

BEZMAKSAS

www.autonews.lv

**GROS AUTO sveic
3. starpizlozes
uzvarētājus!**

Uzzini par šo
un nākamo izlozi
www.kuramlielaks.lv
un www.grosauto.lv

AUTO INFO

JŪNIJS NR. 4. 2010 (156)

Jauns GROS AUTO veikals
Cēsis, PIEBALGAS IELĀ 85

T/C K-Rauta telpās

GROS AUTO
patik visiem © izņemot konkurentus!

1. DIENA 10.07.2010

11.00 ieskanas pasākumi Daugavpils Kartadroma teritorijā – pašmāju ražotāju tirdzīši, apmeklētāju izklaidei velo-, moto-, auto-šovi, bērnu pilsētiņa un citas aktivitātes, kas sagādās patīkamu atpūtu Jums un Jūsu ģimenei.

15.50 oficiālā Rallija Latgale 2010 atklāšana Daugavpilī pie Latviešu kultūras centra, Vienības laukumā – pirms auto uz starta estakādes.

2. DIENA 11.07.2010

Rallija Latgale 2010 turpinājums Rēzeknē:
9.40 Svinīgā otrā apļa atklāšana, Rēzeknē pie Latgales Māras.

NO PLKT. 15.00 – muzikālais teātris Baltie Lāči, vello šovs Rēzeknes Festivāla parkā, Brāļu Skrindu ielā 3

17.00 Rallija Latgale 2010 svinīgā apbalvošana Rēzeknes Festivāla parkā, Brāļu Skrindu ielā 3.



AUTO SERVISS



Ar cieņu pret katru klientu, ar atbildību pret viņa auto!



- Automobilu 100% atjaunošanu pēc CSNg
- Dzinēju, elektrosistēmu, piekares, bremžu remontu
- Riepu servisu
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu
- Sagatavošanu auto TA
- Bremžu stendu 4x4 automobilijem
- Sekot lidzi sava auto virsbūves remontam OnLine režīmā

SIA TRANZITSERVISS
Stipnieku ceļš 24,
Mārupe nov.,
Mārupe, LV-2167, Latvija
Administrācija: 67512354, serviss: 67207905
e-pasts: tranzitserviss@tranzitserviss.lv

www.tranzitserviss.lv

Kompaktie sedani – tautas kalpam vai ģimenei?

Agnis Krauja

Šajā degustācijā iepazīstinām ar Renault Fluence un Chevrolet Cruze – diviem pagājušā gada jaunpieņēcējiem, kuri ambiciozi pievienojas kompaktklases sedanu klubiņam, liekot ar sevi rēķināties tā līdzīgiem iemītniekim Ford Focus, Toyota Corolla, Honda Civic, Mazda 3, Škoda Octavia, VW Jetta, Mitsubishi Lancer, Fiat Linea, Nissan Tiida, Suzuki Liana un ciemam.

Kompaktklases sedani – automobiļi ar klasiskas formas virsbūvi un atsevišķu bagāžnieku – ir ļoti populāri Krievijā, Austrumeiropā un valstīs, kuras auto pasaule pieņems dēvēt par jaunajiem tirgiem. Diez

RENAULT FLUENCE

Eiropā tikai retais pircējs iekārto kompaktu Renault Megane ar puskubikmetru lielu bagāžas kasti aizmugurē, tādēļ franči izlēmuši iztikt bez jaunās Megane sedana versijas un aizstājuši to ar pavism citu auto – Fluence, kas patiesībā nemaz nav Renault, jo radīts, par pamatu nēmot automašīnu Samsung SM3, kuru pazīst tikai Dienvidkorejā. Tas izskaidro gan Fluence atšķirīgo dizainu, gan iespaidīgos sedana izmērus, kuriem pateicoties Fluence ieņem atbilstošu vietu starp Megane un Laguna modeļiem. Jāatgādina, ka kompānijas pilnais nosaukums ir Renault Samsung Motors un 70% kompānijas pieder frančiem. Modeli Fluence nerāzo Korejā, bet gan Renault rūpničā Turcijā.

Pirmais iespāids – Fluence ir liels, solīda izskata sedans, kam netrūkst pat zināma prestiža – liec blakus kaut pasātu! Elegantas, tīras un gludi plūstošas virsbūves linijas, līdzvarotas proporcijas. Vislabāk tas izskatās no aizmugures, kur bagāžnieka līniju un lampu forma pat nedaudz atgādina lagūnu, nevis parasto kupeju! Bet Fluence nav nekādas ārējas līdzības ar kompaktu un glīto Megane. No priekšas auto sejā manāmi pat daži Fiat vaibsti – varētu pat sajaukt, ja nebūtu lielās Renault emblēmas pašā centrā. Fluence pēc ārējiem izmēriem – garums 4618



vai tam iemesls ir postpadomu nostalgiju pēc žiguliem, drīzāk jau iedomāts prestižs un praktiski apsvērumi – bagāžnieka ietilpība un tajā noglabātās kravas relatīvi lielā drošība. Eiropā kompaktklases auto segmentā tradicionāli populārāki ir hečbeiki. Bet Latvijā, tāpat kā lielākajā daļā Austrumeiropas valstu, daudz iecienītāki ir sedani. Automobiljiem ar hečbeku virsbūvi pie mums ir mazāks prestižs. Valda uzklausīt, ka, pateicoties bagāžas telpas konstruktīvajam risinājumam, tiem ir skaļāks salons. Taču šāds pieņēmums vairs neatbilst patiesībai, jo modernie, kompaktie hečbeiki ir vizuāli dinamiski auto, kas arī iekšpusē ir gana lieli, klusi un komfortabli un kuru bagāžnieka apjoms ir gandrīz tikpat liels kā universāliem. Tādēļ diezin vai ir daudz iemeslu izvēlēties kompaktklases sedanu par savu privāto auto. Hečbeiks vienmēr būs sportiskāks, bet universālis – praktiskāks. Taču kā gana prestižs dienesta auto valsts uzņēmumu un iestāžu vadītājiem kompaktklases sedans ir ideāli piemērots!

mm, platums 1808 mm, augstums 1478 mm, riteņu bāze 2700 mm – ir vislielākais sedans kompaktklasē, par 21 mm pārspējot Chevrolet Cruze garumā, par 20 mm platumā, par 2 mm augstumā, bet pēc riteņu garenbāzes – tikai par 15 mm. Bagāžnieka ietilpība – 530 litri – Renault sedanam ir par veseliem 80 litriem lielāka nekā Cruze, tomēr šajā rādītājā Fluence par dažiem litriem atpaliek no izmēros pietīcīgākajiem klasesbiedriem Focus un Octavia. Riteņu izmēri Fluence ir visai neizteiksmīgi 205/65 R15, toties 119 mm klirens var apskauzt pat dažs labs parketnieks.

Fluence salona plašuma ziņā pārspēj ne tikai fokusu un oktāviju, bet pat dažu klasu augstāku sedanu. Panelis izskatās akurāt kā jaunajai Megane, tikai spidometrs nav digitālais, bet parastais – analogais. Stūres kolonna regulējama gan tikai augstumā, taču sēdeklis izrādās gana ērts, tomēr sēdpozīcija ir visai stāva. Vadītāja vietas ergonomika ļauj ērti iekārtoties praktiski jebkuras kompleksijas braucējam.

(Turpinājums 2. lpp.)

Kompaktie sedani - tautas kalpam vai ģimenei?

(Turpinājums no 1. lpp.)

Manuālā piecpakāpu kārba izceļas ar masīvu sviru. Pārsteidz lieliskā skaņas izolācija salonā – motoru nedzird

iekāpjot un izkāpjot jāpiesargās no durvju malas, jo auto jumta līnija aizmugurē pazeminās. 4,62 metrus garā *Fluence* sedana noslēgumā atrodas kompaktklases mēro-



nemaz, arī ceļa trokšņi tik tikko manāmi. *Fluence* salona aizmugures daļa papildināta ar izvelkamiem saulessargiem

giem milzīgs 530 litru bagāžnieks, kuru vēl var palielināt uz aizmugurējo sēdeku rēķina. Papildaprīkumā atro-



durvis un pie aizmugurējā stikla, taču šis papildu ērtības, tāpat kā brīvroku atslēgšana un dalītā klimata sistēma, paredzēta tikai dārgākajai versijai – *Privilege*. Aizmugurē sēdošajiem ir ļoti daudz vietas kājām, te videja auguma cilvēkiem būs ērti arī trijatā, taču gariem braucējiem

dama tāda greznība kā ksenona lukturi un iebūvētā TomTom navigācija. Tomēr dižošanās ar zilām ksenona spuldzēm *Fluence* šķiet tikpat lieka kā baltas ādas salons un automātiskā pārnesumkārba.

Fluence 1,6 litru 110 ZS benzina dzinējs nav nekāds

sprinteris, taču satiksmei plūsmā iekļaujas pārliecinoši. Uzreiz jūtams, ka *Renault* apveltījis *Fluence* ar ļoti liganu un komfortablu gaitu, kā arī blīvu skaņas izolāciju, ar kādu neviens mazcenas auto nevar palepoties. Pārsteidz arī piekares energoītolīpību – visskarbākajos Latvijas ziemas apstākļos lidojot pāri ledus grambām, šo piekari caursist



nav iespējams. Automašīnas vadāmība ir ļoti viegla un diezgan atsevišķi no vadītāja. Stūres pastiprinātājs gan ir pārmēru centīgs, un sākumā būriņiem rodas neomulīga sajūta, ka stūrei un pedāļiem nav tiešas saistības ar automašīnas riteņiem un motoru. Pretzslīdēšanas sistēma automātiski ieslēdzas atpakaļ, tiklīdz auto sāk kustēties nedaudz ātrāk. Auto piemērotību Latvijas celām vēl vairāk akcentē augstais klīrenss, kas šoziem krieti palīdzēja Pārdaugavas ielu piesigušajās risēs, kuras no sniega atrīvoja tikai pavasarī un nevis pilsētas vicemēra tukšie soljumi par sniega izvešanu trīs dienu laikā. Taču uz gluda asfalta, braucot šosejas režīmā, nekādas sānsveres un citas nevēlamas blakusparādībās nav novērojamas. Degvielas patēriņš mūsu

degustācijas braucienā vidēji bija tikai 6,5 l/100 km.

RENAULT FLUENCE VĒRTĒJUMS

Plusi: ietilpīgs salons, izturīga šasija, pievilcīga cena, zemas uzturēšanas izmaksas.

Minusi: ir sastopamas arī glītākas šīs klases mašīnas, vadāmība nav aizraujoša.

Degustētā auto *Renault Fluence Privilege* 1,6 16V cena ir Ls 11950. *Renault Fluence* ir liels sedans taupīgiem ļaudīm, teicams, lēts dienesta auto. Pēc motoru izvēles *Fluence* daudz neatšķiras no rumāņu *Dacia* – 1,6 l benzīns vai 1,5 l dīzelis –, tomēr šis nav tipisks mazcenas auto kā *Logan*, lai gan arī *Fluence* ir jābūt vismaz tikpat uzticamai un izturīgai kā *Dacia*.

Degustācijas laikā vienprātīgi secinām – ideāls dienesta auto ne tikai Latvijas valsts akciju sabiedrību vadītājiem, bet pat ministriem un citiem “čiekuriem”, kuri dzīvo uz nodokļu maksātāju rēķina. Jo par viena *Audi A6* (treknā gadu izšķērdētāju iecienītākais dienesta auto) cenu var nopirk trīs *fluences*!

Fluence ir pilnīgi pašspiestekams auto. Godīgi runājot, dzīvojot Latvijā un braucot likuma atļautajās robežās, no auto nekas vairāk arī dzīvē nebūs vajadzīgs! Taču kā privāto auto es vēlētos *Fluence* universālu versiju, kura diemžēl neeksistē. Tā vietā *Renault* plāno 2012. gadā sākt sērijveidā ražot šobrīd koncepta veidolā aplūkojamo elektisko *Fluence Z.E.*, kas jau ir pavism cits auto – brauc ar strāvu un izskatās radikāli elegants.

CHEVROLET CRUZE

General Motors Dienvidkorejas nodaļa, kas Eiropā jau vairāk nekā piecus gadus piedāvā automobiļus ar *Chevrolet*



(Turpinājums 6. lpp.)

www.rvt-riepas.lv



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

Lielā izvēlē lietie diskī

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

Auto Apkopes Serviss
SAAB VOLVO
Jaunas un Lietotas Rezerves daļas
Serviss Tel. 67703303
Maskavas iela 449
Riga
www.auto-apkopes-serviss.lv

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMĀINU REZERVES DAĻAS

Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība
Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148
Tālr.: 67549084 29991444
Fakss 67802336
doks1@one.lv www.japanautoparts.lv



AR "RVS - MASTER" SASTĀVIEM BEZ REMONTA!

DEGVIELAS EKONOMIJA 5-15% **DŪMAINĪBAS SAMAZINĀŠANĀS PAR 50-75%**

APTUR DILŠANU UN AIZSTĀJ DĀRGU REMONTU

- Palielinās dzinēja jauda
- 1,5-2 reizes palielinās ejļu kalpošanas laiks
- 2-3 reizes palielinās dzinēja un agregātu darbības resurss
- Samazinās vibrācijas un troksnis
- Palielinās kompresija cilindros
- Palielinās ejļas spiediens
- Iespējams veikt ievērojamus attālumus ar dajēju vai pat pilnīgu ejļas zudumu

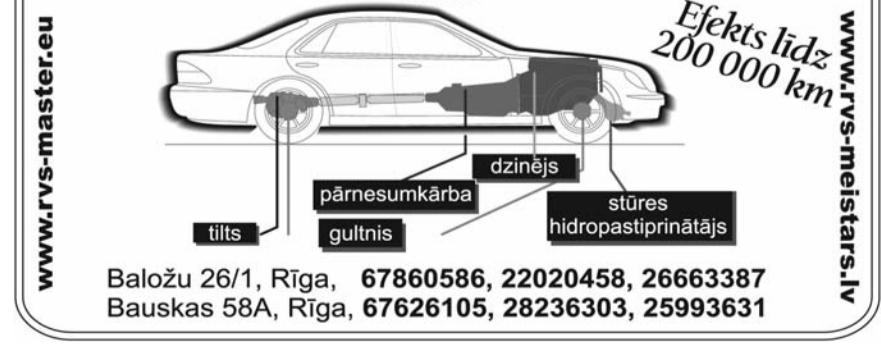
INFO

Efekts līdz 200 000 km

www.rvs-master.lv



Benzīns
Dizelis
Augstspiediena sūknis
Transmisija



Baložu 26/1, Rīga, 67860586, 22020458, 26663387
Bauskas 58A, Rīga, 67626105, 28236303, 25993631

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 67471517

TA Sigulda, «Siliņķis»
(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 IP 63489184
TA Grobiņa, Krasta iela 12a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
otrdienās 8.30 - 19.00,
sestdiens 8.30 - 14.00

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
3.5t< otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
IP 64161859

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
K IP 65428871
TA Nodajās darba laiks: darba
dienās 8.30 - 19.00, sestdiens 8.30 - 14.00

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
K IP 64622358

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

TAUDLA,
R TA Lielzārtiņa iela 2
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

JELGAVA,
R Satiksmes iela 2a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
pirmdienās 8.00 - 19.00
K IP 63021396

TALSI,
R TA Satiksmes iela 2c
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00,
sestdiens 8.30 - 16.00

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

TA Āriņa Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00
sestdiens 8.00 - 16.00

JŪRMALA,
R Slokas iela 75
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA Lielupes iela 28a
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67811451

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

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

VALMIERA,
R E. Lācera 3
Nodajās darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K 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 ceturtdienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427
otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILIEM
Transportlīdzekļu reģistrācija
Tehniskās apskates staciju
Vadītāju kvalifikācija
lepkiekšējais pieraksts
3.5t< Tehniskās apskate automobiļiem
ar pilno masu virs 3,5 t

uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana

BRC SEQUENT GAS INJECTION SYSTEM
Signalizāciju un imobaizeru uzstādīšana

Riga, Ganibu dambis 23b
tālr. 67381728, mob. 29296613

CSDD informācija**CSDD DARBA LAIKI JŪNIJĀ**

Pirmssvētku un svētku dienās mainīts
Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD)
darba laiks:

Sestdiena, 19. jūnijs – pārceltā darba diena
no 25. jūnija – visās CSDD nodaļas pilna
darba diena.

Otrdienu, 22. jūnijs – pirmssvētku diena –
darba diena par vienu stundu īsāka.

Trešdienu, 23. jūnijs – Ligo svētki –
brīvdiena.

Ceturtdienu, 24. jūnijs – Jāņi –
brīvdiena.

Piektdienu, 25. jūnijs – brīvdiena.

Sestdienu, 26. jūnijs – darba diena
tehniskās apskates stacijās Rīgā, Daugavpilī,
Jelgavā, Jēkabpilī, Grobiņā, Talsos un
Valmierā

**CSDD RĪGAS MOTORMUZEJA
IZSTĀŽU ZĀLES DARBA LAIKI**

19.jūnijs – 10.00 – 18.00

21.jūnijs – 10.00 – 18.00

22.jūnijs – 10.00 – 18.00

23.jūnijs – brīvdiena

24.jūnijs – brīvdiena

25.jūnijs – 10.00 – 18.00

26.jūnijs – 10.00 – 18.00

**CSDD RĪGAS MOTORMUZEJA
BAUSKAS FILIĀLES DARBA LAIKI**

19.jūnijs – 10.00 – 17.00

21.jūnijs – brīvdiena

22.jūnijs – 10.00 – 17.00

23.jūnijs – brīvdiena

24.jūnijs – brīvdiena

25.jūnijs – 10.00 – 17.00

26.jūnijs – 10.00 – 17.00

RĪGAS MOTORMUZEJA VASARA**RESTAURATORU DIENAS IKŠĶILĒ**

6. jūnijs un **5. septembris**



Plašu popularitāti ieguvis seno spēkratu restauratoru un kolekcionāru saiti.

Šī ir tā reize, kad visi seno spēkratu, mopēdu, velosipēdu un citu priekšmetu vācēji un krājeji sanāk vienkopus, lai mainītos, tirgotos, kaulētos un dalītos pieredzē. Ikšķiles kolekcionāru saiti ir arī iespēja atrast katram apmeklētājam kādu sev interesējošu senlaicīgu priekšmetu, grāmatu vai fotogrāfiju.

ANTĪKO AUTO LĪGO SVĒTKI GULBENES DEPO

19. jūnijs



CSDD Rīgas motormuzejs sadarbībā ar SIA "Gulbenes-Alūksnes bānītis" un Latvijas Antīko automobiļu klubu organizē retro tehnikas svētkus Gulbenes depo. Būs iespēja apskatīt Gulbenes depo un tajā izvietoto dzelzceļa tehniku un transportu. Dalībniekiem organizēta ekskursija uz bijušo Galgauskas rāķešu bāzi, vizināšanās ar drezini un izbrauciens ar bānīti.

**MOTOVELOSIPEDU SALIDOJUMS SAULKRASTOS
17.-18. jūlijis**

Mazkubatūras motociklu, moto-velosipēdu un motorolleru salidojums. Salidojums jau tradicionāli norisinās Saulkrastos un tās apkārtnē. Dalībnieki apmeklēs Velo muzeju, kā arī piedalīsies vairākās veiklibas stafetēs tajā skaitā arī tradicionālajā lēn-

**STARPTAUTISKĀS SENO SPĒKRATU SALIDOJUMS
"RĪGA RETRO 2010" 21. augusts**

Starptautiskais seno spēkratu rallijs "Rīga Retro" ir ik gadējs pasākums, kuru organizē CSDD Rīgas Motormuzejs un Latvijas Antīko Automobiļu klubs sadarbībā ar Rīgas Domi. Pasākums pulcē lielu skaitu seno spēkratu, to īpašnieku un cienītāju. Pasākuma laikā notiek tradicionālie regularitātes braucieni Biķernieku sporta trasē un spēkratu izstāde pilsetas centrā.

**DABAS APRŪPES
DIENESTS PIEDĀVĀ:**

Vides remonts

www.videsremonts.lv

TERITORIJU LABIEKĀTOŠANU,

JEBKURAS SAREŽĢĪTĪBAS

KOKU NOCIRŠANU,

CELMU LIKVIDĒŠANU.

Mums ir visa darbam nepieciešamā

tehnika un strādnieki ar pieredzi.

Tālr. 29172758; 29220293



VISU VEIDU AUTOMĀTIKOĀTRUMKĀRBU REMONTS
apkalpošana
ejlu maiņa
garantija

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

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILIEM
uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana

BRC SEQUENT GAS INJECTION SYSTEM
Signalizāciju un imobaizeru uzstādī

Ronalds Cīmoška
Autolīnija moto eksperts

Vecums 56 gadi,
Augums 1,80 m
Svars 83 kg
Motobraucēja stāsts 18 gadi

Sint procenti kaifa – HONDA FURY

Jā man palgtu ar vienu vārdu raksturo šo Honda meistardarbu, es teiku – KANDO. A vārdu KANDO jāpāri apzīmē kaut ko, kas ir absolūta harmonijā ar sevi un apkārtējo vidi. Šis motocikls gan satric, gan pārņem savā varā katru, kura dveseli ir skāris chopper stila motociklu viruss, tā teikti – klasiskā stila izpausmā labikāja veidolā. Jau dzirdu, kā zināma motosaimēs daļa krata ar duri un, plētot kreku sev uz krūtīm, jau ir gatavi aizsargāt savas pārliecības nesagraujamos batos: sak, vienīgi un iestrieni ir copēji, kas radīti no kādas zināmas amerikāņu motociklu ražotājas kompānijas dzelzs zīgumiem, pārējie ir tikai nozēlojami pakalpinājumi. To īstā vieta ir pārkausešana karotēs uzreiz pēc izgatavošanas, tos nemaz nevar salīdzināt. Jā, salīdzināt tiešam ir sarežģīti, it sevišķi – nemot vērā apstākļus, ka tehniskās kvalitātes izpildījuma ziņā tos šķir gandrīz vesela mūžība. Lai vāi kā, atstāsim šos stridus tiem, kam strīdības un meklēt patiesību ir svarīgāk, nekā braukt. Labāk pievērsīsimies mūsu galvenajam varonim. Šis ir tā pozitīvā ārkārtas izņēmuma gadījums, kad motocikls "dzīvājā" izskatās daudz labāk nekā



uz fotografijas reklāmas bukletos. Neviena fotogrāfija, dārgie lasītāji, nav spējīga atainot šā motocikla patiesi eleganti un satricējoši skaistumu. Ari tad, ja skatīties uz to pārlīvētu motosalonā, kur Fury ir iespiestā kā silēcīgā starp citiem motocikliem, nāk iespējams objektīvi novērtēt tā izskatu. Tikai un vienīgi arā, kur sienas un citi motocikli neatrās dižotnes un izräidī savu pārkāpumu. Dzīvā uzkata, ka istenais skautums nāk "no iekšām", bet šīs motociklām visa būtība ir ārīkābā.

Ipaši iespējīgi motocikls izskatās aizmugurēja – "molāzīts" spīrs, kuru papildina šaura bremžu signāla joslija ar diožu lampām, tam visam seko sēdeklis, kas maksliniecišķi izpilda pāreju no brūtolītās uz izmaksināto eleganci, pārportā slaidi izstieptajā benzīnbākā, kas tiecas debesis. Piekāsējās daļas augstais sieluks ir ieturēts klasiskā stila līdzē pēdējam siku-mam. Kompozīciju rotā šā stila neatņemama sastādīja – 21 collas ritenis ar velosipēdis riepas izmēru 90/90ZR21. Dzīnējam ir ūdenī dzesēšana, tāču šādas sistēmas neatņemamais atribūts – radiators – ir tik meistarīgi noslēpts, ka no sāniem dzīnējs rada klasiska "gaisinieka" iespādu, nekaunīgi izrādot vienam apkrātējiem savu kailo patiesību – mitzīgos cilindrus. Tie rada priekšstātu, kā dzīnējam ir vismaz pa 2 litru "spainim" uz katru no cilindriem. Var redzēt, ka pie daļām ir joti nopietni pestrādās. Pat pieejot pavasim cieši klat, nav iespējams

saprast, vai fūrijai ir hardtail (cītēj) vai softail (mikstā) ar amortizatoriem apriku aizmugurējā piekare. Lai saglabātu hardtail piekares efektu – starp citu, Fury filejas daļā ir pilnvērtīgs kantilever, amortizators šām motociklam regulējams labākās sporta amortizatoru tradīcijas (iespējās aistrā šādu kombināciju) uz čopera ir mazāks, nekā sastapt Pjāniekos (ciplāneši), un galvassāpes konstruktoriem sagādā jautājums, kur noslēpē skaitēm netikamos amortizatorus. Daudziem motocikliem tie ir novietoti zem dzīnēja, tādā veidā padarot tos pilnīgi neaizsargāt pret apkārtējās vides – akmeņu, smilšu, dubļu c., negatīvo iedarbību, kas krietni sašķina amortizatoru mielu.

Fury amortizators ir paslēpts zem sēdeklā – kā mēždz teikt, divi zaķi ar vienu vānu, amortizatori ir izolēti no apkārtējās vides, kas rada pārliecibu par tā ilgtību, kā arī netiek bojāts kopējais iels. Turklat – ja ir nepieciešams ātri kaut ko pieregut, ir tikai jāņoņēmēs sēdeklis. Kardāns arī ir noslēpts nevis vienkāršā "caurulē", bet kopējā stīlā ietvertā svīra.

Par spīti augstajai priekšējai daļai, tievajam riteņam un vizuāli garai priekšējai dāksai, Fury turpina uzturēt augsto latītu, kas tika izstādīta 1996. gadā ar VT1100C Shadow motociklu sēriju, kuri pelnīti ir uzskatīti par vieniem no labāk vadāmajiem šāda tipa motocikliem pasaulei. Motocikls ir ārkārtīgi stabils jebkura ātrumā – gan pagriezenos, gan arī taisnīvienībā. Papildu visam tas ir arī fantastiski manevrējīgs.

Motocikls ļoti labi tiek galā ar asfaltā izdrupūšanā bedrēm, ja nebraucat ar 30 km/h. Par spīti tievajam priekšējam riteņam, Fury sevi pierādīja no labas puses, arī braucot par grants ceļu – nekādi problēmu ar tā vadāmību nebija, braucot pat ar ātrumu 110 km/h.

Savukār ar citiem "Latvijas lepnumiem" – izteiktīkiem ielāpiem, "trepi" vai pauguriem – šīs motocikli neizrādīja ipāsu sajūsu. Domāju, ka arī sevi vāina meklējama nevis motociklā vai tā konstrukcija, bet pārlieci cieti noregulētājā aizmugurējā amortizatorā konkrētam testa eksperiments.

Izpildot pagriezenus, tam atšķirībā no saviem līdzīnkiem nav ne mazīkās tendences "nolūzī". Viegloši, ar kādu tas veic pagriezenus, drīzāk būtu pielīdzīnās klasiskajiem motocikliem. Riepus Dunlop Elite 3 nodrošina ļoti labu sakēri ar ceļa segumu jebkādos laika apstākjos, kas tandemā ar ABS sistēmu padara braukšanu maksimāli droši. Pat joti strauja bremžēšana lietus apstākļos uz sliedēm

galvenajām darba bremžēm pelnīti ir uzskatāmas aizmugurējās. Tiem, kuri uz motocikliem ir pārsēdūsies no automašīnas, nevajadzēs no jauna apgūt bremžēšanas iemajas. Enerģisks aizmugurējās bremzes nospiešana liecus laikā man radīja sajūtu – lai apstādinātu motociklu, tika nospiestas nevis bremzes, bet gan izmests enkurs. Fury apstājās maksimāli iespējami īsa distāncē, bez jebkādam saneses pāzmīm. Turklāt ABS sistēmas ietekmēsās stabilitātes nodrošināšanā gandrīz nevarēja just.

Dzīnējs komplektā ar 5 ātrumu kārbu ir ārkārtīgi elastīgs un, lai gan pēc 140 km/h, pārtraūjums klūsti ievērojami gausāki, godīgi atstrāda spidometrā norādītos 180 km/h. Dzīnējs attīsta 56 ZS jaudu pie 14000 apgr./min, tomēr vēl iespējās ir griezes moments – 107 Nm, kuri ir pieejami pilnā apmērā jau pie 2250 apgr./min! Testa laika degvielas patēriņš nepārsteidz 51 l/100 km/h, par spīti vairākkārtējiem maksimāli ātruma mērījumiem. Sākot aptuveni no 85 līdz 90 km/h, dzīnējam sāk parādīties netīli samantaiva vibrācija, kas neuzkrītoši lauj nojaust, neskaitot uz spidometru (kas tumsā tiek izgaismots ar sāvu gaismību), kas sasniedz dotsā ātrumā. Interesanti ir tas, ka, pieaugot ātrumam (līdz pat maksimāliem), vibrācijas ipāši nepieejug, bet paliel aptuveni tāda paša "ārķieku neutrācejoša" (V2 taču!) diapazonā. Ātrumkārba arī ir veidojusi tipiskā Honda manierē – strādā kā šīs veicīši pulkstenis.

Tomēr ne jāmaksimāli ātrumā slēpjās šā motocikla burvība. Tas ir radīts ar vienu vienīgu mērķi – sniegt tā vadītājam braukšanai baudu un dāvāt skaitumu apkrātējiem. Un tas nekas, ka garvīzienā rises liek rāmīm nedaudz "staigāt" (starp citu, to brīnišķīgi var "arstēt" ar gāzes uzošanu). Man patik laiku pa laikam "atlīkt arīstam", tācū, braucot ar Fury, pārgāja jebkāda vēlētie kaut ko steigties. Testa sākumā piederībā motociklu, "cōperīst" – ar "padsmīt" gadū stāzu mani sākusi purpīnat; kas tad tā par skapanu! Motocikls išs mačo, bet skāna tāda, it kā izpūtējus būtu sabāsti spīlēni. Kauns un negods, tas taču tirākais aizvainojums! Iespējams, daja no tiem, kas iegādās Fury, uzez arī "izrāvē" izplūdes sistēmu, lai pēc skāpas vien varētu noteikt, kurš uz ceļa ir galvenais. Tādas domā sākumā galvā ienāca arī man. Tomēr, pavadot uz šās skāstuļa ilgāku laiku, domā kardināli mainījās. Braucot ar ceturtā pārnesumu un ātrumu 60 km/h, man atnaka atklāšane par šīs pliekšķīnātās izplūdes sistēmas un motocikla skaistuma harmonījas patieso mijiedarbību. Dzīnēja apgrējiem nokrītu līdz tādam īlēnumam, ka likas – pārārtīgi darboties pavasīs, es neticot notiekājām, pat pāris reižu izspiedis sajūgu, uzgāzēju, lai pārliecinātos, ka dzīnējs tiešām darbojas, jo tas neizdevēs gandrīz nekādas dzīvibas pazīmes – praktiski nekādu vibrāciju vai izteiku mehānisku troksnū! Un tas viss V2 dzīnējam ar 1321 kubikcentimetru darba tilpumu! Šādus brīnumus nudien man vēl nebija nācies vērot. Tikai kaut kur tālu, tālu aizmugurē pieklusināti murāja izplūdes sistēma. Tomēr tā bija tik neuzkrītīsa, ka varēja pat dzīrēt riepu šķirkustību uz rāpīja asfalta un vēja salkonu kīverē. Vienīgais, kas izjaucēs ieslīgšanu mirvānā, bija cilindru izvērsumā esošajā aizdedzēs slēdzenē plīvojīs atslēgas piekariņā, kas dazājusies pār tās korpusu. Pieķēri sevi pīdomas, ka sāku izprast šīs kombinācijas patiesos mērķus, t. i., radīt braucējam tādus apstākļus, lai nekas netrūkstētu baudīt skaistumā. Mani pat dzīma tāda divaina pilnības un harmonījas izjūta, kuru nemaz neviegās pārtraukt. Jo vairāk es brauc ar šo brīnumaino motociklu, jo vairāk tājā iemīļojos.

Nemot vērā dzīnēja klusos, nepiespiesto darbiņu un garos pārnesumus, atļauta braukšanas ātrumā ievērošana pīselē man sagādāja ievērojamas grūtības. Parasti, pārlēdzoties uz augstāku pārnesumu, es palajus uz dzīrēdi – ja dzīnēja tonis ievērojami pieauga, laiks pārslēgties –, nekādīgi nosakot arī motociklu ātrumā.

Braucot otrajā pārnesumā ar ātrumu 60 km/h, likās, ka dzīnējs vispār tik tikko ir pārsniedzis tulksīgais robežu. Pirmajā pārnesumā bez jebkādas raušīšanās vārī pārlēdzoties motociklu dzīnēja nervozitās var droši braukt līdz 40 km/h un tikai tad pārlēdzties uz otru pārnesumu.

Braucot par Riga sastrēgmundā +28 grādu temperatūrā, mani sāka pārņemt divainas izjūtas. It kā kaut kam mani vajadzēja satraukt, bet tas nenotika. Ilgu laiku isti nevarēja saprast, kāpēc tā. Pēkšņi man "pielēca" – sapratu, kas bija iemesls tik

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atšķirības no pārējiem motocikliem – plāta aizmugurēja riepa un šaura priekšēja –, ir nedaudz jāpāmaina bremžēšanas stilis. Šīs motociklam par

afalta vairs nesagādās braucējiem nekādas galvassāpes. Nemot vērā motocikla tehnikās un stila atš

AUTO ZINAS AUTO ZINAS AUTO ZINAS

LATVIJĀ IEVIESTA ERGO DUBULTOCTA

Latvijā ieviesta pirmā OCTA polise, kas darbosies pēc tiešo zaudējumu regulēšanas principa – ERGO DubultOCTA. Līdz ar jaunu produkta *DubultOCTA* ieviešanu tirgū, ERGO kļuvusi par pirmo apdrošināšanas sabiedrību Latvijā, kas klientiem piedāvā produktu ar tiešām zaudējumu regulēšanas principu. DubultOCTAs ipašniekiem tas ļauj pēc iekļūšanas satiksmes negadījumā vērsties pēc atlīdzības pie sava, nevis vainīgā transportlidzekļa apdrošinātāja. Tās būs papildu ērtības klientiem, kā arī radis lielāku uzticēšanos savam apdrošinātājam atlīdzību lēmumu pieņemšanā un atrākā to izmaksā. Galvenie ieguvumi *DubultOCTA* polises ipašniekiem atšķirībā no parastās OCTA būs gadījumos, kad negadījuma izraisīšanā daļēji atbildīgs būs pats *DubultOCTA* ipašnieks. Šādos gadījumos ERGO segs DubultOCTAs ipašnieka transportlidzeklim nodarītos zaudējumus pilnā apmērā. Piemēram, visbiežāk sastopamākais daļītās vaines veids ir 50:50, OCTA polises ipašniekiem šādos gadījumos apdrošinātāji visbiežāk veiktu atlīdzību izmaksu tikai 50% apmērā.

Sobrīd Latvijas OCTA sistēmā noteiktā kārtība paredz, ka atlīdzības ceļu satiksmes negadījumā cietuši persona pieprasīta no tās apdrošināšanas sabiedrības, kas apdrošinājusi avārijas izraisītāju civiltiesisko atbildību (OCTA). Savukārt ERGO *DubultOCTA* paredz, ka atlīdzības saņemšanai cietušais var vērsties pie sava apdrošinātāja – ERGO, kas veiks zaudējumu atlīdzīšanu *DubultOCTA* klientam.

Lilita Čudare, ERGO Transportlidzekļu, CTA un personu apdrošināšanas departamenta direktore: "ERGO ir pirmā apdrošināšanas sabiedrība Latvijā, kas izstrādājis OCTA produktu ar ietvertu tiešo zaudējumu regulēšanas pakalpojumu. Tas nozīmē, ka turpmāk ceļu satiksmes negadījumā cietušais *DubultOCTA* klients var vērsties pie ERGO, kas izmaksās atlīdzību vainīgā transportlidzekļa apdrošinātāja vietā. Īpaši izdevīgi tas ir tādā gadījumā, ja vainīgā puses apdrošinātājs attiecīgā reģionā nav pārstāvēts, un apdrošinātāji personali ar avārijā cietušo auto jāmēro tālāks ceļš līdz vainīgā puses apdrošinātājam, lai atrātītu bojāto auto un nokārtotu nepieciešamās formalitātes atlīdzības saņemšanai. ERGO klienti zaudējumus var pieteikt ne tikai kārtīenē, bet arī mājas lapā, aizpildot zaudējumu pieteikumu un dodoties pie kāda no ERGO sadarbības partnera – servisa. ERGO ir plašs sadarbības partneru loks visā Latvijas teritorijā. ERGO *DubultOCTA* klientam atlīdzības saņemšanas procesu padara daudz ērtāku, ļaujot ietaupīt laiku un nesatraucoties, kāda apdrošinātāja OCTA polise ir vainīgajai pusei un kad tiks veikta atlīdzība. Tāpat tas sniedz arī drošības sajūtu, jo sadarbība notiek tikai ar savu izvēlēto apdrošinātāju, pie kura polise ir iegādāta."

ATSĀKUŠĀS NOTEIKTU MARKU AUTO ZĀDZĪBAS

If apdrošināšana rīcībā esošā informācija liecina, ka kopš gada sākuma Rīgas reģionā ir nozagtas jau 14 *Honda Civic* automašinas. Savukārt 2009. gadā komūnā visā Latvijā tika nozagtas tikai 6 šīs markas automašinas. Parzaglū



upuriem kļūst jaunas automašinas, visbiežāk ar plašāku komplektāciju, taču rūpīcās drošības aprīkojumu.

Iluta Šķipsna, If Apdrošināšanas Atlīdzību pieteikšanas centra vadītāja, stāsta: "Kopš maija sākuma esam saņēmuši jau 3 pieteikumus par 2006., 2007. un

2008. gada izlaiduma *Honda Civic* zādžībām. Tāpēc iesakām šo auto marku iepriekš uzmanīties un pievērst uzmanību sava auto drošībai, domājot par papildus pretaizdzīšanas ierīču uzstādīšanu, jo acīmredzot ražotāja uzstādītās pretaizdzīšanas un signalizācijas sistēmu neutralizēšana zagļiem grūtības nesagādā. Jebkurā gadījumā, If KASKO polišu iepriekš uzmanību nav jāuztraucas, mēs kompensējam nodarītos zaudējumus gan zādžību mēģinājuma, gan automašinas zādžības gadījumā, ja tiek konstatētas ielaušanās pazīmes īpašumā."

Pāšlaik If apdrošināšana rīcībā esošā informācija ļauj izdarīt pieņēmumu, ka automašīnas netiek zagtas, lai tās realizētu detaļas. Visticamāk, tās tiek transportētas pāri robežām.

Pagājušajā gadā jau brīdinājām autoīpašnieku par līdzīgām tendencēm auto zādžībās, kad auto zādžības tika zagtas mērķtiecīgi, noskatītai automašīnai iepriekš neutralizējot oriģinālo signalizāciju un imobilaizeri. Nereti automašīnas un tās lietotāja dienas gaitas tiek izsekotas, tiek novērota automašīnas novietošanas vieta (pie darba vietas, pie dzīvesvietas), tiek apsekota tuvākā teritorija, kaimiņi, un automašīna tiek mehāniski uzlauzta vai aizvilkta, vai arī notiek ielaušanās mājokļi nakts laikā. Zagļi iekļūst mājokļi nakts laikā caur logiem vai palīgtelpām, retāk – telpās tiek ieplūdināta gāze, tādējādi nodrošinot ciešāku mīgu saimniekiem, un tiek nozagtas auto atslēgas un dokumenti, kas visbiežāk viegli atrodami viesistabās vai priekšnamos, un, saimniekiem guļot, auto tiek klusi aizbraukts.

BEZSKANAS ELEKTROMOBIĽUS AIZLIEGS

ASV pieņems likums, kas nosaka, ka šajā valstī ekspluatējamie elektromobiļi jāapgādā ar mākslīgas skaņas ierīcēm. Dokumenta pieņemšanu rosināja Amerikas aklo cilvēku apvienība, kas norādīja, ka aklie un vājredzīgie cilvēki pierāduši tuvojošās automašīnu atpazīt pēc skaņas, tādēļ elektromobiļi, kas pārvietojas praktiski bez skaņas, šādiem cilvēkiem var radīt nopietnas briesmas.

18 mēnešu laikā Nacionālā ceļu kustības drošības administrācija izstrādās attiecīgu reglamentu, bet autoražotāji šo sistēmu triju gadu laikā ieviešis visos sērijeivē elektromobiļos.

SEAT DOD PĒDĒJO IESPĒJU

Vācu autogigants Volkswagen nolēmis dod pēdējo iespēju savai spāņu struktūrvienībai Seat. Spāniem nākamo 5 gadu laikā būs noņemti jāsamazina izdevu-



mi un jāpacenšas sasniegta kaut minimālu peļņu. Volkswagen vadību var saprast, jo Seat ir vienīgā no visām Volkswagen AG ietilpstostajām kompānijām, kas strādā ar zaudējumiem. Spānu uzņēmuma vadītājs Džeims Murs atzīst, ka Seat tā būs pēdējā iespēja mainīt savu likteni, stāvokļa noņemtību, apstiprinot ar vārdiem: "Gadījumā, ja tagad tiek pieņemts lēmums par kompānijas pārdošanu, mums potenciālajam pircējam vēl nāksies piemaksāt."

Lai panāktu to, ka kompānija kļūst rentabla, Seat nāksies maksimāli noslogot savu rūpniecību jaudas. Pagaidām tās noslogotas par 60%, taču, lai nonāktu līmenim, kas nenes zaudējumus, jājasniedz vismaz 67%-68%. Lai to nodrošinātu, nāksies izstrādāt vairākus jaunus modeļus un noņemti uzlabot pārdošanas rādītājus ārējos tirgos.

BRĪVO ROKU SISTĒMA MOTOBRAUCĒJIEM

Dzīvojot pilsētā un ikdienā pārvietojoties ar motociklu vai motorolleru, var ietaupīt ievērojamu naudas žūksni, jo degvielas un stāvvietu cenas šobrīd ir visai augstas. Bez daudzajiem motocikla plūsniem ir arī savi mīnus – laikapstākļi, ceļu stāvoklis, neadekvāti liela transporta nodeva un tas, ka nekad nedzirdzi, kad tevi kāds grib sazvanīt.

Austrāliešu kompānija BlueAnt, kas specializē-

jas dažādu bezvadu sakaru līdzekļu izstrādē, piedāvā virknī produkta motobraucējiem – *Interphone*.

Aprikojot motobrauceja ķiveri ar *Interphone*, motociklists var klausīties radio, saņemt telefona zvanus un atbildēt uz tiem, dzirdēt navigācijas iekārtas norādes.

Sakaru ierīces ir sadalītas trijās grupās – F2, F3, F4.

F2 – viss vienkāršākā ierīce, kura paredzēta telefona sarunām un, lai klausītos GPS norādes un mūzikas ierakstus.

F3 – paredzēta diviem motobraucējiem (motociklists + pasažieris) bezvadu savstarpējai sazinājai. Šīs sakaru ierīces akumulators ļauj ar vienu bateriju uzlādi runāt astoņas stundas.

F4 – ietver sevī visas funkcijas, kuras ir F2 un F3, bet papildu iespēja ir savā starpā sazināties jau vairākiem motobraucējiem, jo uzveršanas attālums ir 500 metri.

Nenoliedzama šīs iekārtas labākā īpašība ir tā,

ka nevajag likt uztvērēju jakas kabatā un, uzvelkot un novelket ķirveri, domāt, kā nejauši nenoplēst vadus. *Interphone* būs lielisks palīgs moto braukšanas apmācības instruktoriem, treneriem un tiem, kuri mīl ceļot. *Interphone* cena atkarībā no modeļa un komplektācijas no Ls85 līdz Ls239.



Latvijā *Interphone* produkciju izplata Kristera Serģa motocentrs Rīga, Pildas iela 16b, tālr. 67112256 www.sergis.lv, e-pasts: ksm@sergis.lv

AUTOINFO PARAKSTA CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS HARTU



Divpadsmitajā maijā viesnīcas *Bergs* konferenču zālē, klātesot Latvijas Republikas satiksmes ministram Kasparam Gerhardam, Eiropas Komisijas pārstāvniecības vadītāji Iveta Šulcī un Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektora projektu vadītāji Marijai Teresi Sansai Villegasai, tika parakstīta Eiropas Ceļu satiksmes drošības harta. Hartu parakstīja divdesmit viens pārstāvis no Latvijas medijiem, pašvaldībām, sabiedriskajām organizācijām, finanšu institūcijām un komercstruktūrām.

Eiropas Ceļu satiksmes drošības harta ir institūciju, organizāciju un uzņēmumu apņēmā uzlabot satiksmes drošības situāciju. 2010. gada aprīlī Hartai bija jau vairāk nekā 1800 parakstītāji, kas ar savu iniciatīvu gatavību izpratni par ceļu satiksmes drošību ar kopīgu mērķi – dot savu ieguldījumu negadījumos bojāgājušo skaita samazināšanā.

Eiropas Komisijas apkopotie statistikas dati par ceļu satiksmes negadījumiem un tajos cietušajiem Latvijā ir cerīgi. Vēl 2001. gadā Latvijā bija vislielākais satiksmes negadījumu upuru skaits, bet pēdējos gados situācija būtiski uzlabojusies. Kaut arī uz valsts ceļiem bojāgājušo skaits joprojām ir liels (2009. gadā – 112 bojāgājušie uz miljonus iedzīvotajiem), no 2001. līdz 2009. gadam šīs skaits ir samazinājies par 54% (vidēji Eiropā – par 35%). Šīs pārmaiņas liecina par apņēmību uzlabot esošo situāciju valstiskā līmenī.

Satiksmes ministrs "podomju" stilā lieljās, ka veiksmīgas darbības rezultātā Latvijā ir samazinājies ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita, tādā veidā esam pirms termiņa izpildījusi Veronas līguma uzdevumus. Par veiksmes formulu ministrs uzskatīja sodu bardzību, Ceļu policijas un CSDD darbu, kuri veiksmīgi iekāstē soda naudu. Kaspars Gerhards minēja, ka satiksmes drošību ļoti uzlabošot uz privātās partnerības moduļa iegādātie fotoradarai.

Latvijas Automoto biedrība (LAMB), LAMB prezidents, Ceļu satiksmes drošības padomes loceklis Juris Zvirbulis:

"Šodien notikušo Eiropas Ceļu satiksmes drošības hartas parakstīšanu vērtēju kā kvalitatīvi un kvantitatīvi jaunu soli gan satiksmes negadījumu mazināšanā, gan kopējās izpratnes veidošanā par satiksmes drošību kā visas sabiedrības, ne tikai nozares pārstāvju prerogatīvu. Visi Latvijas iedzīvotāji ir arī satiksmes dalībnieki, un iespējamie ceļu satiksmes negadījumi neapdraud tikai nozares speciālistus.

Harta paredz ne tikai simboliski atbalstīt satiksmes drošību, bet arī trīs gadu laikā iestot konkrētus pasākumus, tādēļ ferosinām pēc gada organizēt hartas parakstītāju no Latvijas puses kopēju tikšanos, lai pārrunātu pasākumu norisi. Tas būtu zināms atskaites punkts, kas liktu mobilizēties un aktivizēt pasākumu iestenošanu."

Izdevniecība *AutoInfo*, Kaspars Bergmanis:

"Jau vairākus gadus cīnāmies, lai mūsu auto vadītāji brauktu pa tūriem un drošiem ceļiem ar sakārtotu infrastruktūru. Saprotu, ka mēs kā plāssaziņas līdzeklis varam būt laba saite starp pilsoņiem, kuri aktīvi piedalās ceļu satiksmē, un atbilstīgām valstis un pašvaldību institūcijām, kuru pienākums ir nodrošināt kārtību un drošību uz Latvijas autoceļiem."

Laikraksta *AutoInfo* izdevniecība mudinājis citus Eiropas Ceļu satiksmes drošības hartas parakstītājus ziņot redakcijai par aktivitātēm, tādā veidā padarot tās redzamas gan ziņu portālā www.AutoNews.lv, gan laikrakstā *AutoInfo*. Izdevniecība apsver iespējas sadarboties ar citiem hartas parakstītājiem, lai izstrādātu ceļu satiksmes drošības darbības nākotnē.

Zīmīgi, ka hartas parakstītāju vidū bija atbildīgas amatpersonas no Jelgavas, Rīgas, Jūrmalas un Valmieras domes, kur ceļu stāvoklis ir kritisks.

MOTOSACENSĪBU KALENDĀRS

P	O	T	C	P	S	Sv
1	2	3	4	5	6	
			LAMA MX 5.p. Aizpute			
			MX Pilādžu kauss Stelpē			
7	8	9	10	11	12	13

Kompaktie sedani - tautas kalpam vai ģimenei?

(Turpinājums no 2. lpp.)

emblēmu, ir ekonomiski veiksmīgs uzņēmums. Korejiešu ševoleti iemantojuši demokrātisku un gana uzticamu automobiļu slavu. Jaunais modelis Chevrolet Cruze normaina šis markas labi pazīstamo kompaktklases auto Lacetti, lai gan pēc visiem parametriem izskatās klasī pārāks. Cruze ir pirmsais modelis, kas tapis uz General Motors jaunās platformas



mas. Pēc izceļsmes Cruze ir pilnīgs kosmopolīts – dizains veidojis Korejā, motori īemti no pašreizējās Daewoo un Chevrolet gammas, bet piekari radījuši vācieši no Opel, un izrādās, ka viss Cruze ir būvēts uz jaunās Opel Astra platformas.

Vizuāli Cruze padievis gana izteiksmīgs, un konkurenšu vidū to nevar nepamanīt. Sevišķi savdabīgs ir priekšdaļas noformējums – uz spārniem izstieptie lukturi, motora



pārsegas izteiktais sānu kantējums un radiatoria restes šķērsojošā virsbūves krāsas līnija. Aizmugurējā optika šķiet kaut kur agrāk jau redzēta, taču – kam tas rūp, ja Cruze pāraudzis visus kompaktos sedanus un uz ielas cilvēki pat atskatās – kas tas par neredzētu auto! Šķiet, ka Cruze dizains tapis citā GM produkta – austrāliešu Holden HSV Clubsport brutālā sedana (Britu salās to tirgo kā Vauxhall VX8) – iespaidā. Akmens cītā fiziķu un sedana

virsbūvei sākumā neļauj novērtēt Cruze klases piederību, var pat likties, ka tas konkurēs ar Opel Insignia vidējā klasē. Jo Cruze izmēri ir iespiedīgi – garums 4597 mm, plātums 1788 mm, augstums 1476 mm, riteņu bāze 2685 mm. Chevrolet ir garāks par vairumu kompakto sedanu, jauno Mazda3 ieskaidot, par Toyota Corolla un Honda Civic sedaniem nemaz nerunājot. Garumā Cruze tikai par 21 mm

Degustētais auto ir bagātīgā LT komplektācijā un aprikojots ar 1,8 l benzīna dzinēju un jaunu automātisko sešpakāpu pārnesumkārbu. Pie Cruze dizaina galvenokārt strādājuši korejieši, bet ar auto piekari darbojušies vācu inženieri no Opel. Tādēļ nav nekāds brīnumis, ka Cruze gaita ir eiropeiski stingra un precīza. Vairāk, nekā varēja cerēt, iepriecīna arī Cruze vadāmiba. Par spīti nedaudz sintētiskā stūres pastiprinātajai darbībai, vadāmiba ir precīza un auto reakcijas saprotamas un adekvātas. Pēc gaitas īpašībām Cruze ir galvas tiesu pārāks par visiem iepriekšējiem korejiešu ševelē. Patiesībā jāteic, ka Cruze vadāmiba un gaitas īpašības ir pat labākas, nekā kompaktklases sedaniem pierasts, jo viss sportiskums šajā segmentā parasti tiek hečbeķiem. Taču brauciens atklāja arī Cruze vājo vietu, un tā ir automātiskā pārnesumkārba – sešpakāpu "automāts" pārtur pārējas uz nākamo robu un kā neguds griež 1,8 litru motoru, it kā kāds aiz pārskatišanās būtu šeit pieskrūvējis vecu četru ātrumu kārbu no pagājušā gadsimta. Rezultātā kāda trešdaļa no 141 ZS ar troksni aiziet garām riteņiem un motora pieklājīgā jauda neatbilst reālajai dinamikai. Rāmai ripināšanai šim dzinēja un kārbas tandemām varbūt nav ne vinas, bet 141 ZS jauda sola neaprobežoties ar ripināšanu, un tad nākas piedzivot viļšanos, jo ātrumkārba neļauj motoram atraisīties. Tāpēc arī mūsu Cruze vidējais degvielas patēriņa rādītājs 7,9 l/100 km pārsniedza rūpīcas uzrādītos 6,8 l/100 km.

Degustētais auto ir bagātīgā LT komplektācijā un aprikojots ar 1,8 l benzīna dzinēju un jaunu automātisko sešpakāpu pārnesumkārbu. Pie Cruze dizaina galvenokārt strādājuši korejieši, bet ar auto piekari darbojušies vācu inženieri no Opel. Tādēļ nav nekāds brīnumis, ka Cruze gaita ir eiropeiski stingra un precīza. Vairāk, nekā varēja cerēt, iepriecīna arī Cruze vadāmiba. Par spīti nedaudz sintētiskā stūres pastiprinātajai darbībai, vadāmiba ir precīza un auto reakcijas saprotamas un adekvātas. Pēc gaitas īpašībām Cruze ir galvas tiesu pārāks par visiem iepriekšējiem korejiešu ševelē. Patiesībā jāteic, ka Cruze vadāmiba un gaitas īpašības ir pat labākas, nekā kompaktklases sedaniem pierasts, jo viss sportiskums šajā segmentā parasti tiek hečbeķiem. Taču brauciens atklāja arī Cruze vājo vietu, un tā ir automātiskā pārnesumkārba – sešpakāpu "automāts" pārtur pārējas uz nākamo robu un kā neguds griež 1,8 litru motoru, it kā kāds aiz pārskatišanās būtu šeit pieskrūvējis vecu četru ātrumu kārbu no pagājušā gadsimta. Rezultātā kāda trešdaļa no 141 ZS ar troksni aiziet garām riteņiem un motora pieklājīgā jauda neatbilst reālajai dinamikai. Rāmai ripināšanai šim dzinēja un kārbas tandemām varbūt nav ne vinas, bet 141 ZS jauda sola neaprobežoties ar ripināšanu, un tad nākas piedzivot viļšanos, jo ātrumkārba neļauj motoram atraisīties. Tāpēc arī mūsu Cruze vidējais degvielas patēriņa rādītājs 7,9 l/100 km pārsniedza rūpīcas uzrādītos 6,8 l/100 km.

CHEVROLET CRUZE VĒRTĒJUMS

Plusi: atraktīvs auto dizains gan no ārpuses, gan salonā, vienmērīga gaita, vilinoša cena.

Minusi: automātiskā ātrumkārba nav uzdevumu augstumos, braukšanas entuziasmom tomēr pietrūks sportiskuma.

Slavējams dizaineru darbs gan eksterjerā, gan interjerā,

tajiem 100 kilometriem.

Cruze ir krietni kvalitatīvāks auto nekā visi lidzīnējie Chevrolet. Un, ja izvēlēsies Cruze par savu ģimenes auto, radi un kaimiņi uzzīmē ievēros, ka tev ir jauns auto. Protams, arī šis sedans nav tik praktisks, kāds būtu hečbeķs, taču vismaz dizaina ziņā ir tikpat sportisks. Pašlaik Chevrolet piedāvā tikai sedanu, bet vēlāk parādišoties arī Cruze ar hečbeķa tipa virsbūvi.

DEGUSTĀCIJAS SECINĀJUMI

Ļaužu prasības pret auto mūsdienās arvien pieauga. Neticami īsā laikā mēs visi esam pieraduši pie tāda komforsta limeņa, kāds pirms gadiem desmit bija pieejams tikai nedaudzīm izredzētajiem. No elektriski atveramiem logiem un regulējamiem spoguļiem šodien nevai kāds atteiktos. Kā obligātu lietu uztveram arī vismaz gaisa kondicionieri, ja ne automātisku klimata kontroles sistēmu. Un parasta radio vietā pieprasām jau rūpīcā iebūvētu audiosistēmu ar CD, vēlams arī MP3, USB pieslēgvietām. Daudzīm jau iestājiesies atkarība arī no kruizkontroles un navigācijas ierīcēm... Par absolūtājiem jaudas un ātruma parametriem šeit labāk nerunāsim, jo likuma atļautajās robežās šodien labi brauc jebkurš jauns auto, un ceļu satiksmei tācu valda viela likums un viena taisnība visiem, vismaz tā tam vajadzētu būt...

Abi degustētie auto lieliski apmierina visas mūsdieniņu lietotāja vajadzības un perfekti iederēsies visu to cilvēku dzīvē, kuru pašmērķis nav sava ego spodrināšana ar dārgas automašīnas palidzību. Fluence ir neticami liels un ērts auto par mazu naudu, savukārt Cruze dizaina ziņā liek nobālēt pat dažiem Premium klases sedaniem. Latvijas apstākļos šādi auto būtu gana prestiži dienesta vāģi pat augstākā limeņā vadītājiem visās valsts un pašvaldību



kā arī bagātīgs aprīkojums kompensē Cruze automātiskās ātrumkārbas tehnisko mazspēju. Degustētais auto Chevrolet Cruze 1,8 (A/T) LT cena ir Ls 12 941. Šķiet, ka optimālā Cruze modifikācija būtu auto ar 1,6 vai 1,8 litru benzīnieku (pieejams arī 2,0 litru 150 ZS dizelis) un ar manuālo piecpakāpu kārbu. Mehāniskās kārbas un tiešām pietiekamais LS aprīkojuma izvēle lājtu ietaupīt gandrīz 3000 euro, kā arī vismaz litru benzīna uz katriem nobrauk-

budžeta iestādēs un uzņēmumos, kurus uzturam par savu nodokļos samaksāto naudu. Jo kurš gan vēlas, lai politiku ieceltie ierādīji un direktoriņi dižotos ar Premium klases auto uz mūsu rēķina?! Un tāpēc valsts amatpersonu dienesīta auto izvēli ir jānosaka tikai un vienīgi tārīgi pragmatiskiem apsvērumiem – cena, ietilpība, funkcionalitāte, ekspluatācijas izmaksas. Emocionālais patik/nepatik kritērijs lai paliek privāto auto pircējiem!

SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISO TRANSMISIJU REMONTA CENTRS



Artilērijas iela 48, Riga
Mob.t.: 266 766 11, 29 2345 03

Silver Crown

AUTO INFO **WWW.AUTONEWS.LV**

REKLĀMA AUTOINFO MEDIJOS
BEKI MĀJA

29225389

service@autonews.lv

AUTOVEIKALS
MAZDA 6 un 626

Jāņas rezerves daļas uz vietas un pēc pasūtījuma

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

9-19
10-15

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 šārnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaiņu, bremžu disku apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un rullu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.

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



MOTOEKSPORTA

NE TĀ KĀ VISIEM – HYOSUNG GV 650 EFI



AIGARS EVARDSONS
Augums 176 cm
Svars 83 kg
Motobraucēja stāžs 31 gads

– Kādi motocikli šobrīd tiek izmantoti Valsts policijā?

– Policistu rīcībā ir BMW, Honda un Suzuki motocikli.

– Jūs savā išpašumā esat iegādājies Latvijā ne pārāk izplatītu motociklu, varētu pat teikt – eksotisku braucamriku, – *Hyosung GV 650 EFI*. Vai jūs varētu padalīties iespaidiem ar mūsu lasītājiem par savu pirkumu?

– Pirms izšķirošas par labu *Hyosung* motocikla iegādei, meklēju lietotāju atsausmes par šo braucamo. Latvijā ir tikai divi šādu motociklu išpašnieki, un loģisks, ka te praktiski neko nebija iespējams uzzināt. Ar e-pasta starpniecību sarakstījos ar *Hyosung GV 650 EFI* išpašniekiem Krievijā, Ukrainā, Baltkrievijā. Mani ļoti pārsteidza motociklu išpašnieku pozitīvie komentāri. Pozitīvās atsausmes arī bija tas, kas nosvēra svaru kausus par labu *GV 650*. Nenem vērā, ka esmu 176 cm garš, šis motocikls ir ideāli piemērots manam augumam. Mazāka auguma motobraucējam, iespējams, būs neērti, jo saīdzinoši tālu ir izvietota bremžu un ātrumu pārslēgšanas svira. Normāli braucot, motocikls patēri 4,8 l benzīna uz 100 km. Motocikla uzvedība uz dažādu segumu ceļiem ir labi prognozējama.

Kā mīnusu gribētu atzīmēt aizdedzes atslēgas atrašanās vietu. Tā atrodas diezgan neērtā vietā – bākas kreisās pusēs sānā. Nākas ļoti pastiepties uz priekšu, lai izslēgtu aizdedzi. Aizmugurējā spārna daļa, kur nostiprināts numurs, varētu būt gaumīgāk izveidota, taču kopumā ar savu izvēli iegādāties *Hyosung GV 650 EFI* esmu ļoti apmierināts.

– Vai, iegādājoties tik eksotisku motociklu, nebiedēja iespējamās nopietnās problēmas ar rezerves daļu piegādi?

– Protams, mani uztrauca rezerves daļu pieejamība, bet, izpētot situāciju, sapratu, ka jebkuru detaļu varu saņemt 10 dienu laikā. Pozitīvi ir tas, ka analogas klases motociklu detaļas ir vairākās reizes dārgākas. Turklat *Hyosung* dileris Latvijā nodrošina divu gadu garantiju.

– Paldies par interesantu intervīju! Novēlam jums un jūsu motociklam daudzus kilometrus bez raizēm!

Nemot vērā, ka parasti motociklu neatņemama sastāvdaļa ir arī to išpašnieki, mūsu izdevuma šā mēneša viesis ir Latvijā ļoti reta braucamriķa *Hyosung GV 650 EFI* išpašnieks, LR IeM Valsts policijas koledžas direktors Aigars Evardsons.



– Aigars, izrādās, ka jūs esat ne tikai Valsts policijas koledžas direktors, bet arī liels motobraukšanas entuziasts.

– Ar motociklu braucu jau kopš 1979. gada. Esu aktīvs motofans. Jaunībā ir iznācis arī pasportot, veikt dažādus tehniskus uzlabojumus saviem motocikliem. Esu beidzis Priekuļu laukumiņiecības tehnikumu, un tehnika man ir sirdslieta.

– Kā jūsu sieva vērtē šādu aizraušanos ar motocikliem?

– Manai sievai arī ļoti patik motocikli, esam kopā daudz ceļojuši. Turklat motocikls ir ļoti praktisks braucamais – sākoties motosezonai, varam krietiņi ietaupīt uz degvielas rēķina.

– Vai tā ir tiesa, ka jūs organizējat arī Ceļu policijas darbinieku, kas savu ikdiens pienākumu pildīšanā pārvietojas ar motocikliem, motobraukšanas kvalifikācijas paaugstināšanas kursus? Kā tas notiek?

– Sākoties motosezonai, visi policijas darbinieki, kuri savā dienestā pārvietojas ar motocikliem, veic vienas dienas teorētisko un praktisko mācību kursu.

Kursu uzdevums ir atjaunot zināšanas, pirms policisti dodas pildīt savus darba pienākumus uz Latvijas ceļiem. Apmācību laikā motopoliciisti sešas stundas trenējas savaldīt motociklu. Par apmācību poligonu tiek izraudzīta sporta kompleksā 333 trase.

Savukārt teorētisko kursu laikā policisti apgūst motocikla vadīšanas fiziku, t. i., kā izvēlēties pareizās trajektorijas un bremzēšanas tehniku.



TEHNISKĀ SPECIFIKĀCIJA

Ražotājs: *Hyosung*
Modelis: *GV 650 EFI*
Dzinējs: šķidruma dzesēšana, DOHC, 4 vārsti
Starteris: elektriskais
Dzinēja tilpums: 647cm³
Barošana: elektroniskā degvielas iešprice
Jauda: 80 ZS pie 9000 apgr./min
Dzinēja tips/cilindrū skaita: V-2
Galvenais pievads: siksna
GxPxA: 2430x840x1150mm

Klirens: 160 mm

Svars: 218kg

Ātrumkārba: 5 pakāpju, manuālā

Bremzes: 2 diski priekšā, viens aizmugurē

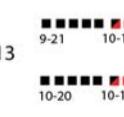
Riepas: 180/55-ZR17 aizmugurējā, 120/70-ZR18 priekšējā

Degvielas tverne: 16 litri

Sēdekļa augstums: 705 mm

Rīga, Ganību Dambis 23b
tālr. 67 381 728 mob. t. 29 296 613

Rīga, Mūkusalas iela 63
mob. t. 29 509 623



Hyosung GT125R - Ls 2650

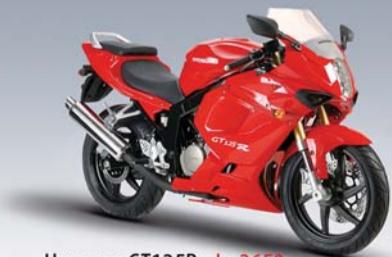
Hyosung GV 125c - Ls 2500

Hyosung GV 650 - Ls 4000

Hyosung RT 125 D - Ls 1900



Tirdzniecība • Remonts • Līzings
Hyosung dileris Latvijā
www.skutercentrs.lv, info@skutercentrs.lv



Hyosung RX 125SM - Ls 1900

Hyosung RX125D - Ls 1900



LĒTAS ZIEMAS RIEPAS NO ZVIEDRIJAS!

Pils riegu serviss kravas un vieglajiem auto.
Jaunas, atjaunotas, lietotas riepas un diskī.
Lielākais lietotu riepu tirgus Latvijā.
Izvēle no apm. 10 000 riepām.
Vairum un mazumtirdzniecība.
Tālr.: 65030483, 29252205
e-pasts: jakoby@apollo.lv
www.piepagraba.lv

REZERVES DALĀS

Amerikānu automašīnām
Jauns veikals!
Rīga, Rumbulas ielā 16
Darba dienas: 9.00 - 18.00
Sestdiena: 10.00 - 14.00
Svētdiena: slēgts

AUTO RITMS
STŪRES IEKĀRTU
HIDRAULISKO/MEHĀNISKO AGREGĀTU
DIAGNOSTIKA, REMONTS
DARBIEG GARANTĪJA 1 GADS
VIEGLO A/M UN M/AUTOBUSU
ATJAUNOŠANA PĒC
CS NEGADĪJUMA
VIRSBŪVES KRASOŠANA
RITOŠĀS DAĻAS REMONTS

v4motors SIA

15 gadu pieredze auto remonta jomā



AUTOMĀŠĪNU ELEKTROIEKĀRTU DIAGNOSTIKA. Iespēja izbraukt pie klienta.
ELEKTROIEKĀRTU REMONTS.

STŪRES MEHĀNISMU,

sūkņu remonts,
diagnostika.
Garantija.
SIA "RIKOMA"
A. Čaka 90, Rīga
Tālr: 29427911, 67287907
katru dienu no 11.00 līdz 23.00

Auto Plus



AUTODALAS
no AMERIKAS

Brīvības 390 67520018 | Kurbada 6 67281822 | 6.Astres 5b 67598312

Ādmīnu ielā 5/7, Rīgā, LV-1009
Tālr. 67244161, fakss 67244228
http://www.v4motors.lv

- Ritošās daļas diagnostika un remonts
- Visa veida virsbūves remonta darbi
- Tehniskā apkope, dzīnēja diagnostika
- Auto pretaizdzīšanas sistēmu
- **GEMINI**
ALARMS SYSTEMS
un LASERLINE pārstāvīs Latvijā (konsultācijas, tirdzniecība, serviss)
- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

MAZDA HONDA AUTO SERVISS

RITOŠĀS DAĻAS DIAGNOSTIKA UN BREMŽU PĀRBAUDE

- Visu veidu remontdarbi
- Jaunas un lietotas rezerves daļas
- Dzinēja diagnostika

Artiļerijas ielā 5,
Rīga, t. 67316421, 29542806

Rūjienas ielā 2,

Rīga, t. 67313050, 29569746

RADIATORI

TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA,

ALUMINIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVISS

KONDICIONIERU UZPILDĀŠANA

Granīta ielā 3

tālr. 67372925

mob. t. 26517338

www.oppozit.lv

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, Matisa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

SAGATAVOJAM AUTO T/A
NOVĒRŠAM T/A KONSTATĒTOS DEFECTUS
ATJAUNOJAM AUTOMĀŠĪNAS PĒC CSNG
KONDICIONĒŠANAS SISTĒMAS
PĀRBAUDE, REMONTS, UZPILDE

AUTO NOMA · SERVISA PAKALPOJUMI · AUTO REZERVES DAĻAS · LIETOTU AUTOMĀŠĪNU TIRDZNIECĪBA

Auto noma: +371 67627345; 29482510
Autoserviss: +371 67627339; 29405747
Lietotas rezerves daļas: +371 67627095; 26437437
Automāšīnu tirdzniecība: +371 26322345
e-mail: office@varans.lv

Varāns
AUTO CENTRS

Mūkusalas iela 72 b/d,
Rīga LV-1004, Latvija
www.varans.lv