RETRO TEHNIKA

5

RUSSO - BALT K12 - 20

HUDSON HORNET

FIAT UNO

YOUNGTIMER

HORNET

RUSSO-BALT K12-20

VECI KOKI APAUG AR ĶĒRPJIEM UN PIEPĒM, SENIE AUTOMOBIĻI - AR DAŽĀDIEM MĪTIEM UN NOSTĀSTIEM ...

4

16

HUDSON HORNET

MILZĪGI PANĀKUMI AUTOSACĪKSTĒS, PIETICĪGI TIRDZNIECĪBAS APJOMI - ASV AUTORAŽOTĀJA HUDSON "GULBJA DZIESMA" ...

AKTUĀLI

VISS MAINĀS UZ LABU RĪGAS MOTORMUZEJĀ ...

24

25

YOUNGTIMER

BEIDZOT ARĪ LATVIJĀ ARVIEN LIELĀKA UZMANĪBA TIEK VELTĪTA JAUNĀKAJAI VECO AUTOMOBIĻU PAAUDZEI ...

FIAT UNO

ITĀĻU YOUNGTIMER KANDIDĀTAM 30 GADU JUBILEJA ...

30

Russo-Balt
K12-20
Русско-Б

Rīgā ražoti automobiļi, kuri savas izturības dēļ ieguvuši starptautiskas godalgas, aprīkoti ar Rīgā ražotām riepām, kas saķeres īpašību ziņā spēj veiksmīgi konkurēt ar labākajiem ārzemju analogiem.

Šobrīd izklausās mazliet neticami, taču pirms nedaudz vairāk kā gadsimta tā bija realitāte. Krievu-Baltijas vagonu rūpnīcā Rīgā tika ražoti automobiļi RUSSO-BALT, kurus aprīkoja ar biedrības "PROVODNIK" Rīgā ražotajām riepām. Pirmā pasaules kara un ģeopolitisko pārmaiņu rezultātā Rīga šīs ražotnes zaudēja, un ilgu laiku tika uzskatīts, ka laika gaitā zuduši arī visi RUSSO-BALT automobiļi. Pat šobrīd, kad, pateicoties uzņēmīgiem entuziastiem, pieejama samērā plaša informācija par rūpnīcu un tajā ražotajiem automobiļiem, joprojām par tiem cirkulē dažādi mīti...

Rīgā RUSSO-BALT automobiļu ražotne eksistēja vien dažus gadus. 1908.gadā Krievu-Baltijas vagonu rūpnīcā tika nodibināta automobiļu nodaļa. Neilgi pirms tam rūpnīcas vadība bija uzrunājusi beļģu autobūvētāju Šarlu Fondī par licences iegādi FONDU automobiļu ražošanai Rīgā. Tomēr ieguvums izrādījās lielāks - krievu rūpniekiem izdevās pārvilināt FONDU konstruktoru Žiljēnu Poterā, kurš kļuva par Krievu-Baltijas vagonu rūpnīcas automobiļu nodaļas galveno konstruktoru.

Sākotnējais uzdevums bija piemērot FONDU automobiļus sliktajiem Krievijas ceļiem, vēlāk pakāpeniski pāriet uz vietējo automobiļu komplektējošo daļu ražošanu un jaunu modeļu izstrādi. 1909.gada vasarā pa rūpnīcas vārtiem izbrauca pirmais RUSSO-BALT automobilis, taču jau pēc 6 gadiem, vācu karaspēkam tuvojoties Rīgai, Krievu-Baltijas vagonu rūpnīca un tai skaitā automobiļu nodaļa tika evakuētas uz citām tālaika Krievijas impērijas pilsētām. Piemaskavā bija plānots izveidot jauno RUSSO-BALT automobiļu rūpnīcu, taču 1917.gada revolūcija šos plānus izjauca.

Neilgi pēc revolūcijas apzināti tika radīti pirmie mīti par Krievu-Baltijas vagonu rūpnīcu un tajā izgatavotajiem RUSSO-BALT automobiļiem. Jaunās varas pārstāvji mēģināja iestāstīt, ka viss, kas noticis pirms revolūcijas, ir bijis sliktāks. Tajā skaitā tika mēģināts mazināt RUSSO-BALT automobiļu ražošanas nozīmi - tika izplatīts uzskats, ka ražošana Krievu-Baltijas vagonu rūpnīcā faktiski neesot bijusi - notikusi vien dažu automobiļu komplektēšana no ievestajām detaļām.

Vēlākajos gados, kad pa ceļiem sāka ripot pirmie izgatavotie AMO un GAZ automobiļi oficiālais viedoklis bija sekojošs - “pirms revolūcijas autobūves nebija, tagad mums tā ir”. Par laimi laika zobs nebija skāris samērā daudz vēstures liecības - gadsimta sākumā izdotās grāmatas, žurnālus, brošūras, kas ļāva objektīvi novērtēt RUSSO-BALT automobiļu vēsturi.

РУССКО-БАЛТІЙСКІЕ
АВТОМОБИЛИ

На международномъ пробѣгѣ С.-Себастіанъ (Испанія), въ которомъ участвовали 104 автомобиля различныхъ фирмъ

Первый призъ—КУБОКЪ ВЫНОСЛИВОСТИ
присужденъ А. П. Нагелю на автомобилѣ
РУССКО-БАЛТІЙСКАГО ВАГОННАГО ЗАВОДА
(Москва—С.-Себастіанъ—4492 километр.)

Кромѣ того изъ денежныхъ призовъ автомобили Русско-Балтійскаго завода получили

Второй и третій призы.

Автомобили Русско-Балтійскаго Завода совершили также весь обратный путь на своемъ ходу въ полной исправности и 1-го сего Октября прибыли въ Петербургъ.

СПБ. Отдѣленіе Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода—Эртелевъ, 10.
Телефонъ № 469-07.

1887 1896
Выставка въ Миланѣ 1906 г.—Grand Prix.

АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
РУССКО-БАЛТІЙСКАГО ВАГОННАГО ЗАВОДА въ РИГѢ.

Адресъ для телеграммъ: Вагонобалтъ—Рига и Петербургъ.
С.-Петербургская Контора: Большая Конюшенная 10.

Отдѣленіе Автомобилей.

Первый заводъ въ Россіи, строящій автомобили исключительно своими силами, не исключая каррессери.

АВТОМОБИЛИ
ГОРОДСКІЕ,
ПАССАЖИРСКІЕ (автобусы)
ГРУЗОВОЗЫ
приспособленные для русскихъ дорогъ.

Спеціальные автомобили для военнаго дѣла.

1892 1896
Акціонерное Общество
РУССКО-БАЛТІЙСКАГО
ВАГОННАГО ЗАВОДА.

Основной капиталъ 9.600,000 руб.

Правленіе: С.-Петербургъ, ул. Гоголя, 13.
Телеф.: 2-74, 508-18, 568-24.
Спб. Автомобильное отдѣленіе: Эртелевъ пер., 10.
Телеф. 469-07.

Единственное
крупное русское предпріятіе, строящее
АВТОМОБИЛИ.
— ПЕРВЫЕ ВЪ МІРѢ ПО ПРОЧНОСТИ —
сконструированы спеціально для русскихъ дорогъ.

ВЫСШІЕ ПРИЗЫ
И
НАГРАДЫ.

Attēlā: Krievu-Baltijas vagonu rūpnīca Rīgā pagājušā gadsimta sākumā

Žiļģens Poterā pie automobiļa RUSSO-BALT K12-20 stūres Rīgā, 1911.gadā

RUSSO-BALT K-sērijas spēkrati bija mazākie no Krievu-Baltijas vagonu rūpnīcā ražotajiem automobiļiem. Krievu autobūves vēstures pētnieks Ļevs Šugurovs, apkopojot pieejamos dokumentus, bija noskaidrojis, ka rūpnīcā tika saražots 141 šāds automobilis. K-modeļa automobiļi tika izgatavoti vairākās sērijās ar dažādām virsbūvēm. 5.sērijas K12-20 tika izgatavoti 39 eksemplāros. Stūre automobilim atradās labajā pusē, taču tā vadītājam bija jākāpj automobilī no kreisās puses - labajā pusē pirmajā sēdekļu rindā durvju nebija - iekāpšanu traucētu ātrumu pārslēgšanas un rokas bremzes sviras. Ar trumuļu bremzēm tika aprīkoti tikai aizmugurējie riteņi, tomēr automobilim bija arī samērā moderni risinājumi, piemēram, kopējs dzinēja cilindru bloks (citiem ražotājiem tolaik ierasts bija izgatavot katru dzinēja cilindru savā korpusā).

Krievu-Baltijas vagonu rūpnīcas gatavie RUSSO-BALT K12-20 automobiļi

Vairākus gadus nebija nekādu liecību, ka vismaz viens no RUSSO-BALT automobiļiem būtu saglabājies, tomēr 1965.gadā Tveras apgabalā, apmēram 150km no Maskavas tāds tika atrasts. M.Gorkija kinostudija bija meklējusi atbilstoša vecuma automobili, kam būtu jāparādās kādā epizodē filmā par pilsoņu karu. Par laimi, šo automobili filmas uzņemšanā tā arī neizmantoja, jo, iespējams, tajā šis vēsturiskais eksemplārs būtu iznīcināts. Automobili izdevās iegūt Maskavas Politehniskajam muzejam. Atrastais automobilis izrādījās RUSSO-BALT K12-20 ar četrvietīgu "torpedo" tipa virsbūvi.

Automobilis bija diezgan sliktā stāvoklī, tādēļ tā restaurācija tika uzticēta NAMI institūtam. Tajā laikā pieejamā informācija par RUSSO-BALT automobiļiem bija visai ierobežota, preses izdevumos tika ievietoti sludinājumi ar lūgumu palīdzēt ar jebko - auto detaļām, literatūru, fotogrāfijām, kas varētu palīdzēt atjaunot spēkrata sākotnējo izskatu. Pēc gandrīz gadu ilgušā restaurācijas procesa RUSSO-BALT K12-20 tika novietots Politehniskā muzeja telpās.

Neskatoties uz mūsdienās pieejamo samērā plašo informāciju par RUSSO-BALT automobiļiem, joprojām cirkulē daudz kļūdainas, neprecīzas un pat maldinošas informācijas. Dažādu speciālistu izteikumos, Interneta tīmeklī un pat pavisam nesen izdotās grāmatās un žurnālos var atrast šādus apgalvojumus:

"Maskavas Politehniskajā muzejā atrodas vienīgais saglabājies RUSSO-BALT automobilis". Neticami, ka būtu palicis nezināms fakts, ka jau 1976.gadā Raunā tika atrasts otrs RUSSO-BALT - modelis D24-40 - vienīgais šīs markas ugunsdzēsēju automobilis. Diemžēl arī tas bija diezgan sliktā stāvoklī, un tam bija vēl mazāk oriģinālo detaļu nekā RUSSO-BALT K12-20. Tomēr ar Latvijas Antīko automobiļu kluba biedru palīdzību tika veikta lieliska restaurācija, un RUSSO-BALT jau ilgus gadus apskatāms Rīgas Motormuzejā.

RUSSO-BALT K12-20
pēc sākotnējās restaurācijas

"Politehniskajā muzejā esošais RUSSO-BALT K12-20 ir pilnībā oriģināls un autentisks". Šāds muzeja darbinieku apgalvojums noteikti pastiprina lepnumu par viņu rīcībā esošo eksemplāru, tomēr jāņem vērā, kādā stāvoklī automobilis tika atrasts, un kas tika paveikts restaurācijas procesā.

1965.gadā šķūnītī atrastais automobilis atradās bēdīgā stāvoklī. 1942. gada ziemā tā saimnieks no dzesēšanas sistēmas bija aizmirsis izlaist ūdeni, un dzinēja korpuss aukstumā saplaisāja. No riteņiem bija palikušas tikai skrandas, uzstādīti krietni vēlāku gadu izlaiduma neoriģinālie lukturi un to stiprinājumi, motora pārsega sānu daļas bija nevis ar ierastajām K-sērijas 6 ventilācijas atverēm, bet 10 - kā C-sērijas automobiļiem. Daudzas automobiļa detaļas bija ļoti sarūsējušas un bojātas vai arī to nebija vispār. Restaurācijas procesā automobilim pilnībā tika salabots dzinējs, izgatavotas trūkstošās detaļas. Atbilstoša izmēra riepas nebija pieejamas, tādēļ kā pagaidu variants tam tika izgatavotas cietas pilngumijas riepas.

RUSSO-BALT K12-20
pašreizējā izskatā

Dažus gadus vēlāk RUSSO-BALT automobilis ieguva savam laikmetam atbilstošus lukturus un citas riepas. Michelin "Cable" noteikti piestāv automobilim labāk par pilngumijas izstrādājumiem, tomēr riepas ar šādu protektora rakstu Michelin bija raksturīgas 20-tajos gados - kad RUSSO-BALT ražošana jau krietnu laiku bija izbeigta. Diemžēl "Provodnik" riepas vai pat to kopijas uz K12-20 nevar apskatīt. Pat automobiļa melnā virsbūves krāsa nav raksturīga RUSSO-BALT K-sērijas automobiļiem, kuri pārsvarā mēdza būt zaļā, zilā un pelēkā krāsā ar melniem dubļu sargiem.

Ļevs Šugurovs, apkopojot pieejamos dokumentus, bija noskaidrojis, ka laikaposmā no 1909. līdz 1915.gadam kopumā tika izgatavoti 623 RUSSO-BALT automobiļi. Padomju varas pirmajās desmitgadēs tika minēts krietni mazāks skaits, lai attiecīgi mazinātu ražotnes veikumu. Savukārt pēdējos gados, veidojot spēcīgāku nostaļģisko auru, atsevišķi autori bez uzskatāma pamatojuma min gandrīz divreiz lielāku saražoto automobiļu skaitu. Tikmēr saglabājušos RUSSO-BALT automobiļu ir mazāk nekā to, kas vēlas šādu eksponātu izrādīt. Rezultātā radušies "jauni RUSSO-BALT eksemplāri".

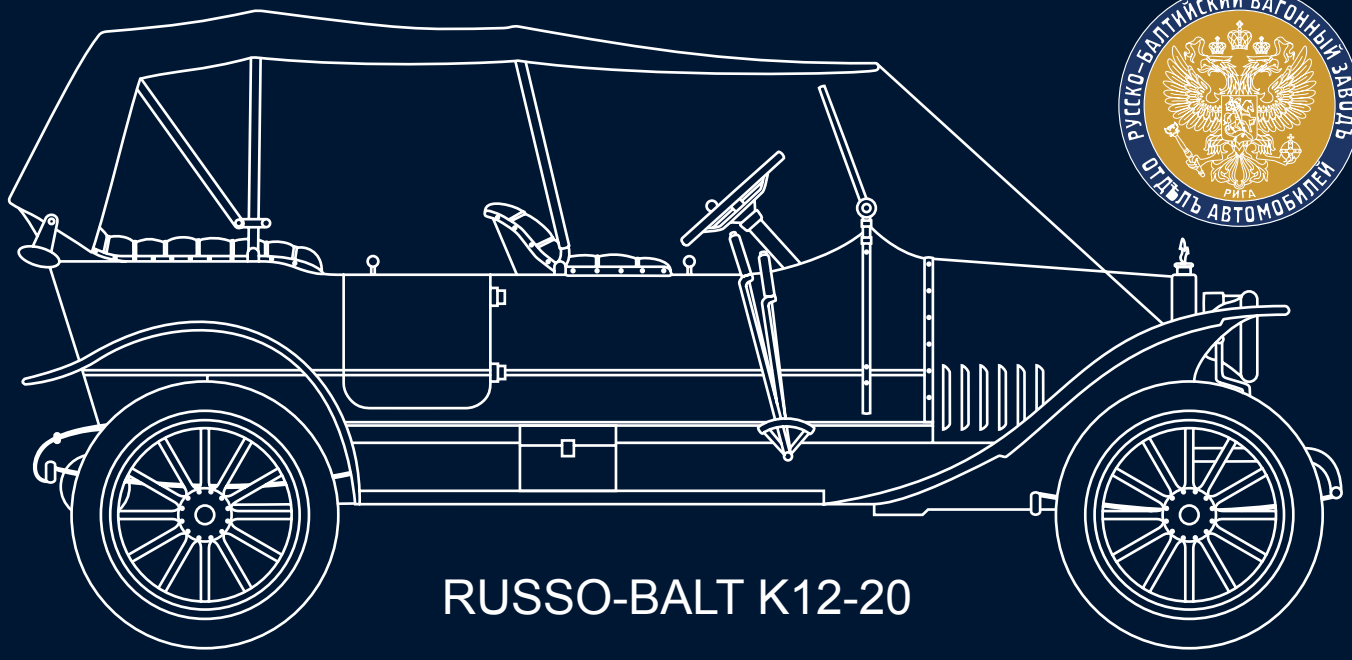
Attēla autors: A.Savins
CC-BY-SA-3.0,2.5,2.0,1.0

Maskavā, kinostudijas "Mosfiļm" muzejā atrodas "vēl viens" RUSSO-BALT K12-20. No attāluma tas patiešām līdzinās RUSSO-BALT automobilim, un nezinātāji šo atdarinājumu bieži vien patiešām uzskata par oriģinālu K12-20 automobili.

2006.gadā Krievijas uzņēmums A:Level sadarbībā ar Vācijas Gerg Group izveidoja konceptautomobili Russo-Baltique Impression. Bija plānots gadā izgatavot vismaz 10 šādu ar Mercedes-Benz 12-cilindru dzinēju aprīkotu automobiļu, tomēr projekta turpmākā realizācija apstājās.

Nav noslēpums, ka RUSSO-BALT automobiļu ražotne lielā mērā balstījās uz militārajiem pasūtījumiem. Iespējams, to būtu piemeklējis līdzīgs liktenis kā citus mazos auto ražotājus, kuru izgatavotos automobiļus varēja uz pirkstiem saskaitīt. Tomēr Krievu-Baltijas vagonu rūpnīcas vadībai izdevās vienoties par dažādu sēriju RUSSO-BALT automobiļu piegādi Krievijas armijai, to vidū bija gan kravas, gan arī bruņu automobiļi. Militārajām vajadzībām izgatavotie automobiļi veidoja gandrīz divas trešdaļas no kopējā saražoto RUSSO-BALT automobiļu skaita.

Mūsdienās apskatāmo RUSSO-BALT automobiļu klāsts ir palielinājies. Nē, diemžēl neviens gadsimtu vecs automobilis vairs nav atrasts - 2009.gadā militārā antikvariāta darbnīca “Leibstandarte” Krievijā no jauna izveidoja savu RUSSO-BALT - 1914.gada bruņuautomobiļa kopiju.



RUSSO-BALT K12-20

Automobiļa tehniskie dati:	
Cilindru skaits	4
Dzinēja tilpums cm^3	2211 cm^3
Dzinēja jauda / apgr.sk.	20 ZS / 1500 apgr.min.
Maksimālais ātrums	60 km/h

Rīgā vēl saglabājies mazumiņš no kādreizējās RUSSO-BALT automobiļu ražošanas auras - Krievu-Baltijas vagonu rūpnīcas vēsturiskie korpusi Valmieras ielā

HUDSON HORNET

Attēls: Christopher Ziemnowicz

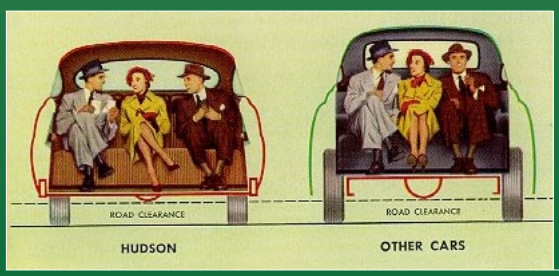
Leģendārais Hadsons Hornets - elegants, sportisks automobilis, spējīgs parādīt savas priekšrocības gan sacīkšu trasē, gan arī ikdienas lietošanā. Automobilis, kurš guva fantastiskus panākumus sacīkstēs bet tā arī nespēja iekarot pircēju popularitāti. Līdzīgi kā tā "radinieks" no populārās multfilmas "Vāģi" - Doks Hadsons, Hornet bija spiests doties pensijā un atdot savu vietu citiem automobiļiem.

Attēls: Christopher Ziemnowicz

Hudson Hornet pirmo Hornet paaudzi sāka ražot 1951.gadā Hudson rūpnīcā Detroitā. Hornet kļuva par ievērojamāko kompānijas piedāvātā "step-down" dizaina automobiļu modeli. Hornet gan nebija pirmais šāda dizaina Hudson automobilis - jau kopš 1948.gada pircējiem tika piedāvāts Commodore, kura virsbūve tika veidota šādā stilā.

Pēc "Step-down" principa veidotie Hudson automobiļi jūtami atšķīrās no citu konkurentu produktiem, kuriem virsbūve parasti stiprinājās virs rāmja (automobiļa grīda atradās rāmja virspusē). "Step-down" dizaina automobiļiem Hudson rūpnīcā grīdu stiprināja rāmja lejasdaļā - rezultātā grīda atradās vairākus centimetrus zemāk - vadītājs un pasažieri, sēžoties automobilī, un pārkāpjot pāri slieksnim, kāpa lejā (step-down).

Šādi veidotie automobiļi ieguva virkni priekšrocību. Samazinājās kopējais automobiļa augstums (tas bija pat 12 cm zemāks nekā analogiem konkurentu modeļiem) un attiecīgi mazāka aerodinamiskā pretestība, kas izpaudās iespējā attīstīt lielāku ātrumu. Jūtami zemāks smaguma centrs uzlaboja automobiļa manevrētspēju un stabilitāti pagriezienos. Virsbūves īpatnību rezultātā aizmugurējie pasažieri ieguva plašākas sēdvietas.



"Step-down" dizaina priekšrocību vizuālais skaidrojums no 1951.gada Hudson automobiļu brošūras

Attell: Christopher Ziemnowicz

Attēli: Christopher Ziemnowicz

Hornet tika piedāvāts kā 4-durvju sedans, 2-durvju kupeja, 2-durvju kabriolets un 2-durvju kabriolets ar cieto jumtu. Atšķirībā no daudziem konkurentu ražojumiem, kuri tika piedāvāti ar 8-cilindru dzinējiem, pirmās paaudzes Hornet tika ražots tikai ar 5,0 litru 6-cilindru rindas motoru, kurš varēja attīstīt līdz 145 ZS lielu jaudu. Tomēr izrādījās, ka arī ar mazāku cilindru skaitu Hornet var piedāvāt pietiekami labu dinamiku un pat ļoti veiksmīgi konkurēt sacīkšu trasēs.

Attēls: Christopher Ziemnowicz

1951.gada 11.februārī populārajās Deitonas 500 jūdžu sacīkstēs ar paša spēkiem uzlabotu Hudson Hornet uzvaru izcīnīja Māršals Tīgs. Trases taisnēs konkurentu 8-cilindru automobiļi bija ātrāki, bet pagriezienos Hornet, pateicoties stabilitātei un zemākam smaguma centram, atstāja konkurentus aiz muguras. Pēc šīs uzvaras Tīgs ieguva Hudson rūpnīcas atbalstu turpmākajiem sacīkšu startiem, kas izpaudās trīs jaunos Hornet automobiļos un 1000 ASV dolāru ikmēneša maksājumos.

Tajā laikā 1000 dolāri bija visai ievērojama summa, ņemot vērā, ka jaunu Hornet varēja iegādāties par 2,5 līdz 3 tūkstošiem. Papildus tam, Hudson no rūpnīcas piekomandēja Tīgam jaunu inženieri Vinsu Pigginsu, kuram vajadzēja palīdzēt Tīgam turpināt uzlabot automobili sacīkšu vajadzībām. Standarta dzinējs piedzīvoja būtiskas izmaiņas. "Twin H-Power" modifikācijā tas tika aprīkots ar diviem karburatoriem un diviem ieplūdes kolektoriem (pa 1 uz 3 dzinēja cilindriem). Dzinēja jauda no sākotnējiem 145 ZS pieauga līdz 170 ZS. Sacīkšu modifikācija "7-X" ar uzlabotu dzinēja galvu un lielāka diametra vārstiem attīstīja pat līdz 210 ZS. Sākās Hornet uzvaras gājiens.

1951.gada NASCAR sezonā ar Hornet automobiļiem tika izcīnītas 13 uzvaras (no 15 startiem kopumā) - 5 uzvaras tika Māršalam Tīgam, pa uzvarai guva Lū Figaro un Tims Floks, bet ar izcīnītām 6 uzvarām čempiona titulu izcīnīja Herbs Tomass.

Nākamajā sezonā Hornet dominēja sacīkšu trasēs. NASCAR sērijā ar Hornet automobiļiem tika izcīnītas 27 uzvaras no 34 sacīkstēm kopumā. Par čempionu kļuva Tims Floks (8 uzvaras), nedaudz atpaliekot, otro vietu ieguva Herbs Tomass (arī 8 uzvaras). AAA sacīkšu sērijā Hornet satrieca konkurentus vēl vairāk - 12 uzvaras 13 startos - gandrīz perfekts rezultāts.

1953.gadā Hornet automobiļi atkal finišēja pirmie biežāk nekā konkurenti (22 uzvaras 37 sacīkstēs), 12 uzvaras un otrais NASCAR čempiona tituls Herbam Tomasam. Tieši Herba Tomasa veiksmīgā karjera un Hudson Hornet panākumi kļuva par prototipu "Vāģu" multfilmas varonim Dokam Hadsonam.

1954.gadā Herbs Tomass ar Hornet atkal izcīnīja 12 uzvaras, tomēr čempionāta kopvērtējumā bija spiests piekāpties Lī Petijam, kurš uzrādīja stabilākus rezultātus visas sezonas garumā. Kopumā Hornet kontā 17 uzvaras 37 sacīkstēs.

Ārpus sacīkšu trasēm Hornet gan nevarēja lepoties ar īpašiem panākumiem - neskatoties uz neskaitāmajām uzvarām un "Twin H-Power" dzinēju piedāvājumu ielas versijām, automobiļu pārdošanas apjomi katru gadu nenovēršami kritās.

Automobiļu kompānijas bija izlutinājušas klientus ar ikgadēju jaunu modeļu piedāvājumu. Hudson konkurenti tobrīd apmēram reizi divos gados piedāvāja jaunu šādas klases automobili, tikmēr uz kopējā fona Hornet, kas četru gadu laikā tika vien pie dažām kosmētiskām izmaiņām, likās dizainiski novecojis. Arī nelielās kompānijas finansiālās iespējas neļāva pietiekami konkurēt ar "lielā trijnieka" ražojumiem.

Lai izdzīvotu, 1954.gadā Hudson apvienojās ar citu mazo ražotāju - Nash-Kelvinator un kopā izveidoja American Motors Corporation (par AMC var izlasīt RETROTEHNIKA e-žurnāla 3.numurā). Hudson rūpnīca Detroitā tika slēgta un ražošanu pārcēla uz Nash rūpnīcu Kenošā.

Attēls: Christopher Ziemnowicz

1955.gadā tika uzsākta Hornet otrās paaudzes ražošana, taču tas jau bija pavisam cits automobilis - uz Nash platformas veidots, nesaglabājot "step-down" principu. Savā ziņā jaunais Hornet bija ieguvis uzlabojumus, salīdzinot ar iepriekšējo modeli. Otrās paaudzes automobilis beidzot ieguva V8 - 5,2 litru dzinēju ar 208 ZS jaudu. Hornet varēja lepoties ar plašākajiem priekšējiem sēdekļiem savā klasē, kā arī, salīdzinot ar konkurentiem, krietni lētāku toties ļoti efektīvu salona apsildes/ventilācijas sistēmu un kondicionieri. Tomēr pircējus Hornet neiekārdināja - pārdošanas apjomi turpināja strauji kristies.

1956.gadā AMC vadība nolēma Hornet dizainu padarīt individuālāku un uzdeva šo uzdevumu veikt dizainerim Ričardam Arbidam, kurš nolēma Hornet automobiļos uzsvērt Hudson vēsturiski tradicionālo trijstūra formu. Arbida "V-line" dizains sanāca uzkrītošs un atpazīstams, taču acīmredzot nebija pircēju gaumei atbilstošs.

1957.gadā AMC ķērās pie pēdējā salmiņa - aprīkoja Hornet ar vēl jaudīgāku dzinēju (5,4 litru, 255 ZS) un samazināja automobiļa cenu. Rezultāti nebija iepriecinoši, un 25.jūnijā Hornet ražošana tika pārtraukta.

HUDSON HORNET

Hornet kļuva par Hudson "gulbja dziesmu". 1948.gadā kompānija ar savu plaši ieviesto "step-down" dizainu spēja veiksmīgi piesaistīt pircēju uzmanību, un pārdošanas kopējie apjomi it kā pieauga, tomēr Hudson automobiļu tirgus daļa gadu no gada turpināja samazināties.

Pēc 2.pasaules kara beigām Hudson daļa ASV automobiļu tirgū bija 4% - kompānija bija realizējusi nedaudz vairāk par 72 tūkstošiem automobiļu gadā. Ar "step-down" tika pārdoti gandrīz divreiz vairāk automobiļu, tomēr arī konkurenti nesnauda, un Hudson daļa nepārsniedza 3%.

Strauji izplatījās runas par mazo, neatkarīgo ražotāju finansiālajām problēmām, pircēji labāk izvēlējās "lielā trijnieka" automobiļus, nekā no mazajām kompānijām, "kuras rīt vairs nebūs". Hudson pārdošanas apjomi strauji krita - 1957.gadā realizēja tikai 4,6 tūkstošus automobiļu.

2013.gada 15.aprīlī uz vairāk kā gadu durvis apmeklētājiem slēdza Rīgas Motormuzejs - ēkai paredzēta nopietna rekonstrukcija, kuras rezultātā paredzēts būtiski uzlabot tās energoefektivitāti un paplašināt ekspozīcijai paredzēto platību. Cilvēkiem ar īpašām vajadzībām tiks nodrošināta pieeja visām Motormuzeja ekspozīcijas telpām (līdz šim jaunākajā zālē apakšējā stāvā nokļūt bija problemātiski).

23.aprīlī tika parakstīts līgums ar uzņēmumu "Skonto būve" par lielāko rekonstrukcijas darbu veikšanu muzeja ceturdaļgadsimtu ilgajā pastāvēšanā. Darbus plānots pabeigt līdz 2014.gada augustam, kad muzejs atkal tiks atvērts apmeklētājiem. Līdz tam senie spēkrati atradīsies pagaidu telpās.

YOUNGTIMER

AAK
ANNO 1972

YOUNGTIMER RALLY

TRASES DIENA 2013

Biķernieku trase, 26. maijs

8:00 - 9:45 ierašanās un reģistrācija
10:00 atklāšana, autoklubu prezentācijas
12:30 regularitātes braucieni
16:00 apbalvošana

Aicinām pieteikties Latvijas auto klubus ar savām "youngtimer" automašīnām, lai iepazīstinātu sevi ar citiem, parādītu savus spēkratus, piedalītos veiklības braucienos un labi pavadītu laiku.

Pasākuma dalības maksa 10Ls no automašīnas
Piedalīšanās regularitātes braucienos +5Ls

www.youngtimerrally.lv

BKSB RĪGA
RIGAS MOTORMUZEJS
DZINTARA APLIS
BLUESHOCK BIKE
PRO TEC
CSDD
ponysmith
ERGO

2012. gada jūlijā Latvijas Antīko automobiļu klubs organizēja pirmo “Youngtimer Rally”. Kas ir youngtimer? Tā ir modernā klasika jeb automobiļi, kas ražoti laika posmā no 1968.-1983. gadam. Pasākumi pulcē azartiskus, sportiskas braukšanas piekritējus ar saviem spēkratiem. Pirmais pasākums norisinājās pa Talsu rajona ceļiem, kur dalībniekus divās dienās sagaidīja dažādas disciplīnas - gan fotoorientēšanās, gan regularitātes, gan sinhronās regularitātes braucieni. Pasākumā piedalījās vairāk kā 20 ekipāžas no Latvijas un Igaunijas.

Pēc šī pasākuma pavisam drīz jau tapa nākamais pasākums - kalnā braukšanas sacensības - autosporta veids, kas bija populārs 20.gs. 80. gados kā viena no “Dzintara Volgas” sacensību disciplīnām. Kā iesildīšanās pasākums šīm sacensībām bija veiklības braucieni uz laiku. Pēc veiklības braucieniem sacensības turpinājās pa Lorupes gravas ceļu, kur dalībniekiem uz laiku bija jāveic 500m pa augšupejošu, līkumainu ceļu. Pēc vairākiem braucieniem, apkopojot finiša laikus, nonācām pie rezultātiem, kuru augšgalā ierindojās divas Alfa Romeo automašīnas un GAZ 21 sacīkšu auto. Pasākumā ieradās ļoti dažādi spēkrati - gan VAZ, gan Alfa Romeo, gan SAAB un pat DeLorean.

Attēls no youngtimerrally.lv © Pony&Smith

Arī šogad plānoti vairāki pasākumi, pirmais no tiem jau 26. maijā Biķernieku trasē - "Youngtimer Rally Trases Diena 2013". Šajā pasākumā mēs būsim priecīgi redzēt dažādus autoklubus, to biedrus un individuālus fanus ar savām youngtimer automašīnām. Katram autoklubam tiks atvēlēta vieta, kur būs iespēja izstādīt savas skaistākās automašīnas, prezentēt savu autoklubu un iepazīstināt ar saviem pasākumiem. Pēc prezentācijām sāksies regularitātes braucieni pa Biķernieku trasi, kuros dalībnieki tiks dalīti grupās pēc motora tilpumiem un piedziņas veida.

Mēnesi pēc Biķernieku pasākuma būs jau nākamais pasākums - "Youngtimer Rally Liepāja". 29.-30. jūnijā dalībniekiem tiks dota iespēja piedalīties dažādās disciplīnās pa Liepāju un Liepājas rajona ceļiem, ietverot arī Eiropas Rallija Čempionāta dopus. Informācija par šo pasākumu pieejama mūsu mājaslapā un facebook lapā.

Vairāk informāciju par mūsu kustību un pasākumiem ir iespēja atrast mūsu mājaslapā www.youngtimerrally.lv un facebook.com/youngtimerrally

Valts Ceplevičs (youngtimerrally.lv)

Attēls no youngtimerrally.lv © Pony&Smith

AAK

ANNO 1972

YOUNGTIMER RALLY

Attēls no youngtimerrally.lv

FIAT UNO

Pirms 30 gadiem itāļu auto ražotājs FIAT publikai izrādīja savu jauno mazauto modeli, kuram turpmākajos gados bija lemts kļūt par vienu no veiksmīgākajiem dižpārdokļiem itāļu ražotāja vēsturē. Jaunais automobilis ieguva nosaukumu Uno - par godu 1910.gada FIAT automobilim "Tipo Uno".

Tieši mazie automobiļi parasti ir bijuši FIAT galvenais produkts, turklāt jaunajam modelim bija jāpalīdz uzņēmumam pārvarēt 70-to gadu krīzes sekas. Lai paveiktu šo atbildīgo uzdevumu, automobiļa izveidē uzņēmuma vadība līdzekļus nežēloja, tā dizaina izstrādi uzticēja Džordžetto Džudžāro vadītajai kompānijai ItalDesign.

Itāļu meistara ideja bija izveidot ārēji kompaktu automobili ar tajā pašā laikā lielu salona telpu - rezultātā hečbeka bagāžnieka durvis sanāca krietni stāvākas nekā citiem šīs klases automobiļiem. Ārēji klučveidīgo automobiļa dizainu Džudžāro spēja efektīvi noslīpēt - FIAT Uno aerodinamiskais pretestības koeficients bija tikai 0,34.

Jaunais FIAT Uno nomainīja jau krietni novecojušo FIAT 127, kurš tika ražots kopš 1971. gada, tomēr sākotnēji bāzes versijā Uno ieguva tādu pašu dzinēju kā 127 - ar 0,9 litru tilpumu un 45 ZS jaudu. Vēl bija pieejami 1,1 un 1,3 litru dzinēji.

Žurnālisti atzinīgi novērtēja jauno FIAT ražojumu, kurš sava praktiskuma dēļ strauji guva popularitāti. 1984.gadā FIAT Uno ieguva titulu "Eiropas gada auto", iegūstot konkursā 346 balsis, un apsteidzot tādus sīvus konkurentus kā Peugeot 205 (325 balsis) un Volkswagen Golf (156 balsis). Zīmīgi, ka Uno priekštecis FIAT 127 arī ieguva šādu titulu - 1972.gadā. Arī Uno pēctecis FIAT Punto titulu ieguva 1995.gadā, apsteidzot Volkswagen Polo un Opel Omega.

Attēls: © FIAT

1985.gadā notika pirmā nozīmīgā automobiļu modernizācija. Uno ieguva jaunu 999cm^3 dzinēju ar apzīmējumu FIRE (Fully Integrated Robotized Engine). Uzbūvē tas bija vienkāršāks, vieglāks un ekonomiskāks par veco 903cm^3 dzinēju. Arī 1,1 litra dzinējs tika uzlabots un kļuva par pāris ZS jaudīgāks.

Tomēr nozīmīgākais jaunums bija Uno Turbo i.e. modifikācija. Šādas klases automobilim tā bija neraksturīga dinamika - 1,3 litru dzinējs spēja attīstīt 105 ZS jaudu, kas ļāva 100km/h sasniegt tikai 8,3 sekundēs (maksimālais ātrums bija ap 200km/h).

1989.gadā Uno ieguva Džudžāro izstrādātos virsbūves uzlabojumus, kas ļāva aerodinamisko pretestības koeficientu samazināt līdz 0,3. Gan vizuāli, gan arī tehniski tika uzlabots arī Uno Turbo i.e. modelis - mazais "spridzeklis" uz riteņiem no 1,4 litru dzinēja izspieda 118 ZS un paātrinājās līdz 100km/h tikai 7,9 sekundēs.

Tikai nedaudz vairāk kā 2 gadi bija pagājuši kopš Uno debijas, kad savus saimniekus jau bija atradis pirmais miljons šo FIAT automobiļu. 1995.gadā Uno ražošana Itālijā tika pārtraukta, dodot vietu jaunajam modelim Punto, tomēr citur pasaulē, piemēram, Polijā un Brazīlijā tā turpinājās vēl vairākus gadus. Kopumā tika saražoti 8,8 miljoni FIAT Uno - 6,3 Itālijā un 2,5 citās valstīs.

Automobiļu FIAT Uno tehniskie parametri:						
	45 Formula	**60 S**	**70 SX**	**1,4 Turbo D**	**Turbo i.e. '85**	**Turbo i.e. '90**
Dzinēja darba tilpums (cm^3)	903	1116	1301	1367	1301	1372
Jauda ZS / apgr.min.	45 / 5600	58 / 5700	68 / 5700	71 / 4800	105 / 5750	118 / 6000
Griezes mom. Nm / apgr.min.	66 / 3000	87 / 3000	100 / 3000	131 / 3000	146 / 3200	161 / 3500
Paātrinājums (s) līdz 100km/h	17,7	13,9	11,3	12,4	8,3	7,9
Maksimālais ātrums (km/h)	140	163	167	168	196	200

Attēli: © FIAT

ANNO 1972

Latvijas Antīko automobiļu kluba

YOUNGTIMER RALLY LIEPĀJA 2013

29.–30.06.2013

WWW.YOUNGTIMERRALLY.LV YOUNGTIMERRALLY YOUNGTIMERRALLY

29. jūnijs

9.00-10.30	Dalībnieku reģistrācija,instruktāža. Izstāde Rožu laukumā.
10.30 - 11:30	Parādes brauciens caur Liepāju
12.00	Starts RS1
13.30	Starts RS2 *"Hotel Kolumbs"*
15.30 - 16.30	Izstāde Durbē
16.45	Starts SRS1 *"Blue Shock Bike"*
18.15	Starts SRS2 *"Blue Shock Bike"*
20.30	Ierašanās Bernātos

30. jūnijs

10.30	Starts foto orientēšanās braucienam Bernāti - Grobiņa - Liepāja
13.30	Finišs un apbalvošanas ceremonija