams” komanda ir reālākais pretendents uz uzvaru nākamajā gadā.

Piecreiz iešauj pats sev kājā

Un te nu seko pirmais no Frenka Viljamsa divainajiem lēmumiem — Kleju Regaconi, kurš guvis vēsturisko pirmo komandas uzvaru, bet turpmāk godīgi pildījis otrā pilota lomu,

Turpinājums 6. lpp ➤



Labākā motora dzesēšana!

AIZSARDZĪBA PRET RŪSU UN SASALŠANU - ilglaicīgi!

POLAR PREMIUM «Long Life» antifrizs ir uz etilēna glikola bāzēts šķidrums, kurš nodrošina ilgstošu aizsardzību pret sasalšanu, vārišanos un koroziju jeb rūšēšanu.

Pagarinātu dzesēšanas šķidruma mūžu iegūst lietojot nenovecojušus rūsas inhibitorus. Bāzēts uz patentētu, silikātu brīvu skābes tehnoloģiju (OAT).

Polar Premium «Long Life» tiek rekomendēts augsto tehnoloģiju motoriem, kur alumīnija aizsardzība ir īpaši svarīga, darbojoties augstās temperatūrās. To lieto arī vecām mašinām, smagajiem auto un autobusiem, kā arī stacionāriem motoriem.

JAUNUMS!

«Polar G13» antifrizs ir izstrādāts VAG grupas jaunākās paaudzes dzinējiem (kopš 2008), kuros tiek izmantots īpašs alumīnija un magnija sakausējums.

Gandrīz 75% no Eiropā uzpildītiem automobiļiem un smagajiem vilcējiem sākotnēji ir lietojuši OAT - ilga mūža «Long life» antifrizu. Polar Premium antifrizs atbilst un pārsniedz labi zināmus Eiropas un starptautiskos standartus un OEM prasības.

POLAR oficiālais izplatītājs Latvijā **DANS G** ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANSGLV

AR KO TAS ATŠKIRAS NO TRADICIONĀLAJĒM DZESĒŠANAS ŠĶIDRUMIEM?

TRADICIONĀLAIS (TOSOLS)

Motora ievietojot kā ELEKTROLĪTU

MINIMĀLĀS AIZSARDZĪBAS SLĀNIS

ANODU NOVIETNE

METĀLS

Veidojas plānais, cietais slānis, kas pārklā metāla virsmu.

POLAR ANTIFRIZS AR OAT INHIBITORU

Motora ievietojot kā ELEKTROLĪTU

ANODU NOVIETNE

METĀLS

Veidojas monomolekulārs slānis uz metāla virsmas, tikai anodu tīrīti, kur draud korozija.










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

CSDD konkursam «Gribu būt mobils!» šogad jauns rekords

Šogad CSDD un partneru rīkotajam konkursam „Gribu būt mobils” pieteicies rekordliels dalībnieku skaits – 491 komanda, kas ir par 48 komandām vairāk nekā pagājušā gadā. Līdz ar to pārstāvēta ir ievērojama daļa Latvijas vispārīgglītojošo skolu.

Šis CSDD konkurss ir īpaši veidots 6.-8.klašu skolēniem – topošajiem un esošajiem jaunajiem mopēdistiem un velosipēdistiem, tas notiek jau septīto reizi. Dalībnieku interese apliecina, ka skolēniem ir liela interese par drošu ceļu satiksmi un tas ir apsveicami. Paldies visām komandām par dalību konkursā!

Aktīvākā skola šogad ir Ādažu vidusskola ar 51 komandu! Jelgavas 4.sākumskola konkursam pieteica 21 komandu, Nicas vidusskola un Ziemeļvalstu ģimnāzija – katra pieteica 13 komandas. Tādējādi šogad visvairāk pieteikumu ir no Rīgas reģiona, aktīvas ir arī Bauskas un Preiļu reģiona skolas.

Šobrīd komanda pilda konkursa neklātienas kārtas uzdevumus un šie rezultāti būs zināmi decembra sākumā. Maksimāli iegūstamais punktu skaits neklātienes kārtā ir 91,75 punkti.

No 2014.gada janvāra konkurss turpināsies, kad notiks septiņi reģionālie pusfināli. Katrā pusfinālā piedalīsies desmit labākās reģionu komandas (ne vairāk kā divas komandas no vienas skolas). Pavasarī notiks lielais fināls.

Sacensību „Gribu būt mobils!” mērķis ir paaugstināt skolēnu zināšanas par satiksmes drošību un pilnveidot personīgās drošības garantēšanas iespējas. Turklāt būtiski, ka konkurss orientēts arī uz mācīšanās procesa kvalitātes uzlabošanu, iegūto zināšanu izmantošanu un praktisku pielietošanu, kā arī uz skolēnu intereses un iesaistes vairošanu ceļu satiksmē, jo 12-14 gadu vecumā skolēni ir ne tikai gājēji, bet arī velosipēdisti un topošie / esošie mopēdu vadītāji, kam jāmācās pieņemt atbildīgi lēmumi arī sarežģītās situācijās.



CSDD uzsāk kampaņu par drošu ātrumu «Brauc ar prātu. Paliec dzīvs!»

Ceļu satiksmes drošības direkcija uzsākusi informatīvu kampaņu „Brauc ar prātu. Paliec dzīvs!”. Tās nolūks ir vērsties pret nedrošu, ātru un agresīvu braukšanu, kas īpaši riskanta ir laikā, kad parādās pirmais sniegš un apledojums.

Šā gada novembris Latvijā bija viens no asiņainākiem mēnešiem pēdējo trīs gadu laikā – uz ceļiem bojā gājuši vairāk nekā 20 cilvēki. Daudzu traģēdiju iemesls tumšajā, laikā ar sliktu redzamību, kad uz ceļiem parādās pirmais apledojums, ir ne tikai nepareizi izvēlēts ātrums vai straujš apdzīšanas manevrs, bet arī ātruma pārsniegšana. Kopumā šogad 30 traģēdijas jeb vairāk nekā 20% no visiem letālajiem negadījumiem uz Latvijas ceļiem notikušas tādēļ, ka nav ievērots vai izvēlēts drošs un atbilstošs ātrums.

Kampaņas „Brauc ar prātu. Paliec dzīvs!” ietvaros izveidoti video un audio klipī, kā arī vides reklāmas. Savukārt apdrošināšanas sabiedrība ERGO ar īpaši veidotas aplikācijas palīdzību varēs pārliecināties par katra autovadītāja braukšanas stilu, krāt labos punktus un saņemt atlaidi OCTA iegādei. Plānots, ka aplikācija būs pieejama no decembra pirmās puses.

Kampaņu organizē CSDD, Satiksmes ministrija un Valsts policija, atbalsta – SIA „Statoil Fuel & Retail Latvia” un apdrošināšanas sabiedrība ERGO. Kampaņu izstrādāja aģentūra „Adell Saatchi & Saatchi”. Kampaņa tiek finansēta no OCTA līdzekļiem.

Frenks Viljamss kā īsts latvietis

➤ Turpinājums no 5. lpp

viņš nomainīja ar citu bijušo „Ferrari” pilotu — argentīnieti Karlosu Reitemanu. Ja Frenks saglabātu duetu Džonss—Regazoni, mēs šodien, ļoti iespējams, zinātu Alanu Džonsu kā trīskārtēju pasaules čempionu. Lai gan 1980. gadā Džonss ar 5 uzvarām kļuva par pirmo „Williams” čempionu, šis tituls tā arī palika vienīgais viņa kolekcijā. Nākamajā gadā visas sezonas garumā tieši ambiciozais Reitemans bija galvenais konkurents, ar kuru Džonss izcīnīja niknas cīņas katrā trasē. Sāncensība ar partneri paņēma pārāk daudz punktu un neļāva Džonssam aizstāvēt savu titulu, un par čempionu kļuva Nelsons Pikē no „Brabham”. Alans Džonss komandas biedra nodevību nespēja saprast un piedot, tādēļ pameta komandu un F-1 čempionātu, bet Reitemans palika uz vēl vienu sezonu. Tā kā Viljamss ne reizi vien Džonsu nosaucis par savu visu laiku labāko pilotu, nav īsti saprotams, kāpēc gan toreiz viņš nelauza līgumu ar Reitemanu, lai saglabātu komandā Džonsu. Ironiskā kārtā 1982. gadā jau pēc diviem posmiem argentīnietis komandu pameta „politisku nesaskaņu dēļ” (tieši tobrīd notika karadarbība Foklendu salās), un neviens nesēroja, jo visas komandas uzticību bija iemantojis jaunais somis Keke Rosbergs, kurš jau kopš pirmās sacīkstes nekaitrējās iesaistīties aizraujošās divkaujās ar pašu Žilu Vilenēvu un spēja regulāri finišēt punktos. Rosbergs togad brauca stabili, izcīnīja vienu uzvaru, trīs otrās un divas trešās vietas, vēl četras reizes



finišēja sešniekā, kas ļāva sensacionāli izcīnīt „Williams” komandai otro čempiona titulu, pat par spīti „Renault” un „Ferrari” turbomotoru jaudas pārkumam. Nākamajā sezonā Kekem gan vairs nebija nekādu cerību aizstāvēt savu titulu, jo konkurentu turbomotori bija kļuvuši vēl jaudīgāki, bet „Williams” joprojām izmantoja atmosfērisko „Cosworth” dzinēju.

1983. gadā Viljamss zaudēja galveno sponsoru, jo, atceroties bēdīgo pieredzi ar Valteru Volfu, atteicās arābiem pārdot daļu no savas komandas akcijām. Savukārt konkurents Rons Deniss, kurš bija īsts biznesmenis līdz kaulu smadzenēm un neapgrūtināja sevi ar ētikas un morāles normu ievērošanu, arābu miljardierim Mansūram

Odžeham izteica neatvairāmu piedāvājumu kļūt par „McLaren” komandas līdzīpašnieku. Deniss vajadzēja arābu naudu, lai samaksātu „Porsche” kompānijai par jauna turbomotoru izstrādi. Tā kā tobrīd Odžeha kompānijas „Techniques d'Avant Garde” logo vēl bija uz „Williams” formulām, Deniss piedāvāja Frenkam līdzdalību „Porsche” dzinēju programmā, taču Viljamss šo priekšlikumu lepnī noraidīja. Kā zināms, „McLaren” ar „TAG-Porsche” dzinējiem dominēja 1984./85. gada sezonā, gūstot 18 uzvaras un 2 čempiona titulus. Domājams, ka ar šo dzinēju „Williams” formulā vismaz vienu no šiem tituliem būtu ieguvis Keke Rosbergs.

Frenks izvēlējās citu ceļu un noslēdza līgumu ar „Honda”. Sekoja pusotra sezona, kuras laikā „Williams” komanda bija spiesta izslimot jaunā „Honda” turbomotorā „bērnu slimības”, līdz 1985. gada nobeigumā Keke Rosbergs un viņa jaunais komandas biedrs Naidžels Mansels izcīnīja par abiem kopā četras uzvaras. Sezonas otrajā pusē „Williams” piloti Rosbergs un Mansels bija ne tikai pierādījuši, ka ir divi no trim ātrākajiem pilotiem pasaulē, bet bija kļuvuši arī par labiem draugiem. Ja šis „Williams” līdzjutēju „sapņu komandas” sastāvs tiktu saglabāts, varam gandrīz nešaubties, ka viens no viņiem būtu ieguvis 1986. gada pasaules čempiona titulu, bet nākamajā sezonā abi droši vien

mainītos lomām. Situācija tobrīd bija līdzīga kā 1979. gada rudenī, un Frenks Viljamss atkal rīkojās neadekvāti — nomainīja potenciālās uzvarētājkomandas sastāvu, Rosberga vietā uzaicinot Nelsonu Pikē. Būdam viens no astoņdesmito gadu pirmās puses lielākajām F-1 zvaigznēm, Pikē izturējās kā īsta primadonna, bet Manselam neviens nepateica, ka viņa pāriniekam tiek piešķirts pirmā pilota statuss. Lai gan „Williams-Honda” „FW11” mašīnas 1986. gadā dominēja sacīkšu trasēs, rezultāts atgādināja 1981. gadu — Mansela un Pikē savstarpējās antipātijas noveda pie tā, ka par čempionu kļuva „McLaren” pilots Alēns Prosts. Starpsezonā Viljamss neveica radikālus pasākumus, lai komandā nodibinātu kārtību, un 1987. gadā komandas biedru nesamierināmā sāncensība turpinājās, taču šoreiz „Williams” tehniskais pārsvars bija pārāk liels, lai kāds kopvērtējumā spētu abus pārspēt. Mansels parādīja īstu braukšanas meistarklasi un izcīnīja sešas uzvaras, Pikē — tikai trīs, tomēr viņš kļuva par 1987. gada čempionu, jo spēja 11 reizes finišēt uz pjedestāla. Pēc tam brazilietis Frenkam Viljamssam pateica „sveiki”, paņemot līdzi uz „Lotus” komandu ne tikai pirmo numuru, bet arī „Honda” dzinējus! Tiesa, Viljamssam esot bijusi iespēja sadarboties ar „Honda” turpināt, ja vien viņš būtu pieņēmis japāņu noteikumu — komandas otrajam pilotam jābūt Satoru Nakadžimam. Ļoti ticams, ka tādā gadījumā pirmais pilots Naidžels Mansels ar „Williams-Honda” būtu kļuvis par 1988. gada pasaules čempionu, taču Frenks noraidīja „Honda” ultimātu ar vārdiem: „Man neviens nekad nenorādījis, kuru sēdināt manās mašīnās!” „Williams” komanda, zaudējusi spēcīgos „Honda” turbodzinējus, bija spiesta izmantot vājos „Judd” atmosfēriskos motorus. Mansels tikai divas reizes spēja sasniegt finišu, taču abās reizēs viņš bija otrais, aizvadot bezcerīgo mašīnu līdz finišam tikai ar gribasspēka palīdzību. Tajā pašā laikā ar Viljamssu izauklētajiem „Honda” turbodzinējiem apgādātās „McLaren” formulas uzvarēja visos čempionāta posmos, izņemot vienu.

(Turpinājums nākamajā numurā.)

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.
- Savīrzes 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

autogāze
GĀZES IEKĀRTU
UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.
Uzstādot iekārtas pie mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSA
ATLAIŽU KARTES autogāzes uzpildes stacijās.
AUTO REMONTS. Piekarei, dzinējiem, elektrosistēmām. Uzstādām signalizācijas, magnetolas, parkošanās sensorus.
Uzpildām un remontējam KONDIČIONIERUS.
A. Deglava 60, Rīga, tālr. 67802480
mob. 29400989, www.autogaze.lv

Mačo un «caca»

«Subaru Forester» un «Toyota RAV4» degustācija

► Turpinājums no 4. lpp.

piedāvājuma gan ir pazudusi atraktīvā „RAV4” trīsdurvju versija, bet kopumā kopš 1994. gada tikai Eiropā vien pārdots vairāk nekā miljons „RAV4” automobiļu. Pēdējos gados kompaktie apvidus auto iekaro arvien vairāk siržu, šāda veida modeļu tirgus daļa Eiropā ir trīskāršojusies, un šobrīd nevienam vairs nav jāpaskaidro, kas ir „Toyota RAV4”. Tāpēc nav brīnums, ka jaunajam ceturtais paaudzes modelim pircēju netrūkst. Latvijā tas savā tirgus segmentā atkal ir līderis.

Degustācijai nodotā sniegbaltā „Toyota” nekļūdīgi atpazīstama kā „RAV4”, tikai priekšdaļa tagad atspoguļo „Toyota” jauno, sportisko identitāti. Kopumā šis ir pēc skata ļoti glīts un dinamisks krossover. Izmēri (garums 4570 mm, platums 1845 mm, augstums 1660 mm, klirens 160 mm) rāda, ka jaunais „RAV4” nav nekāds iepriekšējā modeļa feislifts, jo ir 20 cm garāks, 3 cm platāks un 2,5 cm zemāks par priekšteci. Tas ļāvis modelim iegūt ietilpīgāku salonu un bagāžas nodalījumu, kam tagad ir 1087 litru maksimālais tilpums. „RAV4” patlaban ir viens no lielākajiem auto savā klasē. Vietas netrūkst ne priekšā, ne aizmugurē, bagāžas nodalījums ir patiešām ietilpīgs (547 litri), turklāt beidzot tam ir vāks, kas atveras uz augšu, nevis uz sāniem, kā visu iepriekšējo paaudžu „RAV4”. Par papildu samaksu šo vāku var pasūtīt ar elektropiedziņu, kas ļaus to atvērt un aizvērt, nekad nenosmērējot rokas. Durvju apakšmala nosedz sliekšni, pat izkāpjot no ļoti netīra auto, nevar nosmērēt bikses. Tiem, kas aizmirsuši iepriekšējo paaudžu „RAV4”, salons pirmajā brīdī sagādā pārsteigumu — pretēji citos modernajos krossoveros pierastajam panelis ar savu dizainu nemaz nelīdzinās vieglajam auto! „Toyota” turpinājusi iepriekšējā „RAV4” apvidnieka „divstāvīgā” priekšējā paneļa attīstīšanu, kam jaunajā versijā ievērojami pārveidota ergonomika. Paneļa arhitektūra ir šaura un stāva, es pat teiktu —

veidota retrostilā. Retrostilā izskatās arī zemu, gandrīz uz grīdas novietotā samērā garā, tievā automātiskās pānesumkārbas svira. Nenoliedzami, jaunajā modelī ir kvalitatīvāki salona apdares materiāli un valda neticams plašums, kādu esam pieraduši just tikai pilnizmēra džipos. Mūsu „RAV4” ir aprīkota pēc pilnas programmas, te ir ļoti ērti, plaši regulējami apsildāmi ādas sēdekļi, augstumā/dzīlumā plaši regulējama sportiska stila stūre,

transmisiju. Var jau izvēlēties „Sport” režīmu, taču lielas atšķirības nav, vien salonā labāk dzirdama dīzeļdzinēja dziesma. Iespiežot akseleratora pedāli grīdā, šai „RAV4” nav dīzeļauto raksturīgā kampiena. Nelīdzēs arī pārslēgšanās ar automātiskās transmisijas vadības svirām aiz stūresrata — šim dīzeļmotoram un šim automātam augsti apgriezieni vienkārši nepatīk. Paātrinājumā šis motors ir paskaljš, taču vienmērīgā ātrumā



navigācija ar 6,1 collu skārienjutīgu ekrānu un lielu krāsainu bildi, jumta lūka un ar karbona raksta materiālu apdarinātas paneļa detaļas. Vējstikls diezgan stāvs un šaurs. Aizmugurējais lodziņš — divreiz šaurāks, braucot atpakaļgaitā, te noderētu parkingsensori.

Degustācijā izmēģinājām „Toyota RAV4” versiju ar 2,2 litru 150 ZS dīzeļdzinēju un sešpakāpju automātisko pānesumkārbu. Šis motors attīsta 150 ZS jaudu un 340 ņūtonmetru griezes momentu. Dinamika gan nebūs tas, ar ko šī modifikācija varētu palielināties, īpaši kombinācijā ar automātisko



Degustācijas secinājumi

Degustācijas laikā kārtējo reizi praksē tika gūts apliecinājums, ka viena vai otra auto modeļa izplatību pa īstam sāc apjaust tikai tad, kad pats piesēdies pie tā stūres. Līdz šim par „Toyota RAV4” milzīgo skaitu Latvijā bija zināms tikai no statistikas tabulām, bet degustācijas dienās radās iespaids, ka katrs trešais auto ir „RAV4”. Un vairumā gadījumu pie šīs toijotas stūres bija eleganta sieviete; vismaz tāds novērojums radās Rīgas ielās. Jā, dāmu pie „RAV4” stūres bija daudz, tomēr secinājam, ka šī nav tikai izteikta sieviešu mašīna, kas paredzēta smalkām kundzītēm braukšanai šoppingot. Un nebūs jau tā, ka vienīgā bezceļu pieredze šāda auto mūžā būs tie divi guļošie policisti, kuri jāpārvar, lai iekļūtu lielveikala autostāvētā. „RAV4” ne tikai izceļas ar izsmalcināto dizainu, bet savam īpašniekiem sniedz arī iespēju izbēgt no ikdienas, ļaujot vienlīdz labi un droši justies gan lielpilsētas blīvās ielās, gan arī izbraucot atpūsties brīvā dabā. Jā, „RAV4” nepirks rūdīti bezceļa braucēji, tomēr tās „purva brišanas” spējas ir pietiekamas, lai neradītu raizes ikdienišķos apstākļos ne pilsētā, ne laukos jebkurā gadalaikā. Dīmežl smukajai toijotai šodien Latvijas autotirgū tiešo konkurentu ir saradies pārāk daudz: „Kia Sportage”, „Honda CRV”, „Ford Kuga”, „VW Tiguan” u. c. „Toyota RAV4” maksā,

sākot no 23 378 eiro — versijā ar divlitru benzīna motoru (151 ZS) un manuālo pānesumkārbu. Savukārt „RAV4” ar 2,2 litru dīzeļmotoru maksā, sākot no 27 020 eiro, ar sešpakāpju automātisko pānesumkārbu — no 31 090 eiro.

„Toyota RAV4” plusi: pievilcīgs imidžs un kvalitāte, ietilpīgs salons un bagāžas nodalījums; **minusi:** šis auto nav atlēts, īpaši ar automātisko pānesumkārbu, piekare varēja būt mīkstāka, gaita — komfortablāka. „Toyota RAV4” no paaudzes paaudzē kļuvusi arvien sievišķīgāka un pilsētnieciskāka, bet „Subaru Forester” deklarētā dzīvesvieta joprojām ir laukos. „Misters Foresters” neizliekas par to, kas nav. Joprojām tipiska „veču mašīna”. Lai gan „Forester” skaitās piederīgs pie kompaktā krossoveru saimes, atšķirībā no vairākuma klasesbiedru tam piemīt izteikti vīrišķīgs tēls. Piemērots auto lielpilsētas švitam, kurš vismaz pāris reizi gadā gribēs aizvest savu draudzeni neceļos un izbraukt liedagā, lai vērotu saulrietu.

„Subaru Forester” plusi: visu varošs bezceļos, dinamisks un stabils uz šosejas; **minusi:** vēl arvien izskatās pēc mašīnas, kurā blakus sēž suns un motorzāģis.

Citiem krossoveru modeļiem šajā klasē normālos braukšanas režīmos velkošie ir tikai priekšējie riteņi, bet aizmugurējā ass vilkmē

manevrējot nopietnos ātrumos. Lai arī „Toyota RAV4” ir pilnpiedziņas automobilis, normālos braukšanas apstākļos vilkmi tas novada uz priekšējiem riteņiem. Nepietiekamas sāķeres gadījumā sistēma griezes momentu starp riteņu asīm var sadalīt proporcijā līdz pat 50:50. Aktivizējot „Sport” režīmu, automobilis jau standartā daļu vilkmes novadīs uz aizmugurējiem riteņiem, lai atslogotu priekšējos no iespējamās izbuksēšanas. Tāpat kā līdz šim, „RAV4” ir pieejama ar pilnpiedziņu un elektroniskiem palīgīdzekļiem, kas atvieglo braukšanu mērenos bezceļa apstākļos, ja rodas tāda nepieciešamība. Tāpēc ar „RAV4” nebūs bail iebraukt arī sniegā un dubļos, tikai nevajadzētu mesties ekstrēmās bezceļos.

pieslēdzas automātiski, automobilim izslīdot vai arī vadītājam pašam manuāli aktivizējot pilnpiedziņas režīmu. „Forester” ir pastāvīgā simetriskā pilnpiedziņas sistēma neatkarīgi no braukšanas apstākļiem. Uz ceļa „Forester” ir tikpat stabils kā „RAV4”, taču bezceļa apstākļos „mežinieks” iespēj daudz vairāk. Ar šo auto nav bail mēģināt iekarot vietas, kur negribētos doties pat ar gumijas zābakiem kājās. „Forester” spēj viegli šķērsot dubļu vannas un pārplūdušu ganību takas, kurās 90 procenti tā saukto parketa džipu noslīktu. „Meža vecis” bez grūtībām izbrauc tikpat smagus bezceļus kā lielākā daļa īsto apvidus automobiļu. Vieni no nedaudziem šā auto tiešajiem konkurentiem ir dizainā vēl robustākais Nissan X-Trail un britu pusaristokrāts „Land Rover Freelander”, kurš gan maksā krietni dārgāk. Te nevaru nepieminēt arī ievērojamo lētāko „Dacia Duster” — ja vien spēsiet ikdienā samierināties ar askētismu salonā un ne pārāk precīzu vadāmību uz šosejas, tas bezceļos būs cienīgs pretinieks ikvienam. „Subaru Forester” ar 150 ZS jaudīgu atmosfērisko benzīnmotoru maksā, sākot no Ls 17 050, ar 240 ZS jaudīgu benzīna turbomotoru un automātisko pānesumkārbu — sākot no Ls 24 200, bet ar degustēto 147 ZS jaudīgo bokserdzīeli — sākot no Ls 19 700.

A Moto tests

«KTM 690 Enduro R»

Ronalds Cimoška

Ko īsti nozīmē „enduro”? Un kādēļ enduro motocikli ir tik ļoti populāri? Manuprāt, vārda „enduro” sinonīmi ir „praktiskums” un „racionalisms”. Kapēc tā? Ne visi braucēji var atļauties turēt savā garāžā dažādu veidu motociklus visiem dzīves gadījumiem. Tā teikt — lai var gan uz veikalu pēc piena (motocikls ir aprīkots ar spidometru, ārējās apgaismes ierīcēm, tam ir arī pielaide izmantošanai uz koplietošanas ceļiem), gan uz mežu pēc dubļiem. Tāda arī ir enduro motocikla būtība apvienot divus, liekas, pilnīgi pretējus jēdzienus — dubļus un asfaltu. Kā tas izdodas tādai autoritātei krosa enduro motociklu jomā kā KTM, mēģināsim noskaidrot mūsu testa gaitā.

Jaunajam „690 Enduro R” modelim par bāzi ir ņemts pārbaudītais „LC4” dzinējs: 654 cm³ „vienstobrene” ar 62 ZS jaudu ir iepakota hroma/molibdēna cauruļu rāmī. Motocikls tradicionāli ir aprīkots ar „WP” amortizatoriem: priekšā ar 48 mm apgrieztā tipa dakšu, savukārt aizmugurējo riteņi pie zemes notur centrālais amortizators, kas savienots ar „WP Pro Lever Linkage” „progresiju” un nodrošina piekares gājienu 275 mm diapazonā. Motocikls ir aprīkots ar 1,85 x 21” riteņi priekšā un 2,50 x 18” aizmugurē.

Tieši tāds pats piekares gājiens ir arī priekšējiem amortizatoriem. Kā jau kārtīgam enduro motociklam pieklājas, ne par kādu čopera līmeņa sēdvietas novietojumu te nevar būt ne runas. Sēdvietas novietojums ir

paredzēts 930 mm augstumā, tā kā mazāka auguma braucējiem pie krustojuma nāksies noslidēt ar vienu sānu nedaudz zemāk, lai vismaz ar purngalu aizsniegtu zemi. Un ko gan jūs gribējāt — 300 mm klīrensam kaut kas ir jāupurē. Domāju, ka daudzi man piekritīs, ka šis nelielais upuris uz enduro priekšrocību altāra tāds nieks vien ir.

Lai gan testa motocikls nebija kārtīgi „iejāts” un visi zobrati vēl nebija piedīlusi, lielu atzīnību izpelnījās precīzais 6 pakāpju atrumkārbas darbs, kuras mīļiedarbība ar vieglo un precīzo hidrauliskā sajūga darbību (starp citu, uz „690 Enduro R” ir arī izslīdošais sajūgs) sagādāja tikai pozitīvas emocijas braukšanas laikā. Vismaz kreisā plauksta pēc vairāku

Turpinājums 8. lpp. ►



«KTM 690 Enduro R»



► Turpinājums no 7. lpp

stundu aktivitātēm ne par ko sliktu nežēlojās.

Lai nodrošinātu labāku ergonomiku un izvairojumu, degvielas tvertne (12 l + 2,5 l rezerve) ir novietota motocikla aizmugurējā daļā, kas sākumā nezinātājiem rada nelielu īssavienojumu smadzenēs brīdī, kad ir nolemts pirmo reizi padzirdīt savu kaujas zirgu ar uguns ūdeni. Tur, kur tradicionāli atrodas bāka, izņemot aizdedzes atslēgu, nekā nav. Uzmanīgi papētot motociklu, atklājām, ka bākas uzpildes atvere atrodas aiz sēdekļa un ir integrēta aizmugurējā dubļu sargā. Tehniski visnotaļ attaisnots risinājums (galu galā

dzinēja cilindrs kaut kur ir jāliek un arī ar smaguma centru kaut kas jādara), bet cik tas ir praktisks? Ar enduro motocikliem parasti mēdz daudz un dikti ceļot pa dažādām grūti izbraucamām un tālām vietām. Tomēr, ja ceļo daudz un dikti, bez mantām gluži nevar iztikt. Vienīgā saprātīga vieta, kur tās var piesiet, ir motocikla aizmugurējā daļa. Ņemot vērā, ka uz motocikla mantas ir jāpiesien ļoti rūpīgi, diez vai braucēja garastāvokli uzlabos mantu piesiešanas/atsiešanas perspektīva katru reizi, kad būs jāuzpilda degviela. Ir dzirdēti stāsti, kad šim modelim speciāli izgatavo metāla stiprinājumus bagāžai, lai atvieglotu uzpildes procedūru.

Maza, ne pārāk ērta nianse, bet vai tā var sabojāt kopējo priekšstatu par motociklu? Itin nemaz! Vieglums, kas piemīt šim braucamajam, ir pārsteidzošs. 138 kg brauc un vadāms tik viegli, ka ik pa brīdīm pārņem divaina nerealitātes sajūta. Tāds nedaudz lielāks kalnu divritenis ar motoru! Par to, kā pagriezt motociklu, vispār var nedomāt! Tas neprasa gandrīz nekādu pūli. Ja braucat, stāvēt kājās, ar nelielu svāra pārņemšanu uz vienu vai otru kāju jau pietiek, lai motocikls mainītu kustības virzienu. Motocikls turklāt ir ļoti šaurs, kas nodrošina ne tikai labu caugājāmību mežā, bet arī padara to par īstu sastrēgumu karali. Lai motocikls neizbrauktu starp divām

automašīnām, tām ir jāstāv, bezmaz saskaroties ar spoguļiem. 300 mm klīrenss savukārt nodrošinā to, ka motocikls viegli pārbrauks tādiem pilsētas šķēršļiem kā apmales, bedres u. c., par kuru šķērsošanu ar citiem braucamajiem var pat nesapņot. Brīnumainā kārtā bedres un citi bīstami ceļu veidojumi sāk pat izraisīt azartu, jo pārvietojaties ar riktīgu visurgājēju.

Motocikls ir izdevies diezgan aizraujošs, galu galā 62 ZS, kas iestūķēti vienā vairāk nekā 600 cm³ cilindrā, nav nekāda joka lieta. Tomēr pārāk uztraukties nevajadzētu, jo līdz pat 4000 apgr./min motocikls ir paklausīgs kā pieradināts kucēns. Vienu brīdi pat sāku šaubīties, kur ir solītie zirgspēki? Līdz brīdim, kad dzinējs tika iegriezts vairāk par šo maģisko robežu. Tajā pašā mirklī pārnadžu kārtas dzīvnieku bars nekavējoties pacēlās uz pakājkājām un aiztraucās horizonta virzienā. Vieglums, ar kādu motocikls ceļ augšā priekšējo riteni, ir neapkrastāms. Ja jums nesanāk iemācīt savam kumelam braukt uz aizmugurējā riteņa, pamēģiniet šo, pēc tam jūs nodarbinās doma, kā priekšējo riteni dabūt atpakaļ uz zemes!

Lietotājiem būs interesanti padarboties ar iespēju, kas ļauj pašam braucējam mainīt aizdedzes sistēmas parametrus. Zem sēdekļa atrodas 9 pozīciju slēdzis, kas ļauj regulēt aizdedzi diezgan plašā diapazonā: 0 (slikta kvalitātes benzīns), 1 — maiga dzinēja darbība un 2 — asa reakcija uz gāzes rokturi. Pārējie ir paredzēti smalkākai regulēšanai. Tas notiek ar USB adaptera palīdzību, PC un no oficiālā saita lejuplādētas programmas palīdzību. Turklāt ir paredzēta iespēja pieslēgt zibatmiņu un ierakstīt telemetrijas rādītājus sacensību laikā.

Apstāšanos nodrošina „Brembo” divu virzļu bremzes ar vienu 300 mm disku priekšā un vienu 240 mm bremžu disku aizmugurē. Spējat iedomāties, kā tās darbojas uz 138 kg motocikla? Domāju, ka apstāšanās uz priekšējā riteņa pirms krustojuma labākajā stunteru stilā būs ierasta nodarbošanās šā motocikla īpašniekiem.

Tomēr īstā vide, kurai paredzēts „690 Enduro R”, ir tāds ceļš, kurš tikko tika

KTM 690 Enduro R tehniskā specifikācija

Modeļa gads	2013.
Pašmasa	138 kg
Sēdekļa augstums	930 mm
Riteņu bāze	1498 mm
Degvielas tvertnes tilpums	14,4 l
Dzinējs	
Tips	1 cilindrs, 4 takts
Cilindra diametrs x virzļu gājiens	102,0 X 80,0
Darba tilpums	654 cm ³
Kompresijas pakāpe	11,8:1
Jauda	62 ZS
Maksimālais griezes moments	4 Nm/6000 apgr. min
Gāzes sadales mehānisms	OHC, 4 vārsti uz cilindru
Barošana	Elektroniskā iesprīce
Dzesēšanas sistēma	Šķidruma
Starteris	Elektriskais
Transmisija	
Sajūgs	Daudzdisku, eļļā
Ātrumkārbā	6 pakāpi
Galvenais pārvads	Kēde
Šasija	
Rāmis	Cauruļu
Priekšējā dakša	Apgrīzītā tipa WP 43 mm
Aizmugurējā piekare	Tradicionālā ar monoamortizatoru
Bremžu sistēma	Dalītā
Priekšējās bremzes	Viens 300 mm disks, 2 virzļu „Brembo”
Aizmugurējās bremzes	viens 240 mm disks 1 virzļu „Brembo”
Priekšējā riepa	90/90-21
Aizmugurējā	140/80-18
Maksimālais ātrums	Aptuveni 170 km/h

izdomāts. Motocikls burtiski rīja visas bedres, saknes un nelīdzenumus, ik pa brīdīm cenzdamies pēc iespējas ilgāk kavēties brīvajā lidojumā. Tomēr ne viss izrādījās tik vienkārši. Dzīļās, irdenās smiltis (tas pats varētu būt arī dubļos) pret kalnu izkustēties no vietas bija teju neiespējami. Trolejbusa cienīgais griezes moments momentāli ierok aizmugurējo riteni irdenajā gruntī. Lai izkustētos no vietas, būs nepieciešama tik precīza gāzes un sajūga mijiedarbība, ka pēc tam, kad būsiet to apguvuši, varēsiet bez eksāmeņiem strādāt par mikroķirurgu. Lielāks ne vienmēr ir labāks? Vai varbūt tomēr vajadzēja pagrozīt maģisko slēdzi zem sēdekļa?



turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

Rīga,
Granīta iela 3
Tālr.: 28606746
25511121
info@turbomotors.lv
www.turbomotors.lv

FREDA RIEPAS
R-13;14;15;16
protektori 7-9mm
**mazlietotas
ziemas
RIEPAS**

Dreilīni, T. 28683690
Bīķernieku iela 121, T. 26127651
www.ziemas-riepas.com

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERĶU MAINA.
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA

Maskavas iela 433B
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.oppozit.lv

**STARTERI UN
GENERATORI**

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

**REZERVES
DAĻAS**

Jeep
**Amerikāņu
automašīnām**
GMC

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

**W W AUTO
news.lv**

- auto un moto ziņas • sports •
- galerijas • forums • padomi •
- tehniskais birojs • vēsture •
- reportāžas • degustācijas •

**MOBILO
DARBNICU IZSTRĀDE**

- PROJEKTĒŠANA
- RAŽOŠANA
- CERTIFICĒŠANA

pinole.lv
+371 26442797

AUTO RITMS

AUTOEVAKUATORS

24H
T. 2255 5543

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem

Piedāvājam 5. paaudzes iesmidzināšanas sistēmas, kā arī 1-4 paaudzes risinājumus.

Samazināta degvielas izmaksas
Līdz 50%

Mūkusalas 45/47, Rīga
Tālrunis: 29-296-613
www.ecogas.lv

ecogas

**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