

BEZMAKSAS

AUTO INFO
DECEMBERIS NR. 12. 2009 (152)

GROS AUTO sveic 4. Starpizlozes uzvarētājus, kuri laimējuši naudas balvu 100 Ls apmērā!

GROS AUTO Filīlē	Laimētāji	
Valka	Riga, Zemzaru iela 3 Riga, Maskavas iela 349 Riga, Pērnavas iela 36 Riga, Brīvības gatve 402c Riga, Dārziņu iela 60 Riga, Valdeķu iela 2 Sigulda, Ventas 1 Cēsis, Raņa 26/28 Kuldīga, Sūru 3	Aigars Strazdiņš Gatis Jurkāns SIA "Motors-R" Aleksandrs Doļiņš SIA "VLADI VLN" SIA "Fredoks" Jānis Rudzītis Mareks Kozlovskis Z/S "Virši"
Saldus	Riga, Zemzaru iela 1 Riga, Maskavas iela 349 Riga, Valdeķu iela 2	SIA "Maršals Dizains" SIA "MONA AS" BRN "Biskapa Kārļa Irbes Fonds" SIA "Cido Grupa"
Kuldīga	Kuldīga, Sūru 3	

UZZINI VAIRĀK PAR SAVU AUTO

www.AUTOnews.lv

• vēsture • sports • zinās • reportāžas • forums • padomi • galerijas • viiss • degustācijas • zinās

• vēsture • sports • reportāžas • forums • padomi • galerijas • viiss • degustācijas • zinās

• vēsture • sports • reportāžas • forums • padomi • galerijas • viiss • degustācijas • zinās

• vēsture • sports • reportāžas • forums • padomi • galerijas • viiss • degustācijas • zinās

KROSOVERI KATRA GAUMEI

Agnis Krauja

Kad mūsu platumā grādos iestājas vēls rudens – tas latviski drūmās gadalaiks, kad katru dienu dažādā secībā viens otrs nomaina rudens lietavas un ziemas slapjdraņķis, Latvijas ceļa ikdienīšķajos apstākļos parketa džipu eksistence atkal ir attaisnota – asfaltā izsīstās grūti pamanāmās bedres, kurās parasts kompaktnieks ne vien riepu pārsistu, bet arī riteni nolauztu, džipiņam nav nekāds šķērslis, tādēļ šādos apstākļos braukt bez raizēm ir viegli un patīkami, apzinoties visu laiku klātesošu drošības sajūtu. Decembra degustācijā piedāvājam uzreiz četrus SUV(Sport Utility Vehicle), parketniekus, jeb krosoverus – Ford Kuga, Renault Koleos, Škoda Yeti un Peugeot 3008.

FORD KUGA

2006. gada Parīzes motoršovā Ford stendā varēja aplūkot Ford Iosis krosovera konceptu, kas turpmākās attīstības rezultātā kļuva par sērijevida modeļi Kuga.

Kuga ir pirmais istais Eiropas Ford krosovera modelis, jo no Mazda Tribute klonētais Maverick neskaitās – tas bija morāli novecojis jau iznākšanas brīdi. Zinot Ford kompānijas lielo pieredzi apvidnieku ražošanā Amerikā, jābrīnās ka Ford Of Europe ar krosovera ieviešanu kavējās tik ilgi, atstājot uz popularitātes devītā viļņa esošo autotīrgus nišu konkurentiem. Taču Ford Kuga pilnībā apgāž pieņēmumu par pirmajiem kucēniem. Vēl vairāk – jaunais krosovers pierāda, ka, zinot pretinieku trumpjus, spērt atbildes gājienu ir vieglāk. Laiks ir bijis Kuga

sabiedrotais, jo Ford dizaineri šā auto veidolā samiksējuši citu autoražotāju produkcijas labākās iezīmes, bet izdarījuši to tik prasmīgi, ka Kuga nepārprotami ir spilgts Ford kinētiskā dizaina pārstāvis. Auto ir dinamisks, patiesi glīts un



atšķirībā no parketnieku vairākuma – neizskatās sievišķīgs. Auto profils atgādina moderno parketnieku stilu, kas aizsākās ar Lexus RX un turpinās gandrīz visos jaunākās paudzes spēkratos, kompaktu VW Tiguan ieskaitot, bet līdz pilnībai novests Mazda CX-7 veidolā. Kuga ir nedaudz pārvāks par Tiguan, taču mazāks par sportisko Mazda CX-7, kuraī pēc savā dinamiskā dizaina un būtības šķiet tūvāks. Kuga ražošanā, tāpat kā Ford Focus, Ford C Max, Mazda3, Volvo S40 un Volvo C30, tiek izmantota Ford koncerna kompaktklases tehnoloģiskā platforma. Taču krosovers Kuga nevienā dimensiājā nelidzīnās fokusam, pat riteņu garenbāze kugai ir par veseliem 50 mm garāka. Kuga ārējie izmēri – garums 4442 mm, platums 1842 mm, augstums 1676 mm, riteņu garenbāze 2690 mm. Pēc visiem ārējiem parametriem Kuga nedaudz pārspēj konkurentu VW Tiguan, atpaliekot – par 7 mm – tikai virsbūves augstumā.

Iekāpjot salonā, rodas sajūta, ka šis automobilis drīzāk ir paaugstināts Focus, nevis apvidnieks. Bet tas nepavisam nav

nekāds trūkums. Kuga salonā apdares materiāli ir kvalitatīvi, sēdekļi izveidoti eiropešu gaumē – sportiski stingri, ar iztektu sānu atbalstu. Braukšanu patīkamu padara perfektā ergonomika. Tiesa, ir kāda divainība: reti kurš uzreiz uzminēs, kā šo auto iedarbināt! Aizdedzes atslēgas vietā ir tikai breloks, bet nedz panelī abās pusēs stūres kolonai, nedz uz tās nekā līdzīga starta pogai (kurai taču būtu jābūt tādai pašai kā jaunajā Mondeo) neatrodas. Pārlūkojam arī uz paneļa slīpā leņķi pēc minivenu modes tieši pa tvērenam novietotā atlūpārslēga apkaimi – atkal nekā. Un tikai tad pamanām paneļa augšmalā, tieši pa vidu, vadītājam un pasažieriem vienādā attālumā novietotu nelielu četrkantīgu avārijas gaismu ieslēgšanas podziņu un virs tās otru tikpat nelielu podziņu ar uzrakstu Ford Power. Ja vienlaikus ar starta pogu esi nospiedis arī sajūga pedāli un kabatā tev ir atslēgas breloks, tad Ford motors beidzot tiešām ierūksies! Atliek tikai cerēt, ka braukšanas laikā nekad šīs vienādās podziņas netiks sajauktas... Kuga salonu var ieikārtot ar vērienī – līdz pat krāsu navigācijai touchscreen ekrānam un ar atpakaļskata kamero. Bez tās atpakaļskats ir visai ierobežots masīvo aizmugures statu dēļ. Protams, palīdz pārvie spoguļi, taču pirmajās reizēs ar tiem var arī nepietikt. Šā auto vadītājam par komforsta trūkumu nav jāsūdzas, bet aizmugures sēdeklis sēdošo ceļi atdursies pret priekšējo atzveltnēm. Tiesa, otrajā rindā divi cilvēki var izvietoties diezgan komfortabli.



(Turpinājums 2. lpp.)

Kristena

Latvijas Drifta čempionāta dalībniece

Ieļej ari Tu!

MOTUL fluid force

5L 29,52 Ls ~~36,91 Ls~~

MOTUL 800 Xcess SAE 5W40

APE Motors • Rīga • Dzelzavas 120j • Ganību d. 7a • Bieķensalas 6

RIGHT TO REPAIR

Pievienojies Kampanai par Tiesībām uz Remontu!

Atver www.r2rc.eu, izvēlies latviešu val. un paraksti Petīciju! **ZINI SAVAS TIESĪBAS!**

KROSOVERI KATRA GAUMEI

(Turpinājums no 1. lpp.)

Žēl, ka aizmugures sēdeklus nevar pārbidīt garumā, kā arī to atzveltnes nav regulējamas slipumā. Turklat bagāzas nodalijums varētu būt ietilpīgāks, jo tā 360 litru tilpums ir mazāks nekā Focus. Taču aizmugures sēdeklī ir nolokāmi un aizmugurējais logs ir atverams atsevišķi, tā atvieglojot nelielu iepirkumu iekraušanu.

Mūsu pirmā degustētā Kuga aprikoita ar divlitru turbodizeli (136 ZS) un sešpāku manuālo pārnesumkārbu. Dīzelis ar divu litru tilpumu, 320 Nm griezi no 2000 apgrizieniem salonā par sevi gandrīz neatgādina, tātad skaņas izolācija ir atzīstamā līmeni. Dinamikas tehniskie rādītāji arī izskatā cienījami – 10,7 s no vietas līdz 100 km/h. Tiesa, paātrinājums nešķiet pārlieku aizrautīgs, toties arī degvielas patēriņš kombinētājā ciklā ir tikai 6,4 litri uz 100 km. Izstrādājot šo auto, atrasts lielisks līdzvars starp komfortu un vadāmību. Motors nodrošina pārliecinošu ieskrējienu, un mašīna ripo prognozējami: tā zibenīgi reagē uz stūres kustībām, sānsveres ir minimālās, bet galvenais – stūre ir precīza un piekare stingra. Uz asfalta Kuga jūtas kā zivs ūdenī, bet arī ārpus asfalta tā demonstrē labu noturību un amortizāciju. Braucot uzmundrina ne vien Focus



lidzīgais kustīgums un atsaucīgais 136 ZS dizelis, bet arī perfektā ergonomika. Salonā dīzeļa dziesma gandrīz nemaz nav dzirdama, sešu pārnesumu manuālajai kārbai ātrumi mainās precīzi un slēgšanās notiek īsiem un precīziem gājiem. Uz Focus platformas būvējot dīzīpu, arī nekāds pārliecinošs dubļu traktors nevar iznākt – uz nopietnu cīkstēšanos bezceļu zonā Kuga nepretendē. Kad izlemts nobraukt no asfalta, atcerieties, ka šis ir tikai krosovers, lai gan ar pieklājīgu klīrensu – 188 mm. Līdz lauku mājai pāri plavai nokļūsit, taču pārvērtēt auto bezceļu spējas tomēr nevajadzētu. Kuga ir neparasti vienkārša 4x4 sistēma. Tai nav pārslēdzamu transmisijas režīmu. Jauda pārsvarā tiek pievadita priekšējiem riteņiem, taču vajadzības gadījumā automātika ar Haldex sistēmas palīdzību ātri pieslēdz aizmugures asi, bet elektronika sāk piebremzēt buksējošo riteni. Turklat Kuga sērijeiādā tiek aprikoši ar ESP, ABS ar integrētu bremžu spēku elektroniskās sadališanas sistēmu, kā arī pretapgāšanās sistēmu Anti Rollover Mitigation. Ford nav parūpējies par kalnā braukšanas funkciju (Hill Descent), kas kļūst arvien izplatītāka krosoveros. Vēl kas – pat pavasara šķidroni Kuga kaut kā pamanās pārkāpētīgiem, vissāzīmējot kā vārītājiem, kā arī aizmugures stikls saglabājas neticami tirs.

Pilsētas dīzīpu cienītājiem sajūga pedāļa spaidīšana strauji iziet no modes, un "automāta" trūkums var sabojāt pat vispievilcīgāko tēlu. Jaunā krosovera tirdzniecības pirmajā pusgadā automātiskās pārnesumkārbas trūkums bija viens no galvenajiem klūpšanas akmeņiem, jo 2.0 litru turbodizelis un 2.5 litru benzīnmotors draudzējās tikai ar sešpāku mehāniskajām pārnesumkārbām. Tagad Ford Kuga 2.5 Duratec Turbo benzīnveids pieejams arī ar Durashift piecpāku automātisko transmisiju. Transmisijas vadība izgatavota speciāli Ford vajadzībām jāpāju Aisin AW kompānijā, kura pazīstama kā uzticamu automātisko transmisiju piegādātāja. Degustējot pārliecinājāmies, ka Ford Kuga 2.5 Turbo Durashift ir temperamentīgs auto, uz katru pīskārienu gāzes pedālim atsaucas ar spēju rāvīenu, tām māk brukt arī vienmērīgi un komfortabli. Uz pārējo parketnieku fona tas šķiet kā rakete, taču vidēji tērē tikai 10,4 litrus degvielas uz nobrauktajiem 100 km! Jāpiebilst, ka šis dzīnējs ir bāzēts uz pārbaudito Ford 2.5 litru Duratec Turbo, kurš jau pazīstams sportiskajā Focus ST. Kugai dzīnēja jauda ir deforsēta līdz 200 ZS, lai pielāgotu pilnpiedziņas krosovera vajadzībām. Tomēr kugas dinamiskās kvalitātes ir īzīcas tikai parketnieku segmenta kontekstā, jo kompaktā Focus dinamisko komfortu par ceturtādaļmetru augstākai un ceturtādaļtonnu smagākai kugai nekad nesasniegta...

VĒRTĒJUMS

Ford Kuga ir glīts pierādījums tam, ka vienlīdz labu automobiļu visiem dzīves gadījumiem nav. Lieliskās braukšanas īpašības uz asfalta likušas upurēt šo to no gaitas komforta šķēršļotā apvidū. Auto būvēts apstākļiem, kādos krosoverus izmanto 90% to pircēji – šosejām un pilsētu ielām. Veidojot jauno modeli, Ford rūpīgi apkopojis labākās līdzīnējo kompaktu SUV iezīmes. Rezultāts ir glītakais no kompaktajiem parketniekiem. Dizaina ziņā šodien kugai nestāv līdzās pat ievērojami dārgākie Premium klases konkurenti X3, Q5 un GLK, vienīgais vērā nemamais sāncensis paliek Mazda CX-7. Skopais motoru piedāvājums ir Kuga trūkums, taču to pilnībā atvers šās tehniskā pilnība un apskaužamā vadāmība. Perfekti brauc pa ceļu un perfekti izskatās – vai gan veiksmīgam parketniekam ir nepieciešamas vēl citas kvalitātes?

Plusi: Kuga ir perfekta āriene, lielisks līdzvars starp komfortu un vadāmību, jaudīgs un ekonomisks dīzelīdzīnējs.

Minusi: īpaši praktisks un ietilpīgs šis auto nav, ideālā kombinācija – dīzelis + automāts piedāvājumā būs tikai no 2010. gada marta.

RENAULT KOLEOS

Nevarētu teikt, ka Renault pirmo reizi laiž pārdošanā pilnpiedziņas automobili, jo vispirms bija armijas dīzips Rodeo4, bija arī pseido apvidus miniven斯 Scenic RX4, redzēti komercnieki Kangoo 4x4. Taču pilnpiedziņas krosovers Renault modeļu rangā nudien ir kas jauns. 2000. gada Ženēvas izstādē tika parādīts koncepts Renault Koleos, kas dizaina ziņā līdzīnās kupejai Avantime.

Tehnikā ziņā šis koncepts bija īsts avangards, jo ietvēra elektromotora un benzīna turbodīzelīna hibridsistēmu, turklāt vēl ar elektroniski vadāmu hidropneumatisko piekari. Reālajā dzīvē Koleos ir materializējies pavisam citādāks. Renault Koleos var saukt par tipisku mūsdieni globalizācijas produktu. Renault-Nissan alienses ietvaros pie automobiļa izskata strādājuši franču dizaineri, arī dzīnēji ķemti no Renault, savukārt pilnpiedziņas sistēma aizgūta no Nissan X-Trail, bet pats auto tiek ražots Dienvidkorejā, Samsung rūpniecībā. Galvenā dizainera Patrika Lekemē veidotais Koleos apvidnieks izceļas ar mierīgīgu dizainu, kurā atpazīstamas Renault kopejā stila iezīmes. Koleos viscaur ir Renault – ne ārieni, ne interjerā nav nevienas atsauces uz japānu donoru. Koleos ārējais dizains ir eleganti robusts. Pilnpiedziņas Scenic atgādinošas dekoratīvās radiatoria restes un galveno lukturu bloki noapaļotajā priekšgalā, bet tieši skatā no aizmugures visvairāk jaušama franču elegance, šādā rakursā Koleos nesaņaujusi ne ar vienu citu. Renault Koleos ārējie izmēri – garums 4520 mm, platumis 1855 mm, augstums 1710 mm, riteņu garenbāze 2690 mm, klīrenss 188 mm. Pēc visiem šiem parametriem Koleos ir nedaudz prāvaks par Ford Kuga, tākai garenbāze abiem auto ir vienāda.

Iekāpjot salonā, noteikti jāpaslavē Koleos interjers – vienkāršs un gaumīgs. Taču nez vai Koleos salonā jebkurš franču auto cienītās jutīsies kā mājās – pierastās elegances tomēr nedaudz pietrūkst. Sēdeklī tādi pacieti, taču regulējami plašā diapazonā, sēdpozīcija – augsta. Manuāls sešpāku kārbas pārslēdzeja svira atrodas istājā vietā. Ērts un patīkams stūresrats, glīti un viegli uzverami mērinstrumentu sekcijas rādītāji, priekšējā paneļa dizains atšķirīgs no vairākuma līdzīgu auto, ērta sēdeklū transformācija, lieliska skaņas izolācija, vesels lērums sīklietū slēptuvīšu un praktisks divdaļīgi atveramu piekto durvju risinājums – tās visas ir lietas, kas noskaņo pozitīvi. Ar viduskonsolem novietotām podziņām var izvēlēties 2WD, 4WD vai pazemīto pārnesumu režīmu, turpat blakus trešā podziņa paredzēta kruizkontroles ieslēgšanai. Kad tā ieslēgtā, pārējās operācijas ļoti ērti veicamas ar četrām podziņām uz stūresrata, kurš nav pārblīvēts ar citām mazāk svarīgām, piemēram, radiovadības, pogām. Elektroniski iedarbināma un, sākot kustību, automātiski atslēdzama stāvbremze

droša pret caursīšanu. Toties lauku apvidū Koleos patikamu gaitas komfortu saglabā arī parketnieku vairumu biedējošos neceļos. Koleos ir būvēts uz tās pašas platformas, kas izmantota "klasesbiedru" Nissan X-Trail un Qashqai ražošanā. Nissan All-Mode pilnpiedziņa ir pārbaudita, atzīta un paver plašākas bezceļu iespējas, nekā ir vairākumam parketnieku. Ar viduskonsolem novietotu vadības slēdžu palīdzību pilnpiedziņai var pārslēgt trīs darbības režīmus: priekšpiedziņas, automātisko pilnpiedziņu un bloķējošo, kurā griezes moments stārp abiem tiek sadalīts uz pusēm. Turklat pieejama arī kalnā braukšanas sistēma un elektroniskā stāvbremze, kas palīdz sākt gaitu slipumā un droši braukt lejā pa stāvu nogāzi. Apvidus braukšanas iespējas raksturo 206 mm klīrenss un spēja bez bamperu laušanas pārvarēt 27 grādu slipumu kāpumā un 31 grādu slipumu nobraucienā. Ja bezceļu opcijas nav nepieciešamas, arī Koleos par mazāku naudu var dabūt tikai ar priekšpiedziņu.



tagad ir arī Koleos standarts, bet infosistēmas vadības bloks ar džoystika puļķīti vidū novietots starp sēdeklīem kā Laguna. Aizmugurē ietilpība ļoti līdzīga citiem šādu izmēru krosoveriem; ar vietu otrs rindas pasažieru kājām Koleos braucējus nelutina. Taču viņi var izmantot gan atvāzīamus galdiņus, kas piestiprināti pie priekšējo sēdeklū atzveltnēm, gan glāžu turētājus otrā divāna roku balstā, gan sīklietu konteinerus, kas izveidoti grīdā. Koleos ir pietiekami ietilpīgs auto – tā bagāžas nodalijuma apjoms ir 450 litri, bet, noliecot aizmugurējā sēdeklā dalīto atzveltni, bagāžnieka ietilpība palielinās līdz 1380 litriem. Horizontālai dalītās divdaļīgās bagāžnieka durvis ir ļoti praktiskas, to apakšējo, uz leju nolokāmo bortu var izmantot gan kā platformu līdz 200 kg smagu kravu iekraušanai, gan kā sēdeklī, lai pirms braukšanas pārvilktu dubļainos zābakus.

Auto tiek izlaists ar diviem motoriem – Renault 2.0 I (150 ZS un 175 ZS versijas) turbodīzelī un no X-Trail arsenāla paņemtu 2.5 I (170 ZS) benzīna dzīnēju. Abi pieejami komplektā ar sešpāku manuālo pārnesumkārbu, bet benzīna motoram paredzēts arī CVT variatoršs. Degustētā auto divlitru 175 ZS dīzelis



azartiski raujas uz priekšu gandrīz jebkurā apgriezenu diapazonā. Braucot priekšpiedziņas režīmā, riteņi pagriezienos tiecas parau līdzīgi stūri. Motors nav pats ekonomiskākais, taču jauktajā ciklā divās dienās apmēram 7 litri uz 100 km nav slīksts rezultāts. Koleos brauc droši gan pa asfaltu, gan grantsceļu, piekare labi panes pat sliktu bruģi, taču Latvijas ceļa nejaukākās asfalta bedres ar asām kantēm atsaucas ar būkšķiem aizmugurējā piekārē. Šī aizmugurējā daudzsviru piekare ķemta no X-Trail, taču pierugulēta tā, lai būtu kompromisa auglis – piemērota šosejai, bet nekristu kaunā arī apvidus apstākļos. Uz asfalta sānsveres ir jūtamas, bet tās nav biedējošas, taču vadāmības precizitātē Kuga noteikti ir pārāks. Koleos mazliet peldošā sajūta uz šosejas atmaksājas ar ļoti pārliecinošu uzvedību uz sliktiem ceļiem. Amortizācija ir labi dzīrdama asfalta bedrēs, taču



aksesuāriem. Arī papildaprikojuma lapa ir tikpat gara kā Octavia – Yeti var pasūtīt duālo klimata sistēmu, ksenonā lukturus un pat ādas salonus. Yeti ārējie izmēri – garums 4222 mm, platumis 1793 mm, augstums 1689 mm, riteņu garenbāze 2578 mm, klīrenss 180 mm.

(Turpinājums no 5. lpp.)

CSDD nodaļu darba laiki**CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777**

RĪGA, Bauskas iela 86

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

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

TA Antenas iela 2
(vieglaļiem automobiļiem)
darba dienās 8.00 - 20.00
sestdiens 8.00 - 15.00

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

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

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

AIZKRAUKLE,
R TA Jauncielfnes iela 5,
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

LIEPĀJA,
R TA Brīvības iela 148, LV - 3401
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
otrdienās 8.30 - 19.00

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

K 63489184
TA Grobiņa, Krasta iela 12a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
otrdienās 8.30 - 19.00,
sestdiens 8.30 - 14.00
IP 63490670

BALVI,
R TA Robežiela 1
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

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

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

MADONA,
R TA Saules iela 60
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00

CĒSIS,
R TA J. Poruka iela 22
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

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

DAUGAVPILS,
R Kraujas iela 3
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00

PREILI,
R TA Brīvības iela 76
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

DOBELE,
R TA Liepājas šoseja 29
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

RĒZEKNE,
R TA Jupatovkas iela 1a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
IP 64622358

GULBENE,
R TA Parka iela 2
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA pirmdienās 8.30 - 19.00
IP 64473857

TALSI,
R TA Laidzes iela 9
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 63224427

JELGAVA,
R Satiksmes iela 2a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
pirmdienās 8.00 - 19.00

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

KĀRSALA,
R TA Indras iela 28c
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

VALKA,
R TA Varonu iela 51, 51a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 64781363

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

VALMIERA,
R E. Lācera 3
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
IP 64220786

KULDĪGA,
R TA Planicas iela 69
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 63341185

VENTSPILS,
R TA Ganibu iela 154a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5t< trešdiens un ceturtīnās 8.30 - 17.00
IP 63224427

Transportlīdzekļu reģistrācija
Tehniskās apskates staciju
Vadītāju kvalifikācija
lepkāršējais pieraksts

3.5t< Tehniskās apskate automobiļiem
ar pilno masu virs 3,5 t

CSDD informācija**NO 1. DECEMBRA JĀBRAUC AR ZIEMAS RIEPĀM!**

CSDD atgādina, ka no 1. decembra līdz 1. martam saskaņā ar ceļu satiksmes noteikumiem transportlīdzeklim obligāti jābūt aprīkotam ar ziemas riepām. Toties ziemas riepas ar radzēm atļauts izmantot no 1. oktobra līdz 1. maijam.

Vasaras riepas, iestājoties vēsam laikam, kad gaisa temperatūra ir zemāka par +5 grādiem, zaudē savu kvalitāti un bremzēšanas īpašības. Vasaras riepu gumija aukstumā kļūst cieta. Ziemas riepas, savukārt, izstrādātas no materiāla, kas aukstumā savas īpašības nezaudē, tādēļ tās ir piemērotas braukšanai pa slideniem ceļiem aukstumā un sniegā.

Brauksam prātīgi!

**STĀJAS SPĒKĀ KĀRTĪBA PAR ĀRVALSTĪS REĢISTRĒTU VIEGLO AUTOMOBIĻU VADĪŠANU LATVIJĀ**

No 28. novembra stājas spēkā kārtība par ārvalstīs reģistrētu vieglā automobiļu vadīšanu Latvijā.

Ministru kabineta noteikumu projekts "Kārtība, kādā piešķir un anulē atlauju piedālīties ceļu satiksmē ar ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili" apstiprināts 24. novembrī, un tas paredz pienākumu autovadītājam noteiktos gadījumos saņemt CSDD atlauju, lai ceļu satiksmē Latvijā varētu piedālīties ar ārvalstīs reģistrētu vieglo automobili. Tas attiecas gan uz Latvijas pilsoņiem, gan Latvijas iedzīvotājiem, kam piešķirts personas kods.

Likumā noteikti izņēmuma gadījumi, kuros Latvijas iedzīvotāji drīkst vadīt ārzemēs reģistrētu vieglo automobili:

- ja vieglo automobili vada Latvijas iedzīvotājs, kas ārvalstīs strādā algotu darbu, veic uzņēmējdarbību vai iegūst izglītību,
- ja persona ieņem amatu ES dalībvalsts pašvaldības lēmēj-institūcijā,

Visos augstāk minēto izņēmuma gadījumos Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) būs jāsaņem atlauja piedālīties ceļu satiksmē. Atlaujas saņemšana paredzēta divos posmos un tā tiek piešķirta bez maksas:

1. Uzsākot daļību ceļu satiksmē Latvijā, transportlīdzekļa vadītājam tā jāpēsaka CSDD. To var izdarīt izmantojot elektroniskos pakalpojumus CSDD mājas lapā www.csdd.lv vai personīgi ierodoties kādā no CSDD nodalīm. Tājā mīklī transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrā elektroniski tiks veikta atzīme par konkrētu transportlīdzekļa daļību ceļu satiksmē. CSDD interneta mājas lapā e-pakalpojumos

sadaļā „Atļauja ārvalstīs reģistrēta vieglā automobiļa izmantošanai” jau no šodienas var pieteikties atlaujas saņemšanai ārvalstīs patstāvīgi reģistrēta vieglā automobiļa izmantošanai.

2. Elektroniski saņemtā atlauja ir derīga 14 dienas, kuru laikā vai vienlaicīgi ar atlaujas pieteikšanu jānosūta elektroniski ieskenēti atlauju pamatojoši dokumenti. Pēc elektroniski nosūtīto dokumentu saņemšanas CSDD 3 darba dienu laikā izskatīs, vai dokumenti ir atbilst atlaujas piešķiršanai vai arī tās atsakāma. Informāciju par pieņemto lēmumu CSDD nosūtīs dokumentu nosūtītājam. Dokumentus var iesniegt arī CSDD nodalā 14 dienu laikā pēc elektroniski saņemtās atlaujas dienas. Ja dokumenti ir atbilstoši, atlauju piešķir uz 3 gadiem, ja vien šo termiņu neierobežo iesniegtajos dokumentos norādītais termiņš. Pēc elektroniski pieteikta atlaujas jāierodas nebūs, jo tā tiks elektroniski atzīmēta valsts transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrā.

Latvijas iedzīvotāji drīkstē vadīt ārzemēs reģistrētus vieglos automobiļus arī šādos gadījumos bez jebkādiem ierobežojumiem:

- ja automobilis ir reģistrēts ārvalsts uzņēmumam, kas nodarbojas ar auto iznomāšanu

· ja automobilī kā pasažieris sēž ārvalstnieks, kurš ir šī automobiļa īpašnieks vai tā pilnvarota persona.

Šajos gadījumos kontrolejošām institūcijām būs jāuzrāda tikai vieglā automobiļa reģistrācijas apliecināšanai vai personu apliecināšanai dokumenti vai pilnvara. Papildus formalitātes netiks piemērotas.

Vienlaikā ir izstrādātas un apstiprinātas izmaiņas Administratīvās kodeksā, kas paredz atbilstību par braukšanu ar tādu automobili, kura izmantošanai Latvijā nepieciešama atlauja, bet tāda nav saņemta. Vieglā automobiļa vadītājam par to paredzēts sods no 60 līdz 80 latiem.

CSDD APTAUJA: KATRS CETURTAIS AUTOVADĪTĀJS REGULĀRI PĀRSNIEDZ ATĻAUTO BRAUKŠANAS ĄTRUMU

Latvijas autovadītāji daļā trīs grupās:

· katrs ceturtais regulāri pārsniedz atļauto braukšanas Ątrumu, jo ir kaislīgs ātras braukšanas cienītājs;

· 1/3 ūsofuru parasti cenšas ievērot Ątruma ierobežojumus;

· bet atlīkušie – ievēro atļauto un drošo Ątrumu, jo baidās no soda, vai arī pārkāpumus izdara tikai galīgi "ekstremālās" situācijās, kad tas patiesi nepieciešams.

Kā iemesls ātrai braukšanai visbiežāk tiek minēta steiga, neuzmanība un citu satiksmes dalībnieku pārāk lēnā braukšana, tā liecina Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) kampaņas "Ātrums. Nāvīgi viltīgs. Esi gudrāks!" ietvaros veiktā autovadītāju aptauja. Vēl pie iemesliem regulārai Ątruma pārsniegšanai tiek nosaukts arī sacensību gars, kā arī stresa un dusmu izgāšana.

Viriešu un sieviešu rīcībā pie auto stūres ir samērā atšķirīga:

VIRIEŠI-AUTOVADĪJĀJI: brauc ātrāk

un regulāri pārsniedz Ątrumu.

Katrs piektais stiprā dzimuma pārstāvis pārsniedz Ątrumu vismaz par 20 km/h.

Viņus daudz vairāk sadusmo citu satiksmes dalībnieku "tūlāšanās".

Nereti viņi ceļu jauc ar sacīkšu trasi vai dusmu un negatīvo emociju izlādes vietā.

Turklāt viņi vēlētos mīkstināt valstī noteiktos sodus par Ątruma pārsniegšanu.

SIEVIETES-AUTOVADĪJĀJĀS: ceļu satiksmē ir disciplinētākas un krietni retāk pārkāpj atļauto braukšanas Ątrumu.

Viņas uzskata, ka Ątrumu virs 20 km/h drīkst pārsniegt tikai galējās situācijās.

Sievietes atzīst, ka viņas Ątrumu visbiežāk pārsniedz neapzināti, jo neseko līdzi spidometra rādītājam vai ceļa zīmēm.

Bet esošos sodus sievietes ne tikai atbalsta, bet pat iesaka tos pastiprināt līdz vadītāja tiesību atņemšanai, cietumsodam vai automobiļu konfiskācijai.

"Nav iespējams runāt par kādu "tipisko" ātrumpārkāpēju. Tomēr ir iespējams identificēt biežāk sastopamos ātras braukšanas iemeslus – tie darbojas gan individuālā, gan sabiedrības līmenī. Tāpat ir daudzi faktori, kuri veicina Ątruma pārsniegšanu. Kā dažus var minēt sabiedrības pozitīvo attieksmi pret Ątrumu kā vērtību, toleranto attieksmi pret Ątruma pārsniegšanu (tas nav "ists" pārkāpums), augsto varbūtību izvairīties no sekām (soda vai citām). Lai mainītos braukšanas paradumi, pirkārti, ir jāmainās autovadītāju attieksmei," stāsta psihoterapeits, psihologs Ansis Jurģis Stabingis

LAVRA – GODPRĀTĪGAM UN UZTICAMAM REMONTAM

Šāgada pavasari tika nodibināta jauna asociācija, pēc kuras veiksmīga darba īpaši apmierināti var būt tie autovadītāji, kuriem nav "palaimējies" iekļūt ceļu satiksmes negajumā. *Latvijas Auto virsbūju remontētāju asociācijas* (LAVRA) plāni ar mērķi veidot profesionālas, visām iesaistītajām pusēm saprotamas un godīgas attiecības saistīti ar ciešu sadarbību starp servisiem, apdrošināšanas kompānijām un auto īpašniekiem.



Jaunizveidotās asociācijas mērķis ir "apzināt un apvienot visas Latvijas Republikas komercreģistrā reģistrētās un nepieciešamās atļaujas ieguvušās auto virsbūju remontu darbinācas, materiālu izplatītājus, kā arī iekārtu un instrumentu piegādātājus". LAVRA valdes priekšsēdētājs Gints Gailis atzīst, ka vienīgie šobrid Latvijā eksistējošie parametri, pēc kuriem var apzināt auto servisus, kas tiesīgi nodarboties ar virsbūju remontu, ir komercuzņēmuma reģistrs, PVN maksātāja reģistrs un – galvenais – Vides pārvāldes izsniegtā piesārņojošās darbības atļauja, kuras daudziem servisiem Latvijā nav. Par LAVRA biedru var klūt tikai tie serviši un darbinācas, kuriem ir visi šie dokumenti.

Par savu galveno darbības virzīnu asociācija noteikusi auto virsbūju remonta jomas sakārtošanu, kā arī vienotu remontdarbnīcu darbības kritēriju izstrādāšanu, kas savukārt varētu veicināt pilnvērtīgu sadarbību ar apdrošināšanas kompānijām. "Skaidrs, ka lielākie virsbūju remontdarbu apjomī ir saistīti ar avārijas sekū likvidēšanu, kas savukār veicina ciešu sadarbību ar apdrošināšanas kompānijām," atzīst Gints Gailis. "Šajā sferā diemžēl valda diezgan liels bārdaks, jo nekādi reglamenti nenosaka, kurā servīs drīkst vai nedrīkst veikt konkrētas darbības un remontus. Konkrēts piemērs – Eiropas Savienībā automašīnu virsbūju krāsošanu drīkst veikt tikai ar ūdens bāzes krāsām, bet šī prasība Latvijā tiek vulgāri ignorēta, jo nozīmīgi palielina izmaksas – vajadzīgs lielāks laika patēriņš, energoresursi – elektrība un degviela krāsošanas kamerām, iekārtām ir jābūt jaudīgākām, ar lielāku gaisa apmaiņu, un tās ir dārgākas. Rezultātā servisiem, kuri ievēro šīs likumdošanas normas, darba izmaksas ir augstākas nekā tiem, kuri šīs regulas neievēro, un pēdējiem apdrošinātāju puse dod priekšroku."

Asociāciju interesē kvalitatīvu servisu apvienošana, šo pilno sarakstu prezentējot apdrošināšanas kompānijām kā uzticamus sadarbības partnerus, kas ievēro gan darba, gan tehnoloģiju kvalitātes prasības, atbildību un godīgu cenu,



jo šodien auto īpašniekam bieži vien nav pārliecinās par to, vai veiktais remonts ir izdarīts atbilstoši rūpīcās izgatavotājas akceptētajām remonta tehnoloģijām un vai šiem darbiem ir garantija. Klienti ir neapmierināti ar darbu kvalitāti, ar servīsu kvalitāti un aprīkojumu. Remonts bieži vien tiek veikts ar neatbilstošiem materiāliem un nepiemērotās telpās, un tas veido izmaksu atšķirību.

"Protams, ka apdrošinātāji vēlas samazināt savas izmaksas, bet nu jau situācija kļūst absurdas. Tieki organizētas pēcavārijas remontu izsoles internetā, kas pieejamas noteiktam, sabiedribai nezināmam servīsu lokam, un šājās izsōlēs uzvar piedāvājums ar zemāku cenu!" stāsta Gints Gailis. Vai ar šādu nostāju un politiku kāds var nodrošināt tehnoloģiski pareizu un kvalitatīvu remontu? Vislielākais cietējs šajā shēmā vienmēr būs galapatētājs – auto īpašnieks. "LAVRA ir pasūtījusi Zinātņu akadēmijas Ekonomikas institūtā neatkarīgu pētījumu par minimālo normstundas izcenojumu virsbūju remonta darbīcas, kurā iekļauti aprēķini ar visu nodokļu nomaksu, tehnoloģiju un likumdošanas ievērošanu. Šīs projekts patlaban ir pētniecības stadija.

Nesaproto, kā iespējams piedāvāt darbu par Ls 5 stundā – aptuveni šādi skaitļi veidojas, ievietojot izsolu piedāvājumus transportlidzēķu tehnisko

ekspertiņu metodikā – un kā cienījamie eksperti kungi zem šiem apstiprinājušiem var likt savus ekspertu zīmogus! Šī sistēma visticākā mērā veicina nodokļu nemaksāšanu valstī, kas savukārt skar nu jau visus sabiedrības locekļus, jo šis slogs guļas uz mūsu visu pleciem."

Ideju par asociācijas izveidi diktējusi arī pašreizējā situācija, kad Latvijā daudz kas mainās ikviennā nozarē, īpaši tas attiecas uz uzņēmumu pastāvēšanu. Šis laiks atsījās, kas izveidoja autoservisa uzņēmumus, jo vienkārši bija pieejama nauda kreditiem. LAVRA biedru saraksts, kas pieejams asociācijas mājas lapā, informē par uzņēmumiem, kas joprojām ir un turpina darboties.

Gints Gailis uzsvēr, ka LAVRA vēlas informēt sabiedrību un pārētājus par viņu tiesībām izvēlēties savu auto remonta vietu, īpaši tas attiecas uz OCTA gadījumiem, kas saistīti ar virsbūju remonta nepieciešamību. "Tāpēc asociācija vēlas informēt – ir tādi un tādi servīsi, kas atrodas tur un tur, dara to un to ar tādiem un tādiem materiāliem," viņš stāsta. "Arī reģionos ir LAVRA pārstāvji – Talsos, Kuldīgā, Liepājā, Valmierā, Valkā –, kuri ir deklarējuši savu darbību un vēlas pozicijāt sevi kā uzticamu sadarbības partneri. Nevienam no mums nekāds pārsteigums nav tas, ka daudzi auto virsbūju remontētāji ir nokļuviši loti lielā apdrošināšanas kompāniju finansiālā un psiholoģiskā atkarībā. Es nemēģināšu vainot apdrošinātājus par to, ka šāda problēma radusies, jo arī viņi ir tieši tādi paši biznesmeņi kā mēs un arī viņi centīsies izmantot visas likumīgās iespējas, lai saviem uzņēmumiem radītu maksimālus peļņu.

Mēs vēlamies visu sadarbību veidot caurspīdigu, uzticamu un saprotamu. Nākotnē plānojam izveidot vienotu servīsu sarakstu, varbūt pat izdot katalogu, ko savām vajadzībām varētu izmantot arī apdrošināšanas kompānijas. Mēs centāmies dibināt attiecības arī ar *Patētāju tiesību aizsardzības centru* (PTAC), bet pagaidām pretimnākšanu neesam sagaidījuši. Es saprotu, ka mēs pārstāvam biznesa intereses, taču labprāt kopā ar PTAC viņu kompetenču robežās gribētu informēt sabiedrību un galapatētāju par viņu tiesībām, kuras šini jomā bieži vien tiek ignorētas. Ir saņemtas daudzas sūdzības par nekvalitatīvu remontu, bet nav sūdzību par to, ka apdrošinātājs neļauj izvēlēties, kur veikt remontu. Tas ir jāmaina!"

Gints Gailis norāda, ka visbiežāk problēmu sakne meklējama neinformētībā. Daudz ko nezina patētāji, šo to noklusē apdrošinātāji, šo to – servīsi. LAVRA mērķis ir piedāvāt skaidru un caurskatāmu trīspusēju sadarbības modeļi, kurā ieguvēji būtu visi – gan patētāji, kurš pēc remonta atgūtu kvalitatīvu un garantiju nezaudējušu automašīnu, servīsi un apdrošināšana kompānijas, kas iegūtu godīgu sadarbību un augstu reputāciju. "Mēs asociācijā pieņemam darba standartus, un te nav runas par vienošanos, jo pakalpojumu cena, darbu kvalitāte un attieksme pret klientu būs vienīgais aspekti, kas radīs konkurenci," saka LAVRA valdes priekšsēdētājs. "Vienošanās iespējama stāp diviem trim tirgus spēlētājiem, bet, ja mēs būsim 30 un 40, tad runa var būt tikai par konkurenci, jo šobrīd visiem darba nepiektiek. Es nerедzu iespēju savstarpēji vienoties par cenu diktātu, jo tirgus visu saliks "pa plauktiņiem".

Runājot par sabiedrības informēšanu, Gints Gailis norāda uz iespējamo sadarbību ar CSDD, jo automobilis, kas ir nekvalitatīvi vai pat nepareizi saremontēs, rada lielu bistamību uz ceļiem, par ko tik šoti iestājas CSDD. "Kā reizēm notiek – neievērojot nekādas rūpīcas izgatavotājas ieteikumus, no trim mašīnām "stīķē" kopā vienu. Ir rezerves daļas, ko nemaz nedrīkst remontēt, jāmaina pēc noteiktas tehnoloģijas, lai mašīna saglabātu drošības parametrus. Kas notiek pie otreizējas avārijas nepareizi saremontētai automašīnai? Tur ir līķi!" saka Gints Gailis. "Mums tāpat kā CSDD interesē, lai pa ielām brauktu drošas, pareizi saremontētās automašīnas, kuras neapdraudētu nevienu sabiedrības locekļu – vai tas būtu autovadītājs un tā pasažieri vai gājējs."

Jaunākās tendences rāda, ka par iestāšanos LAVRA interesējas arī jauno automašīnu dileri, kuri pēdējā laikā, pieskaņojoties ekonomikas tendencēm, nozīmīgi paplašinājuši servīsu darbību.

"Ir jāievieš remonta uzņēmumu sertificēšana," Gints Gailis ir pārliecināts. "Vācijā pastāv tikls *Identica*, kurā apvienoti remonta uzņēmumi, kuri darbojās pēc vienotiem standartiem un ir uzticami partneri apdrošinātājiem. Kaut ko līdzīgu grības izveidot arī Latvijā. Lai cilvēki zina, ka šis ir uzņēmums, kas drīkst nodarboties ar attiecīgiem remontiem."

Paplašinot darbības jomu, LAVRA vēlas piesaistīt arī citas ar viņu nozari saistītās apvienības, piemēram, auto krāsu izplatītājus. "Lielākajās valstīs – Vācijā vai Austrrijā – ir vērts dibināt atsevišķas krāsu izplatītāju asociācijas, mums tas nebūtu prātīgi apjomu dēļ. Tāpēc mēs viņus aicinām pie sevis, jo no mūsu darba apjomiem ir atkarīgs arī viņu bizness, turklāt informācijas aprite par jauniem materiāliem, tehnoloģijām, likumdošanu utt. būtu daudz centralizētā un operatīvāka," uzsver LAVRA valdes priekšsēdētājs.

REZERVES DAĻAS – EIROPAS ROKĀS

Iepriekšējā *Autoinfo* numurā publicējām plašu materiālu par gaidāmajiem grozījumiem Eiropas regulās, kas attiecas uz rezerves daļu piegādi un izmantošanu. Pabeidzot šo tematu, esam aptaujājuši vairākus Latvijas uzņēmumus, kurus šo regulu maiņa var ietekmēt tieši, turklāt katrs no tiem ir ar savu darbības virzieni – *Gros Auto* ir gan konkrētas automobiļu markas, gan rezerves daļu izplatītāji, bet *Auto Plus* specializējas tieši rezerves daļu tirdzniecībā.

Dzintars Ozoliņš, *Gros Auto* servisa vadītājs

Gros Auto esam gan oficiālais *KIA* automašīnu pārstāvis, gan rezerves daļu izplatītājs, un mēs ar saviem klientiem runājam par to, ko viņi vēlas, kādā ir nepieciešamība. Garantijas mašīnām autorizētie servīsi formāli nedrīkst izmantot neorigānlās rezerves daļas, bet klienta vēlme ir likums, tikai tad servīsa grāmatā tiek veikts attiecīgs ieraksts. Problema tā, ka klienti neizlasa servīsa nosacījumus, arī mašīnu pārdevēji mēdz "piedzīdēt pilnas ausis", un tad var rasties domstarpības.

Mums ir bijusi pieredze, ka klienti veic *KIA* automašīnu apkopi citā servīsā, kurā nav priekšstata par to, kādā ir veicamie darbi. *KIA* tās ir 25 pozīcijas, ieskaitot protektora dzīlumu un gaisa spiedienu riepās. Citi iedomājas, ka apkope ir tik vien kā ejas maiņa. Kādai klientei, kura bija pie mums iegādājusies *KIA* automašīnu, attiecam garantiju tieši pēc tāda notikuma. Pirmo apkopi viņa veica pie mums, vēlāk – kādā servīsa Jelgavā. Viņa atveda mums servīsa grāmatu, kurā bija atzīmes, ka vienreiz nomainīta dzīnēja ejā un divās apkopēs nomainīti gaisa filtri. Protams, ka šī kundze ieekonomēja, taču automātiski zaudēja garantiju, jo apkopes nebija veiktais adekvāti. Bija bojāts kardāns, pusasis – tas meistarām bija jāpamana iepriekšējās apkopēs.

Ja cilvēkam pieder pašam savis serviss, viņš var, piemēram, nomainīt eļļu. Importējis to atļauj, bet servīsa grāmatā jābūt pievienotiem čekiem par *Gros Auto* pārkātām oriģinālajām rezerves daļām un atzīmēm, ka veikti attiecīgie darbi.

Importiera garantija ir papildu bonus – divi gadi vai 50 000 km, bet bija konkrētas pozīcijas, uz ko attiecīs garantija – spararats, pārnesumkārba, dzīnējs, riteņu gultni, stūres mehānisms. Pēc pēdējā audīta nostāja ir šāda – ja nav izmantotas oriģinālās rezerves daļas, importiera garantija nav spēkā.

Aigars Andersons, *Auto Plus* direktors

Godīgi sakot, par šo jautājumu neko daudz nezinu, jo attiecīgā regula par tiesībām uz remontu, manuprāt, vairāk attiecas uz virsbūves daļām. Taču ceru, ka šo esošo regulu pagarinās. Nedomāju, ka mēs daudz ko varētu izdarīt – autorāzotāju lobījs varētu būt šoti specīgs. Ja nepagarinās, skatīsimies, ko darīt.

Cik lielā mērā likumdošanas grozījumi ietekmēs rezerves daļu tirdzniecību Latvijā? Domāju – ne pārāk, jo esošā regula ir spēkā, sākot no 2002. gada, bet reāli Latvijā neviens automašīnu īpašnieks nav mēģinājis to izmantot un nostāties pret to, ko viņam saka automašīnas tirgotājs. Latvijas iekšējā tirgū šai regula efekts īpaši nav bijis, bet, ja to nepagarinās [esošajā redakcijā], tad auto rāzotāji un viņu pārstāvījumi šos grozījumus garām nelaidīs. Auto īpašnieki savas tiesības neizmantoja, bet auto rāzotāji to noteikti izdarīs. Kā tas izpauðisies, es nezemos prognozēt, bet sagaidu, ka "skrūves piegriezis" nekavējoties. Auto rāzotāji tagad cīnās par klientu, ko iepriekš ne tuvumā sev negribēja redzēt, – mazlietotās un pēcgarantijas perioda automašīnas īpašnieku.

Mēs jaunu automašīnu īpašniekus neesam pie sevis bieži redzējuši, tikai lai iegādātos riepas, vējstiklu slotīnas, varbūt bremžu klučus. Cik mums pašiem bijusi saskarsme ar jaunām, garantijas automašīnām, ar dileriem nav bijusi problēmas – vedām savu eļļu un filtrus, un viņi nomainīja, bet varbūt tas tāpēc, ka esam kaimiņi. Nezinu, kā šis serviss reagētu, ja kāds cits aizbrauktu.

Runājot par rezerves daļām – jo brivāk var rikoties automašīnas īpašnieks, jo labāk, un atskaites punktam jābūt meistarām, kas veic remontu. Meistarās ielegūda savu laiku un darbu, un remonts ir viņa atbilstība. Viņam ir jāpāsaka – nē, šo daļu es neizmantošu! Mašīnas īpašnieks nevar orientēties visos jautājumos, bet, ja detaļa salūzīs, klients nāks atpakaļ un uzstās, lai pārtaisa! Labs meistarās labāk sataisa kārtīgi, un miers! Strīds stāp tiem, kas tirdzno uzstāda rezerves daļas, pamatā gan ir par to, vai vaina ir bijusi rezerves daļā vai uzstādīšanā. Piemēram, mainot amortizatoru, nav nomainīta putekļu gumija, pēc laika amortizators ir sabeigts, jautājums tikai, kas pie vaines – amortizators vai tie netirumi, kas caur putekļu gumiju ir tajā nokļuviši. Tad tiek pieaicināti eksperiți no Tehnikās universitātes, kuri izšķir šo strīdu. Ne *LARDIA*, ne servisiem nav savu eksperītu, instānci, kas izskatītu šādus jautājumus.

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.
- Būkšu, amortizatoru, balsta šārnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaiņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- E

KROSOVERI KATRA GAUMEI

(Turpinājums no 2. lpp.)

Pēc šiem parametriem *Yeti* atrodas pa vidu starp *VW Tiguan* un *Nissan Qashqai*, par 13 mm pārspējot japāni platumā un par 79 mm augstumā. Nav jau *Yeti* nemaz tik mazs. Taisnē sāni ļauj pēc iespējas labāk izmantot iekšējo telpu, augstā virsbūvē nozīmē, ka gaismas, gaisa un plašuma salonā netrūkst. Aizmugurē sēdošajiem nevajadzēs sūdzēties par vietu kājām. Vietas ir gana daudz, aizmugurējē sēdekļi ir bīdāmi kā minivenā, tikai bagāžnieks salidzinoši mazs – 416 litri, taču augsts un apgādāts ar dažādām paligierīcēm. Bagāžas nodalījumi var palielināt, sēdekļus pabidot vai nolokot, bet, izņemot tos pavisam, iegūstam kolosālus 1760 litrus bagāzai. Lai veiktu šo procedūru, būs nepieciešams īsts vīra spēks – aizmugures sēdekļi ir diezgan smagi.

Jau ar pirmajiem braucieniem metriem mēs ar "sniega cilvēku" kļūstam labi draugi! No jebkuras vadības svirās burtiski strāvo folksvāgeniska kvalitāte un pārliecība. Un nav jau arī nekāds brīnumis – *Yeti* stūrainā virsbūvē slēpj *VW Tiguan* piekari, *4MOTION* pilnpiedziņu un jaunākos *VW* grupas motorus.



Degustētais auto apgādāts ar 1,8 litru TSI 160 ZS benzina turbomotoru. Šis dzinējs patlaban ir klusākais un elastīgākais folksvāgena TSI dzinēju gammā, ar to lepojas pat augstdzimušais radinieks *Audi A4*. Motors ir spēcīgs, braucot arī ar zemiem apgrēzieniem, kas lieti noder šādai 4x4 automašīnai. Degvielas patēriņš turas 7–8 litru robežās uz 100 km, pilsētā nepārsniedzot 10 litrus. *Yeti* piedāvājumā nav 1,4 un 2 litru turbodzinēju, taču priekšpiedziņas bāzes modeļim būs jaunais 1,2 litru TSI motors no jaunā *Polo*. Paredzētas arī trīs 2,0 litru dzīļa versijas no jaunās *common-rail* dzinēju pauaudzes. Visiem motoriem



piekomandēta sešpakaļu manuālā pārnesumkārba. Pilnai laimei un "lūpukrāsu pavēlnieci" siržu iekarošanai *Yeti* trūkst vien automātiskās vai DSG pārnesumkārbas, pagaidām DSG sola tikai vismazākajam motoram. Uz šosejas *Yeti* gaita ir izteikti vienmērīgi un komfortabla, un tāda tā arī paliek, braucot gan lielā ātrumā, gan ļoti dinamiskos režīmos. Līkumos sasverē ir nedaudz jūtama, nemot vērā *Yeti* augstumu, taču tā ne bridi nespēj apdraudēt vadītāja pārliecību. Saķere ar ceļu vienkārši ir lieliska, stūre precīza un informatīva. *Yeti* nevar būt ne runas par maziem auto raksturīgo ritošās daļas caurspidigumu, taču nerodas arī īsta apvidnieka sajūta, un uz šosejas saglabājas liela daļa no kompakta automobiļa

vadišanas budas. Ceļa troksnis praktiski nav dzirdams, lielākā ātrumā uz šosejas tas nekļūst daudz lielāks. Arī piekare neliek par sevi manit. Virs 110 km/h parādās pretvēja šalkoņa, taču ar to ir par maz, lai traucētu mieru salonā. Tumšā un slapjā diennakts laikā ar tuvajām gaismām un papildlukturiem mūsu "jetijs" ne tikai spēj teicami izgaisnot ceļu, bet arī padarīt nervozu kādu agresīvu X5. *Yeti* ir pārsteidzoši labs arī bezceļu vidē, pateicoties 180 mm klirensam un gudriem elektroniskiem paligrīkiem, kas lieti noder slidena seguma pārvāršanā. *4MOTION* transmisija, elektronisks OFF-ROAD režīms un īsās pārķares ļauj pārvārēt smilšu sanesumus, gravas un citus vieglajiem auto liktenīgus šķēršļus.

VĒRTĒJUMS

Škoda Yeti ir viens no gada interesantākajiem jaunpienācējiem auto tirgū, saasinot konkurenci kompaktu apvidnieku segmentā un liekot ar sevi rēķināties pat tirgus lideriem *VW Tiguan*, *Toyota RAV-4* un *Nissan Qashqai*. Galvenokārt tieši cenas dēļ – *Yeti* maksā 4000 eiro mazāk par *Tiguan*, un tas ir galvenais čehu arguments. Taču *Yeti* ir arī otrs, ne mazāk spēcīgs arguments. Jaunā SUV paaudze tagad kļuvusi citādāka – lielāka, solīdāka, pareizāka un arī garlaicīgāka, bez pirmajiem kompaktajiem parketniekiem *CR-V* un *RAV-4* reiz piemitušās rotaļīguma piedevas. *Škoda Yeti* ir neaspasībāmi kvalitatīvs papildinājums kompaktu krosoveru saimei, taču, pateicoties ipaši kompaktajiem izmēriem un precīzajai vadāmībai, "sniega cilvēčīgam" piemīt šī spēja būt azartiskam un rotaļīgam, ko patiesi braukšanas entuziasti novērtēs.

Plusi: vienmērīga gaita, precīza vadāmība, komfortabls un funkcionāls sēdvietu izkārtojums, piemīt arī bezceļu spējas.

Minus: mazs bagāžnieks; robusti kantainais dizains iepatikties ne katram.

PEUGEOT 3008

Franču lepnība, ignorējot ienesīgo *sport-utility vehicle* jeb parketnieku tirgus segmentu, novada pie tā, ka nācas savu pirmo SUV modeli pirkst no japāniem, askētisko *Mitsubishi Outlander* pārvēršot par pompozo *Peugeot 4007*. Tagad *Peugeot* spējis radīt pats savu krosoveru. Kaut arī tam pagaidām vēl nav visu riteņu piedziņas, jaunais "lauvēns" ir neviltots krosovers. Un 4X4 piedziņa būs kopā ar hibridzinēju 2011. gadā. Acīmredzot franči iepazinušies ar statistikas datiem, kas liecina – 90% džipu ipašnieku tikai dažas reizes apvidnieka mūžā saņēmušies nobrauktu no ceļa seguma, un arī tad tikai retais ar aizbraucis neceļos džiāk, nekā būtu iespējams ar parastu vieglo autiņu. Tātad, ne jau ekstremas grūtības meklē šo auto pircējs, bet džiperīgais izskats ir tikai stilīga dekorācija, ko papildina labāka pārredzamība no vadītāja vietas, sniedzot arī lielāku drošības sajūtu pilsētas džungļu satiksmes haosā. Visas šīs nepieciešamās ipašības jaunajam "lauvēnam" piemīt pilnā mērā. Hečbeiks? Džips? Minivens? Nē – krosovers! *Peugeot 3008* veiksmīgi apvieno trīs automašīnu tipus vienā un cer sev piesaistīt jaunus pircējus no katra tirgus segmenta.

Esam pieraduši, ka *Peugeot* automašīnām stiprā puse allaž ir bijis dizains. *Peugeot 3008* no pirmā skata liekas elegantajiem francūziem netipiski robusts, acis krīt atpīgtās milzīgās radiatoria restes ar agresīviem zobiem kā *Bistrupa*



slavenajās karikatūrās... Taču, ieskatoties vērīgāk, ieraugi kojeti piemiegās mandeļveida actīpas un tad atklājas arī harmonisks, dinamisks kermeņa siluets. Apvidnieku klasei raksturīgās izrietās riteņu arkas 3008. modelī kontrastē ar šauro un augsto *Peugeot 3008* pretskatu un plakanajiem sāniem. Aizmugure ir

vienkāršāka, te izceļas tikai īpatnējās tauriņformas lampas, taču tieši aizmugures rakursā 3008. visvairāk izskatās pēc džipa – lielāki riteņi, lielāks klirens un nekrāsotas plastmasas aizsargi. Noparkojoties blakus pēdējās paaudzes *Honda CR-V* (pirmajam parketniekam, kurš atklāti atzina jau sen zināmo, ka moderna SUV gaitas ipašības uz asfalta ir svarīgākas par bezceļu spējām), jāsecina, ka "lauvēns" nemaz neizskatās mazāk džiperīgs, lai gan pēc ārējiem izmēriem ir kompaktāks. Par *Peugeot 3008* tiešāko konkurentu tiek uzskatīts *Nissan Qashqai*, un šeit nu vizuālais salīdzinājums nepārprotami nāk par labu "lauvēnam", kurš arī visos ārējos parametros pārspēj japānu konkurentu. *Peugeot 3008* izmēri: garums – 4369 mm, platoms – 1829 mm, augstums – 1689 mm, riteņu



garenbāze – 2616 mm, klirens – 149 mm. Pēc izmēriem "lauvēns" tikai par 58 mm atpaliek no *VW Tiguan* garumā, bet pārspēj to platumā par 20 mm un augstumā par 6 mm.

Tāda salona kā *Peugeot 3008* nav nevienam parketniekam pat *Premium* klasē – džiļš, vadītāju ieskaujošs kokpits, lieli pulksteņi ar hromētām malīnām, viduskonsole pagriezta pret vadītāju, sēdekļi kā sacīķu auto – katrais atrodas savā kapsulā, starp abiem ir ļoti augsta konsole, uz kurās novietots ātrumpārslēgs, kas pats gandrīz ieleni plaukstā, mīksti apdares materiāli, kvalitatīvs izpildījums – tas viss kopā rada gandrīz vai *coupe* sajūtu! Aizverot durvis, šķiet, ka tiek sēdēts



ja ne gluži kāda lidaparāta, tad vissmaz ekskluzīva jaudīga sporta auto kokpitā, no blakus sēdošā pasažiera mani atdala masīvā viduskonsole. Tā ir vienkārši milzīga, atsevišķs elkoņa balsts nemaz nav vajadzīgs, bet apakšā atrodas pasakaina izmēra mantu kaste, turklāt atvēsināma. Viduskonsolē varat nemeklēt stāvbremzes kloķi, tāpēc, ka *Peugeot 3008* tā ir elektroniska. Izcili ērti kausveida sēdekļi nudien rada kupejas sajūtu, tikai manuālās sēdekļu regulācijas kloķus jāmēģina sataustīt šaurajā spraugā starp virsbūves statni un sēdekli. Par SUV atgādina vien pamatīgs roturis pasažiera pusē tieši paneļa vidū, kā arī tas, ka vadītāju ieskaujošais kokpits atrodas krietni pusmetru tālāk no zemes nekā jebkurā kupejā. Tradicionālā *Peugeot* trīsspieku stūre izceļas ar plašu regulācijas diapazonu, taču nav aprīkota ar multifunkciju pogām, tāpēc viss uzticēts svīrām zem stūres. Tomēr jāteic, ka *cruise-control* vadība ar veco "lapstītu" ir ideāla.

(Turpinājums 6. lpp.)

AUTODETALĀS

Tālr: 67545444
67558246
Mob. 20392248
29613466

No novembra jauns autodetalu veikals
Rīga, Kr. Barona 133

www.spsauto.lv

Eiropas, Skandināvijas, Japānas un Amerikas automašīnām

Plašs sortiments
Zemas un elastīgas cenas

BEZMAKSAS PIEGĀDE
Rīgā 60-120 minūtēs

Ādmiņu ielā 5/7, Rīgā, LV-1009
Tālr. 67244161, faks 67244228
<http://www.v4motors.lv>

- Ritošās daļas diagnostika un remonts
- Visa veida virsbūves remonta darbi
- Tehniskā apkope, dzinēja diagnostika
- Auto pretaizdzīšanas sistēmu

GEMINI
ALARM SYSTEMS

un LASERLINE pārstāvis Latvijā (konsultācijas, tirdzniecība, serviss)
■ Riepu serviss, sezoniāla uzglabāšana
■ Tehniskā eksperta pakalpojumi



RENAULT

Jaunas un lietotas rezerves daļas

Tehniskā apkope un remonts

Jaunums!
Optika Spoguļi
Radiatori Ventilatori
www.suman.lv



Riga, Maskavas iela 444a
Jaunas rezerves daļas 67803232
Lietotās rezerves daļas 29233100
Autoserviss 67187980
Riga, Kalnciema iela 117/119, tālr. 67451919
Liepāja, Plavu iela 9, tālr. 63422433
JAUNA FIJĀLE:
Daugavpils, Rīgas iela 28a, tālr. 65428658

Izpūtēju un to rezerves daļu VEIKALS

Rīga, Jūrmalas gatve 16,
tālr. 67403659, 67411572,
tālr./faks 67414544,
mob. 26955590, 26955591

Rīga, Lienes 28, tālr. 67271668, mob. 26955059

Rīga, Šmerla 3, tālr. 67520652, mob. 29758980



IZPŪTĒJU AUTOSERVISS

- Bend-Pack iekārtas individuālai izgatavošanai
- Uzstādīšana, remonts, nestandarda risinājumi
- Tūnings, sporta izpūtēji

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572,

tālr./faks 67414544, mob. 26955590, 26955591

Rīga, Šmerla 3, tālr. 7520652, mob. 29758980

www.matrix.lv

STŪRES IEKĀRTU

HIDRAULSKO/MEHĀNIKO AGREGĀTU
DIAGNOSTIKA, REMONTS
DARBIEM GARANTĪJA 1 GADS

VIEGLO A/M un M/AUTOBUSU

ATJAUNOŠANA PĒC

CS NEGADĪJUMA

VIRSBŪVES KRASOŠANA

RITOŠĀS DAĻAS REMONTS

www.rimts.lv

AUTO RITMS

STŪRES IEKĀRTU

KROSOVERI KATRA GAUMEI

(Turpinājums no 5. lpp.)

Gaišais salons nav necik praktisks, taču Peugeot piedāvā tādā pašā rakstā arī melnu. 3008. ir labi sēdekļi un daudz vietas aizmugurē. Aizmugures sēdekli var viegli nolocīt, atbrīvojot vietu kravai. 430 litru lielā bagāžas nodalījuma vāks aizmugurē ir divdaļīgs – attaisot augšu, atklājas paliela izmēra kaste, kurā droši varat ielikt jebko. Bagāžnieka grīdai ir trīs limeji, kas lauj sagrupēt pārvadājamos priekšmetus pēc vajadzības. Tur atrodam arī kabatas lukturīti, kas nekad neizlādējas. Auto žurnāli nez kādēļ izsaka Peugeot pārmetumus par to, ka 3008. nav septiņvietīgs. Taču – būsim godīgi – šāda auto bagāžniekā papildvietās pat bēriem vietas būtu pamaz. Dīzīgimēi jābrauc ar minivenu – jauno Peugeot 5008.

Mūsu degustētais Peugeot 3008 aprīkots ar 1.6 HDi dizeļdzinēju, manuālo sešspākāju kārbu un, protams, priekšspiedziņu. 1.6 HDi motorījam ir lielisks celiens. Tas izkustina mašīnu no vietas ar gluži vai pārsteidzošu degsmi. 110 zirgspēju motors ir mazākais no diviem iespējamie dzīzelēiem, taču pilnībā apmierina Peugeot 3008 vajadzības. Dinamika uz papīra ir vairāk nekā viduvēja, taču reālajā satīsmē motors neliek vilties ne reizi. Dzinējs ir kluss un strādā ar jebkuru pārnesumu, tāpēc šoferītis var pat piemirst, ka te nav automātiskās kārbas ("automāts" iespējams tikai divu litru HDI dzīelim). "Lauvēnam" ir pieejami arī divi benzīna motori ar 120 un 150 ZS jaudu.

Kopumā auto ir ļoti maigs un paklausīgs, braukšana tiešām patīkama. Pedālu un stūres reakcijas ir vieglas, kas lieti noder, pārvietojoties pa pilsētu. Gaita ir komfortabla, saķere ar ceļu pietiekama, bet virsbūves svārstības labi apvaidītas, lai nevajadzētu raizēties par pasažieru labajātu, dinamiski braucot lielceļa režīmos. Hill Holder opcija ļauj nedzedzināt sajūgu, uzsākot gaitu stāvā uzkalnē. Lai gan 3008. ir salīdzinoši augsta virsbūve, tā nepalielina pretvēja šalkonu. Riepas arī nerada vērā īemamu troksni, savukārt piekare liek par sevi manīt vienīgi uz pilnīgi neprognozējama ceļu seguma. Uz gluda asfalta viegli manevrēt, mašīnas augstums nemaz netraucē. Piekare ļoti energoītilpīga, uz tipiska Latvijas ceļa asfalta ielāpiem un grants ceļu trepes tā spēj visas riebekļibas absorbēt un dara to ļoti pārliecinoši. Ne brīdi nerodas bažas, ka šai mašīnai kāda bedre būs par grūtu. Tātad pilsētā un uz šosejas ar Peugeot 3008 viss ir vislabākā kārtībā – brauc kā kungs, skaties uz ciemiem no augšas un priečājies, ka nejūt bedres un nedzīrd apkārtnes trokšņus. Bet, cik daudz te ir no džipa, kaut arī viltota? Respektējot vienas ass piedziņu un nelielo 149 mm kliens, reālos neceļos šo auto netricēm, taču nejauku granteniekai un pat meža ceļu "lauvēns" pieveica, ka smiltis vien noputēja, tālu pārspējot mūsu prognozes.

VĒRTĒJUMS

Peugeot 3008 ir pirmais modelis, kas parketa džipu evolūcijā spēris vēl vienu platu soli tālāk no bezceļiem. Faktiski, tas jau vairs nav parketnieks, bet neviltots krosovers. Tā ir jauna koncepcija hečbeks + minivens + SUV, kas piedāvā ietilpīga ģimenes minivena praktiskumu apvienojumā ar nevainojamām hečbeķu manierēm uz asfalta, coupe sajūtu vadītāja vietā, lieliem riteņiem un atsevišķiem džipa elementiem ārējā dizainā. Automobilis praktiskam ģimenes tēvam, kurš brīvajos brižos šad tad vienatnē dodas izprieču braucienos, "ķerot kaifu" pie sava auto stūres.

Plusi: komforts, ietilpība un praktiskums. Lielisks salona dizains, vadītāja vieta – labākā klasē.

Minusi: pagaidām "lauvēnam" nav pilnpiedziņas. Eksaltētais priekšdaļas dizains daudziem neasociējas ar franču eleganci.

DEGUSTĀCIJAS SECINĀJUMI

Dažādu apvidus auto un tiem pielīdzināmu pseidoapvidus braucamo šodien tirgū ir milzīgi. Katram sevi cienošam autoražotājam bez sava krosovera, jeb parketnieka piedāvājumā vairs neiztikt – šādas automarkas tirdzniecības salons jau līdzīnātos krodiņam bez alus. Džips šobrīd jau ir dzīves stils un domāšanas veids, un džiperīgais apvidnieku stils pārņem visus, sākot ar milzīgiem augsta prestiža spēkkratiem un beidzot ar miniveniem un tipiskām pilsētas mašīnām. Taču Eiropā dubļu kļūst arvien mazāk, tāpat samazinās arī tādu īsti godīgu dubļu maišītāju skaits. Kompakto SUV tirgū starp neskaitāmajiem pilsētniekiem – parketa džipiem – jau labu laiku pat ar uguni nevar atrast nevienu klasisku apvidus automobili, kam būtu atsevišķs rāmis, izturīga balstiekārtā ar viengabala aizmugurējo tiltu un manuāli pieslēdzama pilnpiedziņa ar pazeminātājiem pārnesumiem. Parketnieku modernās elektroniskās pilnpiedziņas sistēmas savu lielāko mūža daļu pavada, gaidot priekšspiedziņas režīmā, jo normālos braukšanas apstākļos vilkme tiek pievadīta tikai priekšējiem riteņiem, elektronika pilnpiedziņu pieslēdz, tikai kādam no riteņiem izbūsējot. Loģiski, ka šāda tipa automobiļa pircējam dinamiskais komforts uz asfalta ir svarīgāks par paaugstinātu caurgājāmu bezceļa apstākļos. Auto tirgus tendences skaidri liecina – jauktā tipa automobiļi jeb krosoveri arvien biežāk paliek tikai "džipi pa jokam" – kompromiss starp ambīcijām, prestižu, komfortu un cenu. Tagad zinu, kādam būtu jābūt ideālam SUV: Ford Kuga eksterjers, Peugeot 3008 interjers, Renault Koleos bezceļa spējas un Škoda Yeti rotaļīgais braukšanas prieks!

Cenas, eiro

Ford Kuga 2,0 TDCi AWD Trend – 26 930, Renault Koleos 2,0 dCi 4x4 – 25 488, Škoda Yeti Ambition 1.8 TSI 4x4 – 19 990, Peugeot 3008 Premium 1.6 HDi – 20 054

AUTOMOBIĻU AUTONOMO SILDĪTĀJU uzstādīšana un remonts



SIA "RIČ" Granīta iela 26, Rīga
Tālr.: +371 67701560
www.rich.lv

autogaze
GAZES IEKĀRTAS
UZSTĀDOT IEKĀRTAS PIE MUMS,
BEZMAKSAS
DIAGNOSTIKA

PIEKARES UN DZINĒJA REMONTS
A. Deglava 60, Riga, tālr. 67802480
mob. 29400989, www.autogaze.lv

AUTO AKUMULATORI
AVTOLOGIKA SIA Kr. Barona 129, Rīga
- PĀRDOD JAUNUS UN LIETOTUS
- PIENEM VECOS

Pernavas iela
Brīvības iela
Kr. Barona iela
Darba laiks:
d. d. 08.00-18.00
sestd. - 9.00-15.00
Tālr. 67845088
mob. tālr. 29108311

MIKROAUTOBUSU REZERVES DALĀS
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 19, tālr./fakss: 67346119, 26340782
Rīga, Matīsa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

KĀ PIEMĀNĪT KASEŠU MAGNETOFONU?

Kasešu automagnetolas drīz būs tikpat liels retums kā vinila plaša atskapotāji. Ar katru gadu aizvien grūtāk nopirkst kasetes ar ierakstu, jo skāpu ierakstu veikalā plauktos stabili savu vietu ir ieņēmuši CD un DVD mūzikas diski. Tie, kuru spēkrotas ir 1DIN izmēra magnetola, var nopirk CD atskapotāju, kurš atskapā arī pašrakstītas mūzikas izlases, un klausīties simtiem dziesmu no MP3 failiem. Diemžēl ne visām automašīnām ir tāk viegli samainīt kasešu magnetolu pret CD atskapotāju. Problema sākās tad, ka autoražotāji izlēma radīt saviem spēkrotiem unikālus konsoles, kurās iebūvēta mūzikas sistēma ir integrēta. Audio sistēmu instalatori piedāvā dažādas pārejas, kurās var iemontēt 1 vai 2DIN mūzikas sistēmas, bet ne visiem to var izdarīt. Diemžēl daudziem automobiljiem integrētā audiosistēma pilda arī citas funkcijas, un radio displejā var ieraudzīt degvielas patēriņu, pulksteni un citas autoražotāja izgudrotās opcijas. Mūsdienu audio sistēmas savā attīstībā ir spērušas milzīgu soli uz priekšu un pilda ne tikai mūzikas vai radio atskapotāja lomu, bet kalpo arī DVD filmu atskapotājs, GPS navigators, TV uztvērējs un pat atpakaļskata kameras displejs. Šādi aparāti ir dārgi, un krīzes laikā cilvēki mēģina atrast krietni vien lētakus risinājumus, lai klausītos sev tikamū mūzikai savā spēkrotā.

Pavisam nesen lielveikalā plauktos sāka parādīties FM modulatori, kuru cena atkarībā no komplektācijas ir 9–20 lati. Kas tas FM modulators īsti ir par "zvēru"? Ja jūsu auto ir radio, kurš neatšķapo MP3 formāta failus, bet jūs gribat klausīties savu mūzikai, digitālā diktofonā ierakstītu lekciju vai interviju, tad FM modulators var nodrošināt saiti starp datu nesēju (SD karte, fleškarte) un automašīnā strādājošo radioaparātu.

AutoInfo izmēģināt – vai ir vērts tādu pirkst un lietot. FM modulatori ar interneta starpniecību tika nopirkts Ķīnā par trim latiem (ieskaitot pasta izdevumus). Pēc trim nedēļām sūtījums bija klāt. Pēc skata FM modulators ir līdzīgs mobilā telefona lādētājam, komplektā līdzīgi tālvadības pults ar strādājošu bateriju.

Mūzikas failus ierakstām zibatmiņā (fleškartē) un sākam eksperimentēt. Iespriūžam modulatoru "piepīpētā" ligzda, uz displeja parādās radiostacijas frekvences koordinātas. To pašu frekven-

ci sameklējam auto radio. Neskan labi, čērkst, var dzirdēt arī kādu citu radiostaciju. Spiežam uz modulatora nākamo pārraides frekvenci – ir! Skan, bet ne visai labi. Ar pults palidzību pieruglējam ekvaliizeru, palielinām skāpumu – rezultāts jau ir krieti labāks –, un dodamies celā. Pirmā viļšāns nebija ilgi jāgaida – pa priekšu braucīs trolejbuss rada tādus traucējumus, kuri sāk atgādināt tos laikus, kad padomju režīms "slāpēja" radiostacijas Amerikas balss un Brīvā Eiropa raidījumus okupētājām "brālgājām" republikām. Esam uz lielceļa – vadi un trolejbusi vairo netraucē.

Skaņas kvalitāte tomēr mūsu izlepušās ausis neapmierina – šķiet, slīktāka par CD, radio vai senos laikos pirkto kasešu ierakstu kvalitāti, taču diktofonā ierakstītu interviju var noklausīties itin labi.

Sākam domāt – varbūt šis produkts nav paredzēts tādiem kā mēs. Pirmkārt, paši vien esam vainīgi, ka ierakstījām rokmūziku, jo šāda stila mūzikas baudišana tomēr prasa noteiktus skaņas kvalitātes standartus.

Otrkārt – kāpēc bija jāklausās pašu ierakstītā mūziku, braucot aiz trolejbusa un braucot vispār pa Rīgu? Galvaspilsētā taču pieejamas gandrīz 20 FM radiostacijas, no kurām dažas, piemēram, SWH Rock, spēlē arī braukšanai ko piemērotāku par lēto standarta popmūziku. Diemžēl arī ar radioaparātu nav paveicis – mašīna ir atvesta no ASV un radio atskapā tikai nepāra frekvences stacijas. Būtu mēs ierakstījuši primitīvu bumsi deju mūzikai un izbraukuši zajumus, tālu aiz Rīgas robežām, kur ēterā pieejamas vienīgi Latvijas Radio 2 slāgermonstru skaņas, mūsu priekšstats par ķīniešu izstrādājumu, iespējams, būtu citāds...

Vērtējums:

Trīs lati par FM modulatoru, kurš sniedz papildu iespēju, izmantojot jau esošo audio sistēmu, var klausīties lekcijas vai intervijas ierakstus, nav dārgi un ir apsveicams pirkums, bet maksāt vairāk laikam nav vērts. Acīmredzams pluss ir tas, ka var lietot stūrē jau esošās skaņu regulēšanas pogas un modulatora aizņem maz vietas, bet pie minusiem gan gribētos pieskaitīt neērtības failu meklēšanā un skaņas kvalitāti.



WWW.KVATRUM.LV
auto@kvatrum.lv
AUTO SERVISS: RĪGA
SENČU IELA 4A
AUTOSTIKLI
GATAVS T.A.
SAVIRZE MAINAS AUTO
20038564

AUTOMĀŠINU ELEKTROIEKĀRTU DIAGNOSTIKA. Iespēja izbraukt pie klienta.
ELEKTROIEKĀRTU REMONTS.
STŪRES MEHĀNIKSU, SŪĶIŅU REMONTS,
diagnostika.
Garantija.
SIA "RIKOMA"
A. Čaka 90, Rīga
Tālr: 29427911, 87297907
katru dienu no 11.00 līdz 23.00

ARTILERIJAS IELA 48, RĪGA
TĀLR. 87 311 282,
MOB. 266 768 11, 29 2345 03
www.raapl.lv
faap

SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISO TRANSMISIJSU REMONTA CENTRS