



4-5. lpp



6. lpp



8. lpp

Ņem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

MARTS
NR. 3 / 2014 (197)

A Degustācija

No ārpuses mazs, iekšā - liels

«Fiat 500L» un «Ford B-Max» degustācija

Agnis Krauja

Saskaņā ar jaunākajiem pētījumiem vidējais pārdoto automašīnu garums Eiropā ir 4,1 metrs. Tas ir standarta izmērs, kas nelielai ģimenei ļauj gan ceļot, gan ērti pārvietoties pilsētas šaurībā. Vēl pagājušā gadsimta nogalē šādā izmērā ietilpināt ģimenes auto likās neiedomājami. Un tad parādījās miniveni! 1996. gadā „Renault” uz visiem laikiem izmainīja ģimenes auto tirgu Eiropā ar pirmo kompakto miniveni „Megane Scenic”. Uz kompaktklases bāzes būvēts auto ar izskatu un dinamiku gandrīz kā viegļajam, kuram salonā plašums gandrīz kā mikroautobusā. Jaunās tūkstošgades sākumā šādi daudzfunkcionāli paaugstinātas ietilpības automobiļi iekaroja arvien lielāku popularitāti, to kopējais pārdošanas apjoms Eiropā līdz 2005. gadam pieauga par 60 procentiem un sasniedza aptuveni pusotra miljona vienību gadā. Taču tad sekoja „krossoveru bums”, un pēdējā piecgadē miniveni pārdošanas apjomi arvien samazinās. Autoražotāju atbilde bija — mazās klases miniveni jeb mikroveni, kuri būvēti vairs

ne uz kompaktklases, bet gan mazās klases automobiļu bāzes. Šie „figgie” autiņi izkātās mazi no ārpusē, toties piedāvā daudz vietas iekšpusē. Likās, nu beidzot ir radīts īsts taupīgā pilsētnieka — ģimenes cilvēka — ikdienas transportlīdzeklis! Taču autotirgus nepielūdzamā statistika pēdējā laikā rada vielu pārdošiem inženieru un konstruktoru eksperimentiem. 2010. gadā „Opel” prezentēja modeli „Meriva”, kam aizmugurējās durvis bija pieskrūvētas ačgārnī. Pēc šā auto degustācijas „AutoInfo” rakstīja: „„Meriva” atšķiras no citiem pasaulē šobrīd ražotajiem automobiļiem ar pretējos virzienos (kā vārti) veramām „FlexDoors” sānu durvīm. Tomēr šāds netradicionāls risinājums vairāk uzskatāms par mārketinga triku. Vairāk jēgas būtu, ja „Meriva” nebūtu virsbūves vidējā statņa — atver abas „vārtu” puses un tev uzreiz ir pieejams viss salona garums.” Nepagāja ne divi gadi, un „AutoInfo” ekspertu vīzijas materializējās — atjautīgie „Ford” inženieri izdomas ziņā pārspēja „Opel” kolēģus un radīja modeli „B-Max” — tādu mazo miniveni, kāda nav nevienam citam. Tajā pašā laikā „Fiat”



Turpinājums 4. lpp ➤

A Autosporta vēsture

Pirmā turboēra

Agnis Krauja

2014. gadā „Formula-1” piedzīvo visievērojamākās tehniskās pārmaiņas pēdējo divdesmit gadu laikā — no šīs sezonas visas sacīkšu formulas būs aprīkotas ar turbomotoriem — jaunās paaudzes 1,6 litru V6 tiešās iesmidzināšanas dzinējiem. Šī ir turbomotoru atgriešanās F-1 pirmo reizi kopš 1988. gada sezonas.

Pienācis laiks atcerēties F-1 pirmo turboēru, kas sākās 1977. gadā ar „Renault RS01” un noslēdzās pēc desmitgades ar „McLaren-Honda RA168E” dominanci. Tas bija laiks, kad F-1 piedzīvoja nekad agrāk un visticamāk arī nekad nākotnē nepieredzētas mežonīgas jaudas dzīres! 1985./86. gadā turbomotoru jauda pārsniedza maģisko 1000 zirgspēku robežu, turklāt kvalifikācijas braucieniem vadošās komandas izmantoja īpaši sagatavotus pusotra tūkstoša zirgspēku jaudas dzinējus, kuros lietoja raķešu degvielu nitrometānu un kas bija paredzēti tikai diviem vai trim supe-



rāriem apliem, lai pēc apmēram 50 km distances veikšanas izjuku dūmu un liesmu mākonī. F-1 sacīkšu bolīdi svēra tikai 540 kg un ar šādiem dzinējiem sasniedza

absolūti ekstrēmu masas un jaudas attiecību — 2500 zirgspēki uz 1 tonnu svara (salīdzinājumam — 2013. gada F-1 mašīnām ar 750 ZS jaudas dzinējiem šī attiecī-

Turbodzinēji	1986. gads	2014. gads
Tilpums, veids	1,5 litru L4 vai V6, vai V8	1,6 litru V6
Jauda (zirgspēki)	1000—1500	līdz 800
Min. izturība (km)	50	4000
Maks. degvielas daudzums	195 litri	100 kg
Mašīnas svars (kg)	540	690

ba bija 1175 ZS uz tonnu). F-1 pilotam bija jābūt īstam sacīkšu dievam, lai spētu šādu monstros savaldīt, — mašīnas vēl arvien bija aprīkotas ar mehāniskajām ātrumkārbām un nekādas elektroniskās pilotu palīgierīces toreiz vēl nebija pat nosapņotas. Turboēra bija Alēna Prosta, Nelsona Pikē un Renē Arnū ziedu laiki. Keke Rosbergs arī bija viens no šā perioda spožākajiem pilotiem, tomēr viņš pie turbodzinēja tika pārāk vēlu. Turboēras mežonīgākajā periodā uzplauka Airtona Sennas un Naidžela Mansela karjera, savukārt ārkārtīgi talantīgie piloti Žils Vilenēvs, Elio De Andželiss un Didjē Pironi kļuva par turboēras upuriem — smagās avārijās divi pirmie zaudēja dzīvību, bet Pironi gūtie savainojumi liedza ne tikai kļūt par 1982. gada čempionu, bet arī turpināt daudzsoļo pilota karjeru.

Viss sākās ar «Renault»

Kā zināms, pēdējos piecus gadus F-1 tehniskie noteikumi paredzēja lietot tikai 2,4 litru V8 atmosfēriskos motorus, bet pirms tam — 3 litru atmosfēriskos V10. Senākos laikos F-1 mašīnās izmantojamie dzinēji gan nebija tik strikti reglamentēti, un karaliskais autosports ir pieredzējis gan V6, gan V8 un V10, gan arī V12 atmosfēriskos motorus. Kopš 1966. gada F-1 tehniskie noteikumi atļāva 3,0 litru atmosfēriskā dzinēja vai 1,5 litru turbomotoru izmantošanu. Iesākumā gan F-1 konstruktoru attieksme pret turbo bija... pilnīga ignorance. Tobrīd vēl gana labs bija kopš 1967. gada pazīstamais „Ford Cosworth” 3,0 litru V8 atmosfēriskais dzinējs, kuru

Turpinājums 2. lpp ➤

turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

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

www.turbomotors.lv

SAMARIEŠU
LATVIAŠU
PILNVAROTĀI

Saņem izziņu
30 minūtēs!

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

- autovadītājiem
- ieroču nēsāšanai
- pirmstērmiņa komisija

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

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERZU MAINA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVISS
KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA

Maskavas ielā 433B
tālrunis: 67372925
mob. t. 26517338
www.oppozit.lv

TAVAS ZIEMAS VISURGĀJĒJS

FIAT
FREEMONT

DĀVANĀ APRIKOJUMS
EUR 2006
VĒRTĪBĀ

VISU RITEŅU PIEDZIŅĀ UN AUTOMĀTISKĀ PĀRNESUMKĀRBA DĀVANĀ

Pirmā turboēra

► Turpinājums no 1. lpp.

izmantoja gandrīz visas komandas (izņemot „Ferrari”, kas palika uzticīgs savam leģendārajam 12 cilindru atmosfēriskajam dzinējam), pārākumu pār konkurentiem cenšoties gūt ar dažādām aerodinamiskajām viltībām mašīnas konstrukcijā.

1977. gada britu GP izcīņā uz starta stājās pirmā F-1 mašīna ar turbodzinēju — „Renault RS01” formula, kuru vadīja pieredzējušais pilots ar inženiera diplomu Žans Pjērs Žabuī. Kā jau bija sagaidāms, dzinējs izturēja mazāk par pusi no distancē, un, tobrīd braucot mašīnu peletona vidusdaļā, dzeltenais „Renault” izbeidzās, tinies baltu dūmu mākonī un izraisīdams smaidus konkurentu sejās. „Tyrrell” komandas boss Kens Tairels dzelteno franču mašīnu asprātīgi nodēvēja par tējkannu — arī turpmāk tā bieži atstāja aiz sevis baltu tvaiku mākonīti. Togad „Renault” piedalījās piecos čempionāta posmos un ne reizi nerasniedza finišu. Lai gan turbodzinēja jauda bija aptuveni 500 zirgspēki (par 50 ZS vairāk nekā atmosfēriskajiem „Cosworth” motoriem), tas bija krietni smagāks un tam bija raksturīga bieža pārkaršana un spilgti izteikta „turbo bedre” — pie maziem apgriezieniem trūka jaudas, bet, stiprāk nospiežot gāzes pedāli, pēc 1—2 sekundēm pēkšņi sekoja mežonīgs uzrāviens, kura laikā „Michelin” riepas nespēja nodrošināt pietiekamu saķeri ar asfaltu. „Renault” inženieri visus spēkus veltīja „Renault Gordini” 1,5 V6 turbomotoru attīstībai, formulas dizains un aerodinamika tika atstāti novārtā, tādēļ mašīna lielā ātrumā bija nestabila un grūti vadāma. 1978. gada trešajā posmā Žabuī ar uzlabotu formulu jau spēja nobraukt veselus 89 aplus, pēc tam Monako GP izcīņā pirmo reizi sasniegt finišu (10. pozīcijā), bet sezonas priekšpēdējās sacīkstēs Votkinsglenas trasē viņš beidzot guva pirmos punktus, finišējot 4. pozīcijā. Nākamajā gadā „Renault” komanda uz starta izgāja pilnā sastāvā — pie otras mašīnas stūres sēdās jaunais F-2 Eiropas čempions Renē Arnū. Čempionāta 3. posmā Dienvidāfrikā Žans Pjērs Žabuī nodemonstrēja visai pasaulei turbo potenciālu, izcīnot „Pole Position” un distances pirmajā trešdaļā aizstāvēt līderpozīciju sīvā cīņā ar abiem „Ferrari”. Monako sacīkstēs „Renault” startēja ar jaunu RS10 šasiju, kurā jau bija izmantota „Ground Effect” aerodinamika, un uzlabotu dzinēju. 1979. gada 1. jūlijā savās mājās Francijas GP Dižonā abas „Renault” mašīnas kvalifikācijā ieguva tiesības startēt no pirmās rindas, un Žans Pjērs Žabuī beidzot izcīnīja F-1 vēsturē pirmo uzvaru ar turbomotoru! Slavenais F-1 konstruktors Hārvijs Postletvaits pēc sacīkstes esot pravietiski

teicis: „„Renault” ir neticami ātri. Drīz mums visiem būs nepieciešami turbodzinēji.” Sezonas kopvērtējumā Žabuī ar vienu uzvaru un četrām „Pole Position” ieņēma tikai 13. vietu. Nedaudz labāka bilance bija Arnū, kurš ieguva divus „Pole” un trīsreiz finišēja uz goda pjedestāla, kas kopvērtējumā deva viņam 8. vietu. Konstruktoru kausā „Renault” komanda ieguva 6. vietu. Nākamajā — 1980. gada — sezonā, „Renault” — franču komanda ar franču motoriem un franču pilotiem —

„Pole Position” un nobrauca līderpozīcijā 19 aplus. Pavisam drīz „Ferrari” turbodzinējs tika pie pirmās uzvaras — šaurajās Monako ieliņās sensāciju sagādāja Vilenēvs ar „Ferrari”. Sarežģītās, likumotās trasēs turbodzinēju jaudas pārsvars daudziem vēl šķita neizmantojams, jo „turbo-bedre” joprojām bija problēma — uz mašīnas riteņiem jauda nonāca nevis momentāni pēc gāzes pedāļa nospiešanas, bet gan aptuveni ar 1—2 sekunžu nokavēšanos, turklāt vaļā tika palaisti visi 700



jau bija spēks, ar ko F-1 pasaulē bija nopietni jārēķinās — 3 uzvaras, 5 „Pole Positions” un 4 ātrākie apli, kā arī 22,4 % no sacīkšu distanču kopgaruma nobraukti līderpozīcijā. Arnū kontā tosezon bija 2 uzvaras, 3 „Pole”, 4 ātrākie apli un 6. vieta čempionāta kopvērtējumā. Žabuī divreiz ieguva „Pole Position” un brauca līderpozīcijā piecās sacīkstēs, tomēr finišā triumfēja tikai vienreiz — Austrijā. Kanādas GP izcīņā viņš piedzīvoja smagu avāriju, tādēļ pēdējos četros sezonas posmos vairs nepiedalījās. Konstruktoru kausā „Renault” ierindojas 4. vietā aiz „Williams”, „Ligier” un „Brabham”.

«Ferrari» nepaliek malā un paņem kausu

1981. gadā nevienam vairs nebija iemesla apšaubīt „Renault” turbomotoru potenciālu. Sezonas vidusdaļā sešus posmus pēc kārtas franču dzeltenās mašīnas bija nepārspējamās kvalifikācijā, iegūstot „Pole Position”. Taču „Renault” komanda vairs nebija vienīgā, kas izmantoja turbodzinējus. Atteikušies no sava leģendārā V12 dzinēja, ar jaunu 1,5 V6 turbo uz starta izgāja „Ferrari”, un jau ceturtajā posmā Sanmarīno kanādiets Žils Vilenēvs izcīnīja

zirgi uzreiz. Vēl lielāka sensācija bija Vilenēva uzvara arī nākamajās sacīkstēs Spānijā, kur viņam visu distanci izdevās noturēt aiz sevis piecu sāncenšu peletonu, ne reizi nedodot iespēju konkurentiem veikt apdzīšanu. Taču turpinājumā vairāk uzvaru nesejoja, un kopvērtējumā Vilenēvs ierindojās 7. vietā, bet viņa komandas biedrs Didjē Pironi sezonas laikā iespēja tikai vienu ātrāko apli un 13. vietu kopvērtējumā. Francijas GP izcīņā savu pirmo uzvaru izcīnīja jaunais talants Alēns Prosts, kurš „Renault” komandā bija nomainījis savainoto Žabuī. Turpinājumā Prosts brauca kā līderis vēl sešās sacīkstēs, bet finišu pirmais sasniedza tikai divas reizes. Sezonas laikā nobraucot līderpozīcijā ilgāk par visiem, Prosts kopvērtējumā ierindojās tikai 5. vietā ar trim uzvarām, divām „Pole Position” un vienu ātrāko apli. Pieredzējušais Renē Arnū guva četras „Pole” un vienu ātrāko apli, taču palika bez uzvarām un kopvērtējumā bija tikai deviņais. Trešā turbokomanda 1981. gadā bija britu „Toleman”, kura izmantoja „Hart 1.5 L4” turbo dzinējus, taču abi piloti — Braiens Hentons un Dereks Vorviks — palika bez ieskautes punktiem. Konstruktoru kausā „Renault” ierindojas 3. vietā aiz „Williams” un „Brabham”.

1982. gadā 11 komandas vēl izmantoja atmosfēriskos „Ford Cosworth DFV” dzinējus, taču ar turbodzinējiem apgādātās „Ferrari”, „Renault” un „Brabham” mašīnas bija ievērojami jaudīgākas. Turbodzinēju jauda sasniedza 700 zirgspēkus, bet atmosfērisko „Cosworth” dzinēju galējā robeža bija 500 ZS. Togad sacensību spriedze bija īpaša, jo čempionāta 16 posmos bija 11 dažādi uzvarētāji un nevienš pilots neuzvarēja vairāk kā divās sacīkstēs. Atmosfēriskajiem dzinējiem uzvaru skaita

Vācijā pat nestartējot pēdējos četros posmos) otrais palika „Ferrari” pilots Didjē Pironi, ceturto un sesto vietu ieņēma „Renault” piloti Alēns Prosts un Renē Arnū — lai gan abi visilgāk nobrauca līderpozīcijā, katrs no viņiem tika vien pie divām uzvarām. F-1 vēsturē pirmā turbokomanda, kas ieguva Konstruktoru kausu, bija „Ferrari”, pateicoties četru pilotu — bojāgājušā Žila Vilenēva, savainotā Didjē Pironi, kā arī viņu aizstājēju Patrika Tambeja un Mario Andreti — pienesumam. „Renault” palika trešie, piekāpjoties

arī „McLaren”, kas joprojām izmantoja atmosfērisko „Ford Cosworth”. Turboleģionam pievienojās „Brabham BMW”, un Kanādas GP izcīņā Nelsons Pikē izcīnīja pirmo uzvaru ar „BMW 1.5 L4” turbomotoru. Sezonas turpinājumā ar tādu pašu BMW dzinēju brauca arī viņa komandas biedrs Rikardo Patrēze. Visus sezonas posmus ar „Alfa Romeo 1.5 V8” turbodzinēju aizvadīja Bruno Džakomelli, bet otra „Alfa Romeo” komandas mašīna bija apgādāta ar tradicionālo atmosfērisko dzinēju. Briti Vorviks un Hentons no „Toleman” komandas joprojām cīnījās ar „Hart” turbodzinēja izturības problēmām, un, lai gan atkal palika bez punktiem, katram no viņiem vienā GP izcīņā izdevās uzrādīt ātrāko apli.

«BMW» — pirmais turbočempions

1983. gadā F-1 trasēs jau bija vērojama pilnīga turbomotoru dominance. Atmosfēriskajiem dzinējiem visas sezonas gaitā izdevās tikt tikai pie trim uzvarām (Watsons, Rosbergs un Alboreto), vienas sensacionālas „Pole Position” (Keke Rosbergs Brazīlijā) un diviem ātrākajiem apliem (Lauda, Watsons). Sezonas kopvērtējumā ar „BMW” turbomotoru Gordona



SIA izdevniecība «AUTOINFO»
sadarbībā ar CSDD.
Reģ. apl. Nr. 000702099
Rīga, Nometņu iela 47-13, LV-1002
Direktors – Kaspars Bergmanis.
Iznāk reizi mēnesī.

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM

AUTO
info

Tirāža – 10 000
Tālrunis reklāmai 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

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

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

9-19
10-15

**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: dok1@navigator.lv
www.japanautoparts.lv

**PIEKĀBES
āki**
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

Turpinājums 7. lpp ►

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss: «Ceļu satiksmes drošības uzlabošanā nepieciešama sabiedrības izpratne un atbalsts»



Anrijs Matīss

Nolūkā Latvijā turpināt uzlabot ceļu satiksmes drošību un nodrošināt atbildīgo pušu saskaņotu darbību, Satiksmes ministrija un CSDD sadarbībā ar iesaistītajiem partneriem izstrādājusi „Ceļu satiksmes drošības plānu 2014. – 2016.gadam”, kurš pieņemts Ministru kabinetā (MK).

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss uzsver: „Apstiprinātais ceļu satiksmes drošības uzlabošanas plāns ir ambiciozs, un tā ieviešanai nepieciešama sabiedrības izpratne un aktīva līdziesaiste. Svarīgi ir turpmāk veicamie pasākumi, jo minētais trīs gadu plāns ir tikai daļa no Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020.gadam izvirzītajiem mērķiem – līdz 2020.gadam par 50% samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu, kā arī par 50% samazināt smagi ievainoto skaitu, salīdzinot ar 2010.gadu.”

Plāna darbības virzieni un pasākumi

noteikti, izvērtējot Ceļu satiksmes drošības programmas 2007.-2013.gadam rezultātus, analizējot līdzšinējos rādītājus, kā arī turpinot iepriekš uzsāktos pasākumus ceļu satiksmes drošības paaugstināšanā.

Būtiski uzsvērt, ka kopējie ieguvumi no ceļu satiksmes drošības pasākumu īstenošanas 2007.-2012.gadā ir aptuveni 430 miljoni latu, piecos gados izglābtas 1167 dzīvības un par 6988 mazāk cilvēku guvuši savainojumus un traumas.

Plānā apskatīti divi iespējamie situācijas attīstības scenāriji – pesimistiskais un optimistiskais. Pesimistiskais scenārijs: paredzams, ka ne bojāgājušo skaits, ne smagi ievainoto skaits nesamazināsies, salīdzinot ar 2010.gada rādītājiem. Optimistiskais scenārijs atbilst Eiropas Savienības izvirzītajam mērķim – līdz 2020.gadam divas reizes samazināsies gan bojāgājušo, gan smagi ievainoto skaits

salīdzinājumā ar 2010.gadu, t.i. 7 – 10% ik gadu. Vienlaikus plānā norādīts – ja netiks rasts atbilstošs finansējums plāna mērķu īstenošanai, jārekinās ar pesimistisko scenāriju – t.i., bojāgājušo un smagi ievainoto skaits nesamazināsies.

Plānā paredzēti šādi galvenie uzdevumi: gājēju, velosipēdistu, mototransporta vadītāju un pasažieru drošības garantēšana, vieglo automobiļu vadītāju un pasažieru drošības garantēšana; cietušo skaita samazināšana ceļu satiksmes negadījumos, kuros iesaistīts komerc transports (kravas automobiļi un autobusi); bērnu drošības līmeņa paaugstināšana ceļu satiksmē; transportlīdzekļu droša braukšanas ātruma ieviešanas nodrošināšana; transportlīdzekļu vadīšanas alkohola reibumā un narkotisko vielu iespaidā izskaušana; transportlīdzekļu vadīšanu nogurumā gadījumu skaita samazināšana; ceļu satiksmes negadījumu smaguma pakāpes samazināšana; inteligento transporta sistēmu (ITS) aktīvāka izmantošana ceļu satiksmes drošības līmeņa uzlabošanā; sabiedrības izpratnes veicināšana un iesaistīšana ceļu satiksmes drošības problēmu apzināšanā un risināšanā; pastāvīgi autotransporta infrastruktūras pārvaldīšanas pasākumi, kas nodrošina

ceļu satiksmes funkcionēšanu atbilstoši augošām satiksmes drošības prasībām.

Plāns paredz īstenot kopā 79 pasākumus tādās jomās kā normatīvo aktu pilnveidošana, ceļu satiksmes dalībnieku uzvedības kontrole, ceļu satiksmes dalībnieku apziņas veidošana, inženiertehniskie pasākumi autoceļu un ielu tīklā, ceļu satiksmes dalībnieku izglītošana un apmācība, ITS sistēmu ieviešana ceļu satiksmē, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta modernizācija, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta modernizācija, ceļu satiksmes drošības pētījumi.

Ceļu satiksmes drošības plāna 2014.-2016.gadam ieviešanu pārrauga Ceļu satiksmes drošības padome. Plāna īstenošanā iesaistītas institūcijas, kuru pārstāvji piedalījās plāna izstrādē: Satiksmes ministrija, Iekšlietu ministrija, Izglītības un zinātnes ministrija, Labklājības ministrija, Veselības ministrija un Rīgas dome.

Plāna projekts tika izskatīts un atbalstīts 2013.gada 18.aprīlā Ceļu satiksmes drošības padomes sēdē, kā arī nosūtīts saskaņošanai nozares nevalstiskajām organizācijām, no kurām iebildumi netika saņemti.

Izvēlētas pirmās ātruma kontroles mērierīču atrašanās vietas

Lai Latvijā uzlabotu ceļu satiksmes drošību un atbilstoši valdības uzdevotajam, izvēlētas pirmās 20 ātruma kontroles mērierīču (stacionāro fotoradaru) atrašanās vietas uz valsts ceļiem un Rīgas pilsētas ielām. Vietas izvēlētas un saskaņotas, sadarbojoties CSDD un satiksmes drošībā un satiksmes organizācijā iesaistītajām atbildīgajām institūcijām – Valsts policijai, VAS „Latvijas Valsts ceļi” un Rīgas domes Satiksmes departamentam.

Ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir vairāku pasākumu kopums, kurā vienlīdz nozīmīga loma ir gan sabiedrības informēšanai un prevencijai, likumdošanas un sodu politikas pilnveidei, satiksmes infrastruktūrai, gan stacionāro un pārvietojamo radaru darbībai.

Izstrādājot radaru atrašanās vietas, analizēta un ņemta vērā gan citu valstu pieredze, gan līdzšinējā ceļu satiksmes informācija Latvijā. Proti: ceļu satiksmes negadījumu analīze (negadījumu, cietušo un bojāgājušo skaits konkrētajā vietā), ceļa posma funkcionālā nozīme satiksmē, potenciālā braukšanas ātruma pārsniegšanas rezultātā radītais apdraudējums citiem satiksmes dalībniekiem, satiksmes intensitāte un raksturīgās braukšanas tendences. Jāpiebilst, ka vairākos aktuālajos ceļa pos-



mos stacionāro fotoradaru uzstādīšana atlikta līdz nākamajam periodam, jo šajās vietās tuvākajā laikā plānoti ceļa remonta vai rekonstrukcijas darbi.

Savukārt ārvalstu pieredze liecina, ka radaru darbībai un izvietojumam ir jābūt līdzsvarotai – stacionārajiem un pārvietojamajiem radariem jādarbojas pamišus, uz ceļiem neiztikt arī bez policijas. Būtiski, lai

radaru ieviešana ir caurskatāma, lai to darbības un atrašanās vietas ir rūpīgi izvērtētas. Radariem jābūt sabiedrībai saprotamam instrumentam, kas darbojas, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, nodrošinātu atļautā braukšanas ātruma ieviešanu; radari nav naudas pelnīšanas avots.

Kopš Latvijā tika pārtraukta stacionāro fotoradaru darbība, ceļu satiksmes drošība neuzlabojas, tā pat pasliktinājusies. Proti, 2012.gadā, kad darbojās radari, no aprīļa līdz septembrim negadījumu skaits ar cietušajiem samazinājās par 3,6% (salīdzinot ar 2011.gada tādu pašu laika posmu, kad stacionārie radari faktiski nedarbojās). Taču jau 2013.gadā negadījumu skaits ar cietušajiem palielinājās par 5,3%. Līdzīgas tendences vērojamas arī bojā gājušo skaita ziņā. Proti, stacionāro radaru darbības laikā vasaras mēnešos bojā gājušo skaits samazinājās par 3,5%, bet pēc radaru darbības pārtraukšanas – 2013.gadā, palielinājās par 14,6%.

Pirms stacionāro fotoradaru atrašanās vietām domāts izvietot braukšanas ātrumu ierobežojošas ceļa zīmes ar brīdinošu papildzīmi par fotoradara darbību. Karte atrodama CSDD mājas lapā: www.csdd.lv.



Popes pamatskola – «Labākā CSDD satiksmes drošības skola – 2013»

Apkopot CSDD ikgadējā konkursa „Labākā CSDD satiksmes drošības skola – 2013” rezultāti: 1.vietā – Popes pamatskola (172,30 punkti), 2.vietā – Strautiņu pamatskola (162,69), 3.vietā – Rucavas pamatskola (147,44 punkti). 2013.gadā pirmajā trijniekā izvirzījās skolas, kuru skolēni vairāku gadu garumā sevi apliecinājuši, kā aktīvi ceļu satiksmes noteikumu pārzinātāji.

Šī konkursa rezultātus veido divu CSDD sacensību jauniešiem – „Jauno satiksmes dalībnieku forums” (4.-6.klašu skolēniem) un „Gribu būt mobilis!” (6.-8.klašu skolēniem), kopīgie rezultāti un skolu aktivitāte tajos. Līdztekus izglītības iestādēm, īpaši tiks godināti labākie skolotāji no 20 skolām, kuri palīdzējuši saviem audzēkņiem sagatavoties un ar panākumiem startēt abos konkursos.

Lai veicinātu Latvijas skolēnu interesi

par satiksmes drošības jautājumiem un lai pilnveidotu viņu zināšanas un izpratni par drošu satiksmi, CSDD jau 20 gadus īsteno dažādus izglītības projektus un rīko konkursus bērniem un jauniešiem.

CSDD izglītības projektu mērķis gadu no gada sevi attaisno, jo palielinās gan bērnu un jauniešu interese un izpratne par ceļu satiksmes drošību, gan katru gadu pieaug skolu skaits, kas piedalās CSDD izglītības projektos.

CSDD ir pateicīga visiem skolēniem par dalību konkursā, kā arī saka paldies skolotājiem un atbalstītājiem, kuri palīdzēja skolēniem sagatavoties un piedalīties CSDD satiksmes drošības projektos, kā arī prata ieinteresēt viņus par ceļu satiksmes drošības jautājumiem.

Konkursa „Labākā CSDD satiksmes drošības skola – 2013” rezultāti atrodami CSDD mājas lapā: www.csdd.lv.

CSDD mobilā aplikācija

Ar CSDD mobilās aplikācijas palīdzību Apple un Android platformas viedtālruni un planšetdatorlietotājam tiek piedāvāta iespēja tiešsaistes režīmā no CSDD transportlīdzekļu un to vadītāju reģistra iegūt informāciju un atgādinājumus, kā arī saņemt pakalpojumus un veikt maksājumus. Aplikācija lejupielādējama un lietojama bez maksas.

Aplikācija ar jaunāko tehnoloģiju palīdzību klientiem nodrošina kvalitatīvus, ērtus, ātrus un drošus pakalpojumus un informāciju. Tā nodrošina mūsdienīgus pakalpojumus, kas samazina birokrātiju, ir „zaļi domājīgi”, kā arī ekonomiski, tehnoloģiski un ilgtspējīgi.

Aplikācija domāta kā fiziskām, tā juridiskām personām. Tā ir bezmaksas. Aplikācija ir CSDD e-pakalpojumi jaunā kvalitātē, kas ieguva „Platina peli 2010”. Saviem klientiem sniedzam visus attālināti

pieejamos CSDD pakalpojumus.

Jebkurā vietā (Latvijā un ārpus tās) un laikā pieejams pakalpojums un informācija ikvienam autorizētam lietotājam. Šā brīža lietošanas nosacījumi: attiecīgās platformas viedtālruni / planšetdatori un interneta pieejamība. Attīstot aplikāciju un attīstoties tehnoloģijām, CSDD prognozē, ka lietotāju skaits strauji palielināsies.

CSDD aplikācijā pieejamā informācija un pakalpojumi: vadītāja apliecības dati; transportlīdzekļu dati; tehniskās apskates dati; vienas dienas atļauja; pieteikšanās eksāmeniem; velosipēdu reģistrācija un informācija par reģistrētajiem velosipēdiem; atgādinājumi par termiņiem un sinhronizācija ar tālruna kalendāru; ārvalsts transportlīdzekļu vadīšanas atļaujas; ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi un sodi; maksājumi; maksas izziņas; nodokļu kalkulators; CSDD kontakti. Aplikācija tiek

papildināta ar jauniem pakalpojumiem.

Aplikācija ietaupa klienta laiku un naudu, kas tiek patērēta, lai nokļūtu līdz tuvākajai CSDD nodaļai un saņemtu pakalpojumu vai uzzinātu nepieciešamo informāciju. Aplikācija ir pieejama 24 stundas diennaktī un 7 dienas nedēļā.

Pirmajā nedēļā aplikāciju lejupielādēja 5000 lietotāju – jauno aplikāciju Top 5 CSDD aplikācija „noturējās” divas nedēļas. Vairāk nekā septiņu mēnešu laikā tā lejupielādēta apmēram 42 600 reizes. Vidēji dienā aplikāciju izmanto 500 klientu. Maksimālais lietotāju skaits vienā dienā – 2500.

Valstis, kurās aplikācija tiek lietota visbiežāk: Latvija – 95,86%, Lielbritānija – 1,13%, Norvēģija – 0,54%, Vācija – 0,38%, Zviedrija – 0,28%, Krievija – 0,2%, Nīderlande, Dānija, Spānija, Lietuva (katrā valstī mazāk nekā 0,2%).

CSDD informatīvais tālrunis:

6702 5777

CSDD aktualitātes sociālajos tīklos:

Twitter.com: @csdd_lv;

Draugiem.lv: <http://www.draugiem.lv/csdd>;

Facebook: <http://www.facebook.com/csddlattvia>;

Youtube: <http://www.youtube.com/user/CSDDLattvia>.



No ārpusēs mazs, iekšā - liels

«Fiat 500L» un «Ford B-Max» degustācija

➤ Turpinājums no 1. lpp

dizaineri gājuši citu ceļu — izmantojot kulta auto „Fiat 500” stilistiku, itālieši radījuši ietilpīgu un funkcionālu ģimenes minivenu „500L”, kurš veidots ar tādu mīlestību un šiku, kādu līdz šim izstaroja vien veiksmīgākie itāliešu sporta auto paraugi.

«Fiat 500L» — ar mīlestību un šiku

„Fiat 500” jau sen ieguvis Itālijas autobūves ikonas statusu. Pagājušā gadsimta vidū bija laiki, kad grūtības sagādāja atrast kaut vienu itāliešu ģimeni, kurai nebūtu „Fiat 500”. Tieši 50 gadus pēc kulta auto statusu iemantojušā „Fiat 500” pirmizrādes Turīnā tika prezentēts tā ideoloģiskais mantinieks — mūsdienu „Fiat 500”. Atšķirībā no „Mini Cooper” un „VW Beetle” jaunais fiatīņš ir saglabājis oriģinālā modeļa proporcijas, un tas piešķir īpašu retro šarmu. „Tāpēc Fiat 500” ir stilīgākais mūsdienu pilsētas auto — labvēlīgi tukls, šķelmīgs, mazliet bezkaunīgs un bezgala

tas riteņu arkas, piestiprinātas sliekšņu aizsarguzlikas, uzlikti atšķirīgas konfigurācijas bamperi un robusta dizaina 17 collu vieglmetāla diski. Bez tam degustētais automobilis izceļas ar kontrastējošu jumta krāsojumu, bet sānus rotā krāsainas uzlīmes ar priecīgiem kalnu slēpotājiem. Braucot ar šādu auto tieši Latvijas vēsturē veiksmīgāko olimpisko spēļu laikā, nemaz nevari nejusties piederīgs mūsu olimpiešu panākumiem. Un tas jau nekas, ka šie panākumi tika gūti Soču ātrajā ledus renē un hokeja laukumos, nevis slēpošanas trasēs...

„Fiat 500L Trekking” salons ir plašs un, pateicoties lielajam stiklojuma laukumam, ļoti gaišs. Bet, ja gribas vēl vairāk saules, par papildu samaksu aprikojumā ir pieejama 1,5 kvadrātmetru panorāmas jumta lūka. Divkrāsu salona noformējums ir gana elegants, taču tam nepiemīt tik izteikts retro šarms kā mazajam brālītim. Lielākajā fiatīnā ir miniveniski augsti sēdekļi. Vadītāja krēslam gan ierīkota augstuma regulācija — tā piedāvā sēdekli piepācēt, bet zemāk nolaist neļauj. Stūre arī stāv



švītīgs. 21. gadsimta sākumā jaunais „piecsimtais” ar panākumiem iekarojis stila un dizaina automobiļu fanu interesi. Tikai viena nelaime — lai godam pildītu ģimenes auto uzdevumu, tas ir krietni par mazu.

„Fiat 500” veiksmes iedvesmots, itāliešu autoražotājs 2013. gada Parīzes automobiļu izstādē nāca klajā ar pilnīgi jaunu šīs saimes pārstāvi — minivenu „Fiat 500L”. Šis piecsimtais no sākotnējiem 355 centimetriem kļuvis 415 centimetru garš, arī platumā paaudzies par 15 centimetriem. No praktiskā viedokļa tas noteikti ir ieguvums, jo palielinājusies vieta gan auto salonā, gan bagāžas nodalījumā. Patiesībā jau „500L” nav vis pagarināts „Fiat 500” mazulis — tas tapis uz modernizētas „Fiat Punto” bāzes, kam dizaineri pievienojuši visus nepieciešamos stila elementus, lai piešķirtu raksturīgos 500. sejas vaibstus. „500L” ir 4270 mm garš, 1780 mm plats un 1679 mm augsts, tā riteņu bāze ir 2612 mm. Tas joprojām nav pārāk liels, lai apgrūtinātu lavierēšanu Romas sastrēgumos. Salīdzinot ar tiešajiem konkurentiem, „Fiat” mikrovens garumā par 18 mm piekāpjas „Opel Merivā”, bet par 211 mm pārspēj „Ford B-Max”.

„Fiat” patiešām lepojas, ka pašu radītā „ikona” pārvērtusies par praktisku un daudzfunkcionālu ģimenes auto. Tagad tā funkcionālās iespējas paplašina visceļu modifikācija „500L Trekking”, kas tika iedota mums degustācijai. Ražotājs apgalvo, ka „Trekking” ir paredzēts gan tipisku lielpilsētas iedzīvotāju, gan to ļautiņu, kuriem patīk piedzīvojumi un izbraucieni dabā nedēļas nogalēs, vajadzību apmierināšanai. Pilsētnieka pārveidei visceļu braucējā, itāliešu ražotājs izmantojis tradicionālus panēmienus — par 14 mm paaugstināts klirens, par 8 mm paplatinā-

augstu, bet, nolaizot to zemākajā stāvoklī, kas man šķiet pierasts un ērts braukšanai, stūresrats gandrīz pilnībā aizsedz mērīnsinstrumentu paneli. Jāpieļauj, ka itāliešu izpratne par ērtu stūres novietojuma pozīciju nedaudz atšķiras no manējās, jo atļautā ātruma režīma ievērošanai it kā vajadzētu zināt, ko rāda spidometrs. Taču pēc trim degustācijas dienām esmu pieradis un gatavs pieņemt „itāliešu pozu”. Nevar nepieminēt mūsu auto aprikojumā esošo lielisko „Premium” klases skaņas sistēmu, kas izstrādāta sadarbībā ar „Beats Audio”. Otrajā sēdekļu rindā var sasēsties arī trīs pieauguši pasažieri — salīdzinoši daudz vietas ir gan kāju, gan galvas—plecu rajonā. „500L” lepojas ar atjautīgu „Cargo Magic Space System” — apjomīgu un daudzveidīgi transformējamu kravas telpu. Bagāžnieka 455 litru apjoma organizēšanai paredzēts trijos līmeņos novietojams sadalošais plaukts. Bet gadījumā, ja nepieciešams transportēt gabarītos lielāku mantu, otro sēdekļu rindu iespējams pabīdīt uz priekšu vai salocīt. Ja vēl piedevām nolaidīsiet priekšējā pasažiera sēdekļa atzveltni, salonā varēsiet noguldīt ne tikai slēpes vai sniegadēli, bet arī jebkuru citu priekšmetu līdz pat 2,4 m garumam.

Degustācijā bija iespēja darbībā novērtēt „500L” komplektāciju ar 1,3 litru „MultiJet II” turbodizeli un manuālo pārnesumkārbu. Nav īpaši sportisks motors, ko arī nevarēja gaidīt. Pie zemiem apgriezieniem dzinēja 85 zirgi velk bez izteikta entuziasma, toties, ieminot grīdā un tuvojosies divu tūkstošu apgriezienu robežai, dzinējs burtiski atstāst enerģiskā vilkmē. Vadītājam atliek tikai laikus pārslēgt pārnesumus, lai darbinātu dizēlīti optimālo apgriezienu robežās. Šādi braucot, pilsētā „500L” izrādās pārsteidzoši veikls un pat mazliet sportisks auto, un motorīna 1,3



litri un 85 zirgi ziemā šķiet pilnīgi pietiekami. Pie spidometra pat ierīkots indikators, kas atgādina par nepieciešamo pārnesumu maiņu, lai palīdzētu degvielas ekonomēšanā. Tiesa, ar visu to mums tā arī neizdevās pietuvoties ražotāja norādītajai 4,2 litru vidējā patēriņa robežai. Braucot nevienmērīgā režīmā, pilsētas apstākļos displejs rādīja aptuveni 5 l/100 km, taču arī to mēs uzskatām kā šādas komplektācijas automobilim visnotaļ pieņemamu rādītāju. Modelim „500L” pieejams arī modernais 0,9 litru „TwinAir” 105 ZS dzinējs, kā arī 1,4 litru 95 ZS benzīnietis un 1,6 litru 105 ZS dīzēlis.

„Fiat 500L” gaita ir tieši tāda, kāda nepieciešama ģimenes maīnai — pietiekami mīksta, lai absorbētu ceļa negludumus, bet stabila, lai uz likumaina ceļa nevajadzētu cīnīties ar nelabumu. „Trekking” versijā balstiekārta ir tieši tāda pati kā bāzes modelim — paredzēta braukšanai civilizētos ceļos apstākļos. Tā stingri notur augsto virsbūvi likumos, viegli slāpē sīkas asfalta plaisas un normālu bruģi, bet ar nepatiku noskurinās pie lielākām bedrēm un nelīdzenumiem. Taču mašīna pat uz izcili drāņīga asfalta turas kopā kā viens vesels, radot tādu kā krosuverisku drošības sajūtu, ko palīdz uzturēt arī samērā augstais klirens. „Fiat” elektroniskā gaitas stabilitātes sistēma visceļu versijā ir ieguvusi papildinātu programmatūru un saucas „Traction Plus”. Tagad tā, imitējot diferenciālo bloķēšanu, palīdz novērst velkošo riteņu izbuksēšanu. Elektronika liek piebremzēt ātrāk rotējošo riteni, līdz ar to vairāk griezes enerģijas tiek otram ritenim ar stingrāku saķeri. Tas nodrošina pārliecinošāku uzvedību dubļos vai sniegā, un mēs to pārbaudījām praksē — bez problēmām izbraucām pavasara šķīdoni uzburbušu zemes ceļu, kur ar parastu vieg-

lo auto tik viegli vis cauri netiktu. Tāpat pārliecinājāmies, ka „500L Trekking” spēj aizgādāt uz kalnu trīs cilvēkus un divus snovborda dēļus. Bet pats labākais bija ideāla manevrēšana pilsētā, un ar 80. gadu itāliešu popmūziku fonā es fiatīnā patiešām sajutu isto „la dolce vita” auru.

«Ford B-Max» — atveras vienā rāvienā

Iespējams, ka tas, kā mums visu laiku pietrūka minivenu, ir bīdāmas durvis, kuras ļauj pasažieriem izkāpt šaurajās lielveikalu stāvvietās, nebaudoties tās noskrāpēt pret blakus stāvošā auto sāniem. Varbūt, ka minivenu konstrukcijā arī vidējais statnis ir lieks? Šobrīd pasaulē ir tikai viens minivens, kas atveras vienā rāvienā un visā salona platumā — tas ir „B-Max”! „Ford B-Max” ir dzimis uz „Fiesta” platformas un garumā tik tikko pārsniedz četrus metrus, taču vizuāli izskatās pēc krietni paaugušās „Fiestas”, kas plecu platumā

ziņā teju vai gatavojas panākt lielāko brāli „Focus”. Eksterjera līnijas nepārprotami liecinātu par radniecību ar „Ford” arī tad, ja būtu paslēpta labi pazīstamā zilā ovāla emblēma. Ford „B-Max” ir 4059 mm garš, 1549 mm plats, 1600 mm augsts, tā riteņu bāze ir 2489 mm. „B-Max” ir nedaudz mazāks par „Fiat 500L”, piekāpjoties par 211 mm garumā, 231 mm platumā un 79 mm augstumā. Kopš tā debijas 2012. gadā „B-Max” ir kļuvis par visnotaļ pretrunīgi vērtētu automobili. Britu autoeksperiti to slavē par inovatīvajām durvīm, labāko salona ietilpību klasē un ekonomiskumu. Vācieši turpretim iebilst, ka „B-Max” ir pārlieku mazs salons, bet durvju mehānisms mazās klases automaīnai šķiet pārlieku komplicēts, turklāt nav īstas ticības tā ilgmūžībai.

Inovatīvā „Ford B-Max” sāndurvjū konstrukcija atklāj pusotru metru platu pieeju salonam, jo starp durvīm nav vidējā statņa. Ar vienu rāvienu atveras parastas priekšējās durvis, bet ar otru — aizmugur-



rējās slīddurvis. Paredzu, ka daudziem rodas jautājums par deformācijas zonām sānu trieciena gadījumā, jo, izņemot durvis un sliekšni, te nav, kam deformēties. Taču konstruktori ir pasargājuši „B-Max” salona iemītniekus, sadalot tā saukto B statni uz pusēm un katru pusi noslēpjot durvis. Aizverot durvis, sarežģītu slēdzenī un sprūdu mehānisms savieno konstruktoru detaļas tā, ka „B-Max” spēj izturēt „Euro-NCAP” testu un kvalificēties droša auto statusam. Sarežģīto slēdzenī dēļ kā priekšējās, tā aizmugurējās durvis ir biezas un smagas. Vairāk jau aizmugurējās, kas jūtams ik reizi, kad, sēžot salonā, mēģināt tās atvērt vai aizvērt. Atverot, ir jāspēj pavilkot durvis sev cieši garām tik tālu, lai



tās fiksētos un neslīdētu ciet, bet, lai aizvērtu, ir jāsniedzas sev pār plecu, neērti saliecot roku. Droši vien prakses jautājums, bet sākumā vismaz sievietēm ir grūtības ar šo durvju sekmīgu aizvēršanu un atvēršanu.

„B-Max” vadītāja sēdpozicija ir perfekta — plašas sēdekļa regulēšanas iespējas, labs sānu atbalsts, bet stūres kolonnai var regulēt gan leņķi, gan dziļumu. Interesantā dizaina paneļa iekārtojums arī ir parocīgs, vienīgi būs vajadzīgs laiks, lai pierastu pie ekrāna izvēlnes loģikas. Salona apdares

materiāli ir vienkārši, taču te pieejams aprīkojums, kāds parasti ir tikai lielākas klases spēkratos. „B-Max” pazīstams kā viens no Eiropas tehnoloģiski visattīstītākajiem mazās klases auto, kas cita starpā piedāvā uzlabotu aktīvo pilsētas bremzēšanas „asistentu”, SYNC tehnoloģiju un avārijas palīg sistēmu, kas, iekļūstot negadījumā, ļauj izsaukt palīdzību vai pat dara to automātiski vietējā valodā. Plus vēl ekskluzīva „Sony” audiosistēma ar astoņiem skaļruņiem. Salonā vietas pietiks četriem pieaugušajiem, var saspiesties arī pieci, bet

bagāžas nodalījuma ietilpība ir 318 litri. Nolaizot aizmugres sēdekļus, šo tilpumu var palielināt līdz 1386 litriem. Diemžēl „Ford B-Max” nav bīdāmo aizmugures sēdekļu, kā „500L” un dažiem citiem konkurentiem. Trūkumi? Salonā nav nevienas lielākas mantu slēptuves, kur ielikt A4 formāta dokumentu mapi, neērti sniegties pāri plecam pēc drošības jostas. Tā kā vidējā statņa nav, priekšā sēdošo drošības jostas iestiprinātas sēdekļa atzveltnes izaugumā, kurš ir novietots pārāk zemu — garākam cilvēkam drošības josta neierasti spiež plecu. Mazliet mulsina arī visai divaiņnās formas „spicausainie” ārējie spoguļi, kuru novietojums šķiet nedaudz par zemu.

Taču šā automobiļa patiesais skaistums atklājas, vien liekot pie darba 1,4 litru „Duratec” benzīnmotora visus 90 zirgus. Jau „Fiesta” auto apskatnieku vidū izpelnījās sajusmu ar lieliski noregulēto šasiju un precīzo vadāmību. Bet šis auto brauc vēl labāk par „Fiesta”! „B-Max” ir gandrīz 200 kilogramus smagāks, tāpēc piekare ir stingrāka un savāktāka — varbūt tā zaudējusi kripatu no „Fiesta” asuma, taču ir precīza, saprotama un ar cieņu uztver Rīgas ielu negludumus. Sēdpozicija ir augsta, kas nāk par labu pārdzamībai, tajā pašā laikā „B-Max” paaugstinātā virsbūve likumos neliek automobilim kaut cik pamanāmi saskvērties. Un nevar nepieminēt salona lie-

lisko skaņas izolāciju. Braucot ir viegli aizmirst, ka „B-Max” ir tikai uz maza auto bāzes veidots kompakts minivens, jo braukšanas ziņā tas ir vienkārši fantastisks — labi turas uz ceļa, pārlietu nekratās un teicami klausā stūrei. Tas metas virāžās precīzi un viegli, bet lielākā ātrumā demonstrē nevainojamu stabilitāti. Arī stūres reakcija ir vitāla un pārliecinoša. Ar šādu lielisku balstiekārtu dažiem šerpākiem braucējiem šis 1,4 litru benzīna dzinējs gan šķitīs par gurdenu — lai gan ir itin

labs mierīgai braukšanai, tas ir ekonomisks (vidēji 6 litri/100 km), bet neiepriecina ar žirgtumu. „B-Max” ļoti labi pietāvētu jaunais 1 litra 120 ZS „EcoBoost” motors. Var izvēlēties arī kādu no diviem dīzeļmotoriem (1,5 un 1,6 litri, 75 vai 95 ZS). Kā potenciāli pievilcīgai sievietes automašīnai „B-Max” trūkst automātiskās ātrumkārbas, jo „Powershift” divsajūgs pieejams tikai dārgākajai 1,6 litru 105 ZS benzīna versijai.



Degustācijas secinājumi

„Fiat 500L” apvieno sevī leģendāro 500. stilu ar mūsdienīgu, funkcionālu dizainu. Mazais 500. ir supermini klases ideāls jauniešiem un pilsētai, bet „Fiat 500L” tā īpašniekam ļaus veiksmīgi apvienot gan izpriecās un emocijas, gan ģimenes un darba pienākumus. „Fiat 500L” lepojas ar labāko pasažieru apjoma indeksu savā segmentā — pasažieriem ir pieejama 3,17 kubikmetru liela telpa. Tas nozīmē, ka „Fiat 500L” viegli uzņems piecus pasažierus ar visu bagāžu. Būdam garāks un augstāks par „Fiesta”, no kā sākotnēji ticis būvēts, „Ford B-Max” ir gandrīz ideāls mūsdienīgu pilsētas auto. Neapgrūtinātā pārdzamība un paaugstinātā sēdpozicija noder ne tikai lielpilsētas burzmā, bet arī uz šosejas. Auto ir gana ietilpīgs, to ir patīkami vadīt, un ar pareizu dzinēja izvēli „B-Max” būs ātrs un ekonomisks. Taču inovatīvais durvju mehānisms ir komplicēts, smags un dārgs — kamēr svārs nāk par labu auto gaitai, tas tomēr palielina degvielas patēriņu, tāpēc šā auto paredzamās ekspluatācijas

izmaksas ieviesīs šaubas taupīgā maza auto pircēja galvā, liekot tam jautāt, vai „B-Max” palielinātā ietilpība un inovatīvās durvis ir tā vērtas, lai maksātu apmēram divus tūkstošus euro vairāk nekā par līdzīgi aprīkoto „Fiesta”? Eh, vai tiešām „Ford” piedāvājumā nevarēja būt arī „B-Max” lētā versija ar pavisam parastām durvīm?

„Fiat 500L” salonā ir vairāk gaismas un arī nedaudz vairāk vietas nekā „B-Max”. Toties „Ford” sniedz vairāk prieka dinamiskas braukšanas cienītājiem. Ja esat sportiskas braukšanas entuziasts, kurš bieži vadā sev līdzīgu milzīgu kontrabasu vai tam līdzīgu priekšmetu, tad jūsu izvēle neapšaubāmi būs „Ford B-Max”. Ja sirdī esat dzīves baudītājs un gribat spilgti izskatīties, tad „Fiat 500L” ir jums piemērotākais automobilis, arī tad, ja esat iecienījis doties jautros ceļojumos kopā ar ģimeni vai draugiem. Savukārt „Fiat 500L Trekking” ir gatavs piešķirt jūsu izbraucieniem nedaudz vairāk virtuālas brīvības un neatkarības no laika un ceļa apstākļiem.

A Motoekipējuma tests

Suomy Apex

Ronalds Cimoška

Slavenā Itālijas ražotāja „Suomy” integrālā tipa ķivere tika testēta 2013. gada sezonas garumā, tādēļ piedāvājam mūsu lasītājiem nelielu šā ražojuma pārskatu.

Pirmais, kam pircēji pievērš uzmanību, ir ķiveres dizains. Neglītu ķiveri, lai cik laba tā arī būtu, lielas pircēju masas nekad nesaistīs. Šajā plānā „Suomy” vienmēr ir izcēlies ar spilgtu, dažkārt pat psihedēlisku krāsojuma krāsu gammām, un „Suomy” ķiveres citu ķiveru vidū vienmēr ir atšķir-

šas ar individualitāti. Šis eksemplārs izceļas arī ar spilgtu, košu noformējumu, kas gan piesaista skatienu, gan izceļ braucēja individualitāti.

Funkcionalitāte un lietošanas ērtums. Iegādājoties ķiveri vai kādu citu ekipējuma atribūtu, vienmēr stingri definējiet, kādiem lietošanas apstākļiem tas ir paredzēts. Konkrētais ķiveres modelis ir izteikti sportiskas orientācijas un nav īsti piemērots ikdienas lietošanai. Ļoti labi attīstīts, cieši pieguļošs polsterējums un ļoti laba aerodinamiskā forma, praktiski izlīdz galvas kustēšanos ķiveres iekšpusē un nodro-

šina ķiveres stabilitāti lielos ātrumos arī gadījumos, kad jāpaskatās uz aizmuguri vai sāniem, kā arī galvas stabilitāti trieciena brīdī. Ķiveri neplēš nost no galvas, un tā nemeģina apgriezties riņķī. Bet par šo ekstru kaut kas ir arī jāmaksā. Ņemot vērā, ka sacensību ilgums parasti nepārsniedz vienu stundu, nekādu problēmu ar diskomfortu neradīsies. Pavisam cita lieta ir ikdienas lietošana, kur ķivere var atrasties braucēja galvā vairākas stundas. Ja lietosiet sportam paredzētu ķiveri ilgstoši, var sanākt tā, ka

dienas beigās jūsu galva jutīsies kā vārīts kālis, kam pārbraucis traktors.

Kā jau tas ierasts, sporta ķiverēm aizdare tiek organizēta ar divu D veida cilpu palīdzību



(pagaidām drošāku un vienkāršāku aizdari laikam vēl neviens nav izdomājis), kas ikdienas lietošanā īpaši parocīga nav. Ja neesat indiešu fakīrs, cimdus aizdarīt siksniņu diez vai izdosies.

Ventilācija. Sports vienmēr ir saistīts ar lielu slodzi un ķermeņa sakaršanu. Ņemot vērā, ka galva ir viens no svarīgākajiem ķermeņa veidojumiem, pastāvot lielai slodzei, tai ir nepieciešama laba dzesēšana un daudz skābekļa pat Kalifornijas vasarā. Ar šīm funkcijām „Suomy Apex” tiek galā ļoti labi. Pat tad, ja ventilācija ir pilnīgi aizvērta, notiek gaisa pieplūde sejai. Ikdienā, kad braucējs nav pakļauts lielai slodzei, un it sevišķi aukstā laikā tas nav ļoti piemēroti un bieži vien pat apgrūtinā.

Tāds pats stāsts ir arī par stiklu nomaiņu. Pirms sacensībām parasti jau ir zināms, kādi laikapstākļi gaidāmi, un ķivere laikus tam tiek sagatavota. Ikdienā, kad dienu nomaina nakts vai uzņāk spēcīga lietusgāze, stikla nomaiņa, piemēram, no tumšā uz caurspīdīgo, var izvērsties par ne tik vienkāršu pasākumu, kā tas ir ikdienas lietošanai paredzētajām ķiverēm. „Suomy Apex” stiprinājuma vietas aizsedz aerodinamiskās uzlietas, kuru noņemšanai ir nepieciešams speciāls instruments un zināmas iemaņas. Cilvēks, kā mēdz sacīt, pierod pie visa, bet īpaši parocīgi, ja tas jā dara vairākas reizes dienā, nav.

Kopvērtējumā „Suomy Apex” varētu novērtēt kā labas kvalitātes, šauras specializācijas produktu, ko noteikti novērtēs ātras braukšanas entuziasti.

Pateicamies SIA „MAX MOTO” par testam piešķirto ekipējumu.



A Auto ziņas



Krievijā grib aizliegt Volkswagen DSG transmisijas

Krievijas valsts iestādes varētu aizliegt ievest Volkswagen automobiļus, kas aprīkoti ar septiņu pakāpju DSG divsajūguautomātisko pārnesumkārbu. Valsts Domes deputāts pēc autoīpašnieku iniciatīvas grupas pieprasījuma uzsācis darbības, lai atrisinātu problēmu ar DSG-7 automātisko transmisiju, kas tiek uzstādīta dažiem VW koncerna modeļiem. Šādas tehnikas īpašnieki uzskata, ka defekti DSG transmisijai ir tik nopietni, ka var izraisīt satiksmes negadījumus ar letālām sekām. Volkswagen uzskata, ka problēma ir pārspīlēta, taču pie tās novēršanas tiek strādāts.

Krievijas valsts domes Konstitucionālo tiesību aktu komitejas priekšsēdētāja vietnieks Vjačeslavs Lisakovs vērsies pie valsts standartu pārraudzības organizācijas „Rosstandart” un lūdzīs atsaukt sertifikācijas dažiem Volkswagen modeļiem. Saskaņā ar „Gazeta.ru” informāciju, iniciatīva uzsākta pēc vairāku Volkswagen īpašnieku lūguma, kas pieprasa atrisināt sasāpējušo problēmu ar Volkswagen septiņu pakāpju DSG divsajūgu automātisko pārnesumkārbu.

Lisakovs „Gazeta.ru” paskaidrojis, ka līdzīgs precedents līdz šim nav bijis, taču šis ir tas gadījums, kad tāds jārada. Pirms diviem gadiem deputāts jau vērsies pie „Volkswagen Group Rus”, kas palielināja garantijas laiku līdz pieciem gadiem. Vēlāk izrādījies, ka šāda garantija attiecas tikai uz diviem transmisijas komponentiem – sajūgu un mehatroniku, bet auto vadītājiem joprojām jāšķiras no milzu summām par remontu un agregāta maiņu. Sabojātās transmisijas remonta izmaksas pie dīlera var sasniegt pat 420 000 rubļu (EUR 8800). Ar līdzīgu pieprasījumu Lisakovs vērsies Federālajā antimonopola dienestā, ģenerālprokuratūrā, Eiropas biznesa asociācijā un „Volkswagen AG” valdē.

Gadījumā, ja Rosstandart deputāta prasību apmierinās, DSG modeļu ieviešanu Krievijā varētu aizliegt. Kā norādīts iniciatīvas grupas tīmekļa vietnē, auto īpašnieki apņēmušies panākt ražotāja muža garantiju DSG septiņu pakāpju transmisijai līdz tam brīdim, kamēr problēmas netiks atrisinātas vai visi agrātie netiks apmainīti pret pienācīgas kvalitātes izstrādājumiem. Par problēmām ar Volkswagen DSG automātisko transmisiju tika ziņots jau pirms diviem gadiem. Autovadītāji sūdzējās par vibrāciju un triecieniem uzņemot gaitu vai braucot ar nelielu ātrumu, kā arī par gadījumiem, kad tā salūst braukšanas laikā.

Toreiz Volkswagen pārstāvniecība Krievijā paziņoja par DSG kārbas garantijas termiņa pagarināšanu no diviem līdz pieciem gadiem vai 150 000 km. Jaunie noteikumi attiecas uz visiem VW zīmoliem, izņemot Audi, kuriem arī uzstāda DSG transmisijas.

2013.gada beigās Volkswagen paziņoja par lēmumu atsaukt Krievijā automobiļus, kas aprīkoti ar septiņu pakāpju DSG transmisiju, lai tajās izmantoto sintētisko eļļu nomainītu pret minerāleļļu. Tiek uzskatīts, ka sintētiskās eļļas izmantošana var radīt traucējumus DSG kārbas elektrības ķēdē.

Šī iemesla dēļ visā pasaulē atsaukti 1,6 miljoni (no tiem 640 300 Ķīnā) Volkswagen, Audi, Škoda un Seat.

„Volkswagen Group Rus” pārstāvis uzskata, ka problēma ir stipri pārspīlēta – „Daudzi klienti sūdzas par defektiem transmisijā tikai tādēļ, ka tas ir jauns inovatīvs mehānisms. Ja tas būtu parastais automāts, nevie-

nam pat neienāktu prātā žēloties. Fakts, ka Ķīnā darbojas 10 gadu garantija, skaidrojams ar to, ka kārbas turpat arī ražo un ir kaut kādi apsvērumi, kādēļ tas izdarīts. Gadījumā ar Krieviju, DSG-7 tiek ievestas no Vācijas, tādēļ uz to attiecas cita garantijas politika.”

Toyota ūdeņraža auto sērijā jau nākamgad

2015.gadā Japānas autobūves kompānija Toyota laidīs klajā savu pirmā ūdeņraža automobiļa sērijveida modeli. Korporatīvajā pasākumā, kas bija sarīkots Vācijas pilsētā Hamburgā, Toyota pārstāvji paziņojuši, ka pirmais ūdeņraža auto kompānijas piedāvājumā iekļausies 2015.gadā un maksās mazāk nekā 80 000 eiro. Automašīnu uz priekšu dzīs ūdeņraža pārstrādes procesā iegūtā elektroenerģija, kas darbinās elektromotoru, bet izplūdes gāzu vietā atmosfērā nonāks vienīgi ūdens tvaiki.



Ar ūdeņradi automobilis varēs nobraukt krietni vairāk nekā to spēj parastie elektromobiļi – aptuveni 500 km, bet „degvielas” uzpildīšana ilgs tikai 3 minūtes. Ūdeņraža automobiļa galvenās sastāvdaļas ir elektromotors, divas augsta spiediena ūdeņraža tvertnes, enerģijas pārveidošanas modulis un akumulators, kas līdzīgs tam, ko izmanto parastajos hibrīdautos. Toyota ūdeņraža auto ir 4,90 m garš, paredzēts četrām personām un piedāvās komfortu, kas salīdzināms ar vidējās klases spēkratu līmeni. Precīza motora jauda nav zināma, taču ražotājs devis mājienu, ka tā nebūs mazāka par 136 ZS.

Pie ūdeņraža auto plusiem jāpieskaita tas, ka vajadzības gadījumā automašīna var izpildīt elektrības ģeneratora funkcijas un nodrošināt ar strāvu mājas elektrotīklu veselas nedēļas garumā (ar pilnu tvertni). Piebildīsim, ka koncepta modeļa statusā Toyota ūdeņraža auto būs skatāms Ženēvas auto izstādē.

Volvo koncepts Ženēvai

Internetā nonākuši Volvo Ženēvas autoizstādei gatavotā prototipa ConceptEstate pirmie oficiālie attēli.

Volvo prototips ir trīsdurvju automobilis ar ShootingBrake tipa virsbūvi, kura dizains izstrādāts kompānijas viceprezidenta Tomasa Ingenlata vadībā. Volvo ShootingBrake raksturīgākās pazīmes ir iespaidīga radiatora reste, kas aizgūta no agrāk veidotajiem prototipiem, lieli riteņu diski, gaismas diodžu lukturi un aizmugures durvis, kas izgatavotas klasiska



70.gadu modeļa Volvo 1800ES stilā. Savukārt salonā uzreiz pamanāms īss pārnesumu izvēles selektors un liels multimediju sistēmas ekrāns priekšējā panela centrā.

Automobilis būvēts uz SPA platformas. Eksperti domā, ka zem pārsega tam iebūvēts kāds no Drive-E saimes četru cilindru agregātiem. Šobrīd tos pārstāv benzīna un dīzeļa agregāti ar 120-306 ZS jaudu. ConceptEstate ir trešais koncepta modelis, ko Volvo izgatavojis nolūkā nodemonstrēt kompānijas nākotnes dizaina virzienu, kas pievienosies agrāk prezentētajiem ConceptCoupe un XC Coupe. Piebildīsim, ka daži XC Coupe dizaina elementi tiks izmantoti jaunā XC90 krossovera konstrukcijā, kas savu pirmizrādi svinēs Parīzes autoizstādē septembrī.

Niva ražos vēl ilgi

Krievu mediji vēsta, ka apvidus automobiļi „Lada 4x4” (agrāk Niva) AvtoVAZ atstās piedāvājumā līdz pat 2021.gadam.

Lai gan agrāk bija plānots no šī modeļa šķirties 2017.gadā, tagad termiņš pārcelts par četriem gadiem uz priekšu. Protams, „Lada 4x4” konstrukcija ir novecojusi, taču modelim ir stabils piekritēju loks, tādēļ to modernizēs un turpinās ražot. „Lada 4x4” projekta vadītājs Anatolijs Moskaļuks atklājis, ka drīzumā krossover iegūs uzlabotu salonu ar jaunu centrālo konsoli, centrālo tuneli un savādāka dizaina durvju uzlikām. Aizmugures pasažieriem tiks iekārtots apsildes un ventilācijas pievads, aprikojumu papildinās ar kondicionieri no „Lada Kalina”, sēdekļu apsildīti, elektriskajiem stiklu pacelājiem, spoguļus apriko ar elektropievadu un apsildes funkciju. Modernizēto 4x4 komplektēs ar 1,6 litru „Lada Priora” astoņu vārstu dzinēju, kas šajā gadījumā attīstīs 83 ZS (Priora – 90 ZS), jaunu apakšrāmi, kā arī stūres mehānisma detaļām, kas aizgūtas no „Renault Logan”. Paredzēts, ka tiks nomainīts kartera vāks un uzstādīti jaunas konstrukcijas kardāna krustiņi. Visi uzskaitītie jaunievedumi tiks ieviesti līdz 2017.gadam. „Lada 4x4” modernizācijas process tika uzsākts 2013.gadā – sākot ar pērno gadu virsbūve tiek sagatavota jaunā modernākā krāsošanas cehā, drīzumā tiek solīta labāka bremžu iekārta, modifīcēta piekare un transmisija. Par šī modeļa popularitāti liecina fakts, ka līdz šim pārdoti vairāk nekā divi miljoni eksemplāru.



Krievu Jo-mobiļa projekts atlikts uz nenoteiktu laiku

Krievijas miljardiera Prohorova aizsāktais hibrīdauto «e-мобиль» (Jo-mobilis) projekts tiek atlikts uz nezināmu laiku, atsaucoties uz Sanktpēterburgas rūpniecības un inovāciju komitejas priekšsēdētāja Maksima Meiksina informāciju, vēsta ziņu aģentūra ITAP-TACC (ITAR-TASS).

„2014.gada beigās tika solīta Jo-mobiļu montāža testa režīmā, bet 2015.gada sākumā konveijeram vajadzēja sākt strādāt pēc pilna darba cikla, skaidro Meikins un piebilst – es domāju, ka ražotājs saskāries ar ļoti nopietniem sarežģījumiem projektā, kam nepieciešami lieli finanšu ieguldījumi.”

Tikšanās, kurā piedalījās Sanktpēterburgas pilsētas vadība un «e-ABTO» pārstāvji, noskaidrojies, ka „Projekts, maigi izsakoties, tiek atcelts uz nenoteiktu laiku.” Jo-mobiļu sērijveida ražošanai vajadzēja sākties jau pirms vairākiem gadiem. Sākumā to tirdzniecībā solīja 2012.gadā, taču cerības nepiepildījās. 2013.gadā Prohorovs pavēstīja, ka Jo-mobiļu ražošana Ļeņingradas apgabala rūpnīcā sāksies 2015.gadā, turklāt ar visai pamatīgu vērienu – vismaz 30-40 tūkstošu automobiļu gadā. Sērijveida automašīnas plānoja komplektēt ar 1,4 litru Fiat 75 ZS motoru un speciāliem moduļiem, kuros būtu integrēti elektromotori un superkondensatori (akumulatoru vietā) bloki.

Šķiet, ka lielākās aktivitātes Jo-mobiļa projekts piedzīvoja 2011.gadā – tolaik tika pieteikta sadarbība ar mūsu talantīgo inženieri Andri Dambi, kā rezultātā vajadzēja tapt sacīkšu Jo-mobilim uz Latvijā radītā hibrīda krossovera OSCar agregātu bāzes, inovatīvo hibrīdautomobiļi izmēģināja Krievijas prezidents Putins un tika izmēģināta pieteiktā automobiļa iegādei testa režīmā.



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 nomainību, 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.
- Savirzes regulēšanu komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbaukumā pie klienta.



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



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

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

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

STAG auto gāzes
iekārtas

ekonomija
un ekoloģija

TRANSBALTIJAS TIRDZNIECĪBAS
KORPORĀCIJA

Rīga, Maskavas iela 449
Tel.: 67266327, 29240101
www.transbaltija.lv

autGāze
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 sensorus.
Uzpildām un remontējam **KONDIKIONIERUS.**
A. Deglava 60, Rīga, tālr. 67802480
mob. 29400989, www.autogaze.lv

Pirmā turboēra

Turpinājums no 2. lpp

ma „Ferrari” piloti Renē Arnū (trīs uzvaras) un Patriks Tambejs (viena uzvara), nodrošinot „Maranello” komandai otro Konstruktoru kausu, bet piektajā vietā ierindojās ātrākais pilots ar atmosfērisko dzinēju — Keke Rosbergs. „Williams” formulā sezonas pēdējos divos posmos jau bija „Honda 1.5 V6” turbodzinējs. Sezonas gaitā arī „Lotus” komanda tradicionālo atmosfērisko „Cosworth” motoru nomainīja pret „Renault Gordini 1.5 V6 turbo” (De Andželiss no 2. posma, Mansels no 9. posma), tāpat arī „McLaren” komanda (Lauda un Vatsons) no 12. posma pārgāja uz „TAG Porsche 1.5 V6” turbodzinējiem. Konstruktoru kausā jau visas pirmās trīs vietas ieņēma turbo-komandas „Ferrari”, „Renault” un „Brabham BMW”.

Interesanti, ka „BMW” sacīkšu inženieri, radot savus F-1 turbodzinējus, par pamatu izmantoja auto kapsētās sameklētus lietotus četrcilindru dzinēju blokus no reiz populārajiem „BMW 2002” modeļa sedaniem ar vismaz 100 tūkstošu kilometru nobraukumu. Vispirms tos pakļāva tērauda rūdīšanai pēc seno ģermāņu zobenu meistaru receptes — ziemā atstāja aukstumā pie sētas, ik pa laikam pēc vienkāršas sentēvu metodes aplakot ar urīnu. Kad tērauds bija pietiekami norūdījies, dzinēja blokā ievietoja jaunas iekšas, uzlika tam jaunu galvu un milzīgu KKK turbo-kompresoru. Šāda konstrukcija, ievietota „Brabham” formulā, spēja attīstīt 750 zirgspēku jaudu, uz to brīdi kļūstot par spēcīgāko turbodzinēju pasaulē.

«Porsche» rāda klasi

1984. gadā ar atmosfērisko 3.0 V8 dzinēju brauca vairs tikai „Tyrrell” komanda, visiem pārējiem jau bija turbomotori. Krietni pārāki izrādījās „TAG Porsche 1.5 V6” turbodzinēji — vairāk kā 51 procents sacīkšu distances kopgaruma nobraukts līderpozīcijā un finišā gūtas 12 uzvaras. „BMW” kontā — divas uzvaras, „Ferrari” — viena uzvara, bet Rosbergs Dalasā guva pirmo uzvaru „Honda” turbodzinējam. Čempionāta kopvērtējumā veterāns Nikijs Lauda („McLaren-TAG Porsche”) ar 0,5 punktu pārsvaru pieveica komandas biedru Prost, bet trešais palika Elio De Andželiss („Lotus Renault”). Konstruktoru kausu ieguva „McLaren-TAG”, apsteidzot „Ferrari”, „Lotus-Renault”, „Brabham BMW” un „Renault”.

Sacīkšu inženieri bija sapratuši, ka mazais 1,5 litru turbodzinējs slēpj sevi neierobežotas jaudas rezerves, tikai jāspēj nodrošināt tam pietiekamu sadedzināmās degvielas caurplūdi. Tieši to negribēja pieļaut FIA. Lai ierobežotu turbodzinēju jaudas nepārtraukto kāpumu, 1984. gadā tika ieviesti patērētās degvielas apjoma ierobežojumi — degvielas bāka nedrīkstēja būt lielāka par 220 litriem, bet uzpilde boksu apmeklējumu laikā tika aizliegta. Inženieri ātri vien izdomāja risinājumu — degviela pirms iepildīšanas bākās tika sasaldēta, lai ietilptu pēc iespējas vairāk. Taču, ātrajās trasēs ne reizi vien piloti bija spiesti izstāties vienkārši tādēļ, ka beigusies degviela. Sanmarīno GP izcīnā Stefans Johansons, aizvadot tikai savu otro saciksti pie „Ferrari” stūres, no 15. starta vietas spēja izrauties līderos. Kad divus aplus pirms finiša viņš ar pārdrošu manevru apdzina Alēnu Prost, un traucās preti uzvarai, karstasinīgo itāliešu tifosi sajūsmā nebija robežu, taču jau pēc pusapļa sarkanais „Ferrari” piestāja trases malā ar tukšu bāku. Jāpiebilst, ka visas turpmākās karjeras laikā Johansons tā arī nekad netika pie uzvaras...

1985. gadā jau pilnīgi visas komandas izmantoja tikai turbo motorus, turklāt „Renault” dzinēji bija gan rūpnīcas komandas dzeltenajās formulās, gan „Lotus” un „Ligier” mašīnās, bet no sezo-

nas vidus — arī „Tyrrell” formulās. Lai gan līderpozīcijā visilgāk (36 procentus distances) nobrauca „Williams Honda” formulas (Rosbergs un Mansels), finišā joprojām nepārspēti palika „TAG Porsche” dzinēji — 6 uzvaras, „Honda” tika pie četrām uzvarām, „Ferrari” un „Renault” (ar „Lotus”) — pa divām uzvarām, „BMW” — viena uzvara. Par pasaules čempionu pirmo reizi kļuva Alēns Prosts („McLaren TAG



Porsche”), otrais palika Mikele Alboreto („Ferrari”), trešais — Keke Rosbergs („Williams Honda”). Konstruktoru kausā atkal uzvarēja „McLaren-TAG”, atstājot aiz sevis „Ferrari”, „Williams Honda”, „Lotus Renault” un „Brabham BMW”. Konstruktoru kausā „Renault” rūpnīcas komanda palika tikai 7. vietā un pēc sezonas beidza savu eksistenci, turpmāk paliekot vien dzinēju piegādātāja statusā. Diemžēl turboēras celmlauži tā arī neieguva ne F-1 pasaules čempiona titulu (labākais sasniegums — Alēna Prosta vicečempiona tituls 1983. g.), ne Konstruktoru kausu (augstākā vieta — otrā 1983. g.). Taču 51 reizi izcīnītā „Pole Position” (par 16 vairāk, nekā iespēja „Honda”) liecina, ka „Renault Gordini 1.5 V6 turbo” tomēr savulaik ir bijis pats ātrākais turbodzinējs, kuram līdz pilnīgam triumfam pietrūcis tikai izturības.

Sezonas otrajā pusē „Honda” turbomotori beidzot bija izlīmījis bērnu slimības, un tad Lielbritānijas GP kvalifikācijā Keke Rosbergs ar „Williams Honda” šokēja pasauli, veicot Silverstonas apli ar vidējo (!) ātrumu 259 km/h. Tas bija signāls, ka Starptautiskajai automobiļu federācijai ir kaut kas jādara, lai F-1 atkal nepārvērstos par „nāves sacīkstēm”, kādas tās bija sešdesmitajos gados. Visām sacīkšu trasēm pirmo reizi kopš 1949. gada tika izvirzīti jauni drošības standarti, kā arī tika paziņots, ka no 1987. gada stāsies spēkā turbodzinēju jaudas ierobežojumi.

«Honda» saka pēdējo vārdu

1986. gads bija pēdējā F-1 sezona ar neierobežotas jaudas turbodzinējiem. F-1 turbodzinēji pēdējo piecu gadu laikā bija attīstījušies tik strauji, ka to sasniegtā jauda bija vismaz dubultojusies. Togad F-1 bija 9 dažādi turbodzinēju piegādātāji: „TAG Porsche”, „Honda”, „Ferrari”,

„Renault”, „BMW”, „Ford”, „Zakspeed”, „Alfa Romeo and Motori Moderni”. Tehniskie noteikumi ierobežoja vienīgi patērējamās degvielas daudzumu — iepriekšējā sezonā tas bija 220 litri, bet tagad — 195 litri. Biežāki kļuva gadījumi, kad pilotiem nācās neilgi pirms finiša apstāties trases malā ar tukšu bāku, kā Alēnam Prostam Hokenheimā, kad līdz finiša līnijai pietrūka tikai pārsimt metru.



„Williams-Honda FW11” mašīnas pārliecinoši dominēja sacīkšu trasēs, nobraucot līderpozīcijā gandrīz 55 procentus sacīkšu distances kopgaruma. Finišā piecas uzvaras izcīnīja Naidžels Mansels, četras — Nelsons Pikē. Lai gan „Williams Honda” piloti par abiem kopā izcīnīja 9 uzvaras, par čempionu ar četrām uzvarām kļuva Alēns Prosts ar „McLaren TAG Porsche”. Divas uzvaras ieguva Senna ar „Lotus Renault”, vienu — Bergers ar „Benetton BMW”. Konstruktoru kausā „Williams Honda” pieveica „McLaren TAG”, „Lotus Renault”, „Ferrari”, „Ligier Renault”, „Benetton BMW”.

Gerhards Bergers, kurš tieši togad kā pilots piedzīvoja savu F-1 debiju, vēlāk atcerējās: „Togad patiešām bija jābūt stiprām iekšām, lai brauktu ar F-1 mašīnu!” Kvalifikācijā mašīnas bija apgādātas ar speciāliem dzinējiem bez jebkādiem jaudas ierobežotājiem (turbīnu spiediens sasniedza 5,5 bārus) un speciālām kvalifikācijas ātrumkārbām, kas vismaz dažus aplus spēja šo neprātīgo jaudu izturēt. Ar tobrīd pieejamo aprīkojumu šo dzinēju maksimālo jaudu nemaz nebija iespējams nomērīt, bet tiek lēsts, ka tā sasniegusi vis-



maz 1500 zirgspēku. Ne velti kvalifikācijas mašīnas tika nodēvētas par lidojošajām granātām. Sacīkstēm izmantoja pavisam citus dzinējus un ātrumkārbas, kuriem bija jāiztur nevis daži apli, bet visa distance, tāpēc jauda bija labprātīgi ierobežota līdz aptuveni 1000 ZS, tomēr masas/jaudas attiecība vienāla bija iespaidīga — 1850 ZS uz tonnu. Kad F-1 sāka izmantot telemetriju sniegtās iespējas nolasīt mašīnas svarīgākos parametrus no attāluma, atklājās, ka dažās trasēs F-1 piloti visas sacīkstes laikā tā arī nekad līdz galam neiespieda gāzes pedāli grīdā — jaudas tāpat bija vairāk nekā pietiekami.

1987. gadā spēkā stājās jauni, būtiski

izdevās iegūt čempiona titulu. Bez „Williams” pilotiem pie uzvarām tika arī Alēns Prosts ar „McLaren” — trīs uzvaras, Senna ar „Lotus Honda” un Bergers ar „Ferrari” — pa divām uzvarām. Konstruktoru kausā pārliecinoši uzvarēja „Williams Honda”, apsteidzot „McLaren TAG Porsche”, „Lotus Honda” un „Ferrari”. „Benetton” bija atteikušies no „BMW” turbodzinējiem un ieguvuši ekskluzīvas tiesības uz jaunajiem „Ford Cosworth GBA 1.5 V6 turbo”. Pēc sezonas „Honda” pārtrauca sadarbību ar „Williams”.

Jau iepriekš bija zināms, ka 1988. gads būs pēdējā turbossezona F-1 vēsturē. Sešas komandas bija sagatavojušas jaunas turbo-mašīnas, bet pārējās 12 komandas atgriezās pie atmosfēriskajiem dzinējiem, izmantojot 625 zirgspēku jaudas „Ford Cosworth DFZ 3.5 V8” vai „Judd CV 3.5 V8”. Tehniskie noteikumi turbīnas spiedienu ierobežoja līdz 4,0 bāriem, taču „Honda RA168E 1.5 V6t” dzinēji, kurus tagad izmantoja „McLaren” un „Lotus” komandas, tomēr spēja sasniegt 675 zirgspēku jaudu. „Ferrari 033E 1.5 V6t” uzlabotais turbomotors esot sasniedzis pat 690 zirgspēkus. Pateicoties turbomotoriem uzliktajiem ierobežojumiem, atmosfēriskie dzinēji sāka atkal izrādīt konkurenci — Brazīlijā un Ungārijā Naidželam Manselam ar „Williams Judd” izdevās kvalificēties startam no pirmās rindas, bet Lielbritānijā un Spānijā — finišēt uz goda pjedestāla otrā pakāpiena. Sezonā kopumā atmosfēriskās mašīnas izcīnīja trīs otrās un astoņas trešās vietas. Togad sākās „McLaren Honda” pilotu Alēna Prosta un Airona Sennas leģendārā sāncensība. „McLaren Honda” piloti nobrauca līderpozīcijā 97 procentus sacīkšu distances un uzvarēja visos posmos (Senna — 8, Prosts — 7), izņemot vienu — Itālijas GP Moncā, kur pie vienīgās uzvaras tika Bergers ar „Ferrari”. Konstruktoru kausā pirmās piecas vietas ieguva turbokomandas — aiz „McLaren Honda” palika „Ferrari” un „Benetton Ford”, „Lotus Honda” un „Arrows Megatron”. Pēc šīs sezonas turbomotori pazuda no F-1 skatuves, lai atgrieztos pēc 26 gadu pārtraukuma.

Pirmā turboēra 1977.—1988. g.

GP uzvaras turbomotoriem

„Honda” — 40, „TAG Porsche” — 25, „Renault” — 20, „Ferrari” — 15, „BMW” — 9

„Pole Positions” turbomotoriem

„Renault” — 51, „Honda” — 35, „Ferrari” — 18, „BMW” — 15, „TAG Porsche” — 7

GP uzvaras

(tikai piloti ar turbomotoriem)

Alēns Prosts — 35, Aironis Senna — 14, Nelsons Pikē — 14, Naidžels Mansels — 13, Renē Arnū — 11, Nikijs Lauda — 6, Gerhards Bergers — 4, Keke Rosbergs un Mikele Alboreto — pa 3, Žans Pjērs Žabuī, Žils Vilenēvs, Didjē Pironi, Patriks Tambejs — pa 2, Rikardo Patrēze, Elio De Andželiss — pa 1.

„Pole Positions”

(tikai piloti ar turbomotoriem)

Aironis Senna — 29, Alēns Prosts un Nelsons Pikē — pa 18, Renē Arnū — 14, Naidžels Mansels — 12, Žans Pjērs Žabuī — 6, Patriks Tambejs — 5, Gerhards Bergers — 4, Elio De Andželiss, Keke Rosbergs un Teo Fabi — pa 3, Didjē Pironi un Mikele Alboreto — pa 2, Žils Vilenēvs, Mario Andreti un Rikardo Patrēze — pa 1.

A Moto tests

Kruīza laineris «Honda F6B»

Ronalds Cimoška

14 gadus sēdēt karaļa tronī — tāds fakts vien jau ir pelnījis, lai tiktu ierakstīts Ginnesa rekordu grāmatas titullapā! Tieši tik daudz gadu „Honda Gold Wing” sēž lielo ceļojuma motociklu tronī. Lai gan konkurenti dažas reizes ir mēģinājuši — kaut arī nedaudz — pabīdīt šo klinti malā, visi mēģinājumi ir izgāzušies ar lielu troksni — kurš gan tagad vēl atceras „Kawasaki Voyager”, „Suzuki Aspencade” vai „Yamaha Venture”? Tie visi jau sen dus vēstures mēslainē, bet karalis aizvien sēž savā tronī. Izklusās diezgan paskali, bet fakti ir fakti, strīdēties ar tiem veltīgi.

Ja jau karali neapdraud pat radītājs, tad ir istā reize nelielām vaļībām, nodomāja „Honda” dizaineri un nogrieza visu lieko no „Gold Wing”. Kas sanāca? „F6B”! Mārketinga triks, tikai pirmajā brīdī liekas neloģisks. Ja jūs nebraucat katru mēneša nogali ar motoiklu uz Portugāli, bet vizināties tepat pa Latviju, „Gold Wing” nebūs pats parocīgākais motocikls.

Nenoliedzami, komforta līmenis ir ļoti augsts (par „Gold Wing” izgatavošanas procesu mēdz sacīt tā: ņemam 7. sērijas „BMW”, pārgriežam gareniski uz pusēm un uzliekam motocikla stūri), bet ko ar to visu darīt Latvijā, kur no no vienas valsts malas līdz otrai, „tēlaini” izsakoties, ir iespējams aizsplaut? Un vai tam ir nepieciešams tik dārgs motocikls? Tajā brīdī, kad šādas domas sāk nomākt, uz skatuves parādās „F6B”! Viss, kas nav nepieciešams ne tik tālos ceļojumos, ir „noravēts” — „top case”, pasažiera tronis, aizmugurējie



skalrūņi, lielais vējstikls, daļa pogu ar to funkcijām, „cruise control”, sēdekļu un rokturu apsilde, aizmugurējās atspēres distances regulēšana, atpakaļgaita, centrālais balsts, drošības spilvens, navigācija — viss aizvāks. Pēc visa tā okeāna laineris, kaut arī saglabājot savus galvenos



parametrus, sāk līdzināties motociklam! Tā radās motocikls, kas, saglabājot visas „lielajam brālim” raksturīgās iezīmes, nejutīs apdalīts arī pilsētas burzmā.

Par dzinēju runāt, tikai velti muti dzēsēt. Gadiem pārbaudītais uzticamais 1,8 litru 6 cilindru agregāts ar fantastisku vilkmi, jaudu un pilnīgu vibrāciju neesamību. Braucot ar šo motociklu, liekas, ka iekšdedzes dzinēja vietā tam ir elektromotors. Līdz šim brīdīm īsti neesmu sapratis, kādēļ šis dzinējs tiek komplektēts ar ātrumaķērbu, kam ir vairāk par diviem pārsesumiem. Pilnīgi pietiktu ar pirmo un pēdējo, jo dzinējs bez jebkādam pretenzijām „velk ārā” pat no tukšgaitas apgriezieniem. Par

spīti saviem parametriem un svaram nedaudz zem 400 kg (385 kg), braukt ar „F6B” ir neticami viegli. Motocikla vadīšana nesagādā nekādas grūtības pat sievietei. Zems smaguma centrs (pat sēdekli ir novietojusi zemāk kā donoram) un pārdomāta šasija ļauj bez mazākās piepūles



motociklu „pārlikt” pagriezienos no viena kāpšļa līdz otram, turklāt saglabājot absolūtu stabilitāti un pārliecību par motociklu. Liels nopelns tajā slēpjas arī pārdomātajā masīvās priekšējās virsbūves daļas stiprinājumā. Atšķirībā no dažiem citiem motociklu ražotāju izstrādājumiem gan „Gold Wing”, gan „F6B” masīvā priekšējā daļā tiek stiprināta pie rāmja, tādā veidā neradot nevajadzīgas problēmas nedz motocik-

la vadīšanai, nedz arī pašam vadītājam, kā tas ir gadījumos, kad šādas masīvas konstrukcijas tiek stiprinātas pie priekšējās dakšas. Piekritīsi, ka manevrēt mazos ātrumos, kad jums pie dakšas ir piestiprināts „būris” kartupeļu maisa smagumā, nav nedz īpaši ērti, nedz arī patīkami. Vienīgais gadījums, kad motocikls jums atgādina, ka nav bērnu ratīni, būs tad, kad mēģināsi apgriezties šaurā, nelīdzena vietā vai motocikls būs jāpastumj pret kalniņu atpakaļgaitā.

Lai gan reizē ar pasažiera troni nebūtībā aizgājuši aizmugurējie skalrūņi, nevarētu teikt, ka braucējs būtu lielā mērā apdalīts ar iespēju pīcēt sevi un apkārtni ar iecienītāko melodiju skaņām. Protams, nav robežu tiekšanās kārē pēc pilnības, taču arī standarta stereosistēma, kas iemontēta motocikla priekšējā daļā, ar savu darbu tiek galā tīri ciešami, lai apkārtnē vide skaidri un nepārprotami saprastu, ka jūsu mīļākais radio ir „Radio Skonto”. Lai neapdalītu tos melomānus, kas klausās ne tikai radio, „F6B” ir saglabāta iespēja klausīties visu populārāko datu nesēju atskaņoto mūziku.

Lai arī „F6B” ir ticis stipri apgriezīts, salīdzinot ar „Gold Wing”, tas tomēr ir un paliek ceļojuma karaļa labā roka. Par spīti motocikla pilsētveidīgajam formātam, ar



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

**AUTO
PIEKĀRES
UN VIRSBŪVJU**
remonts, krāsošana

SIA **AUTO RITMS**
Rīga, Jelgavas iela 66
Tālr. 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

AUTO RITMS

AUTOEVAKUATORS

24H
T. 2255 5543

**AUTOMĀTISKO
PĀRNESUMU KĀRBU
REMONTA RŪPNĪCA**

RECRO
QUALITY THROUGH TECHNOLOGY
www.recro.eu T.: 2920 7606

**STARTERI un
GENERATORI**

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

**MIKROAUTOBUSU
REZERVES DAĻAS**

MB 207D-410D, Sprinter,
Vito, VW LT, T2, T4, T5,
Ford Transit,
Renault Master,
Fiat Ducato,
Peugeot Boxer,
Citroen Jumper
un citi...

EuroBus
Rīga, Ganību dambis 17a, tālr./fakss: 67346119, 26340782
Rīga, Matīša 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem

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

Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%

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

ecogas