

BEZMAKSAS



2. LPP

8. LPP



4. LPP



1., 6. LPP



KRONSAUTO

Rīga,
Dzelzavas iela 90a,

Autoserviss
Tālr.: 22008846
e-pasts: serviss@kronsauto.lv

Rezerves daļas
Tālr.: 22008849
e-pasts: parts@kronsauto.lv

Virsbūvju remonts
Tālr.: 26314900
e-pasts: andrejs@kronsauto.lv

Auto noma
Tālr.: 22008891
e-pasts: autonoma@kronsauto.lv

Darba laiks
Darba dienās: 8:00 - 19:00
Sestdienās: 10:00 - 16:00
Svētdienās: Slēgts
www.kronsauto.lv

NISSAN

AUTORIZĒTAIS NISSAN AUTOSERVISS

NISSAN AUTOMAŠĪNU RIEPU MAIŅAS IZCENOJUMI

MICRA, SUNNY - 14 LVL

ALMERA, ALMERA TINO, NOTE, TIIDA - 15 LVL

PRIMERA, MAXIMA, QASHQAI, X-TRAIL - 16 LVL

PATHFINDER, NAVARA, PICK-UP, TERRANO - 18 LVL

PATROL, PRIMASTAR, MURANO, 350Z - 20 LVL

SERVISA AKCIJA:
VISĀM NISSAN AUTOMAŠĪNĀM
DIAGNOSTIKA PAR BRĪVU!

Degustācija

«Dacia Duster» kā Latvijas politiķa ideāls

Agnis Krauja

Lai arī pēdējā laikā latviešu biežāk lietotais vārds ir „krīze”, dārgu un prestižu automobiļu koncentrācijas ziņā Rīgu joprojām var droši dēvēt par Baltijas Montekarlo, Latvijā ir arī pietiekami liels pulks braukt gribētāju, kurus neinteresē prestiži zīmoli, komforta aprīkojums un zirgspēki. Tie ir praktiski noskaņoti cilvēki, kas automobili saredz tā primāro uzdevumu — nokļūt no vienas vietas uz citu, paņemot līdzi arī pasažierus un mantas. Viņi nemaz negrib zināt, ar ko „Cayenne” atšķiras no „Hummer”. Viņi pat īpaši neinteresējas par piecgađīgu landkruizeru cenām lietoto automobiļu plačos, jo vēlas iegādāties pilnīgi jaunu mašīnu. Jaunu, bet iespējami lētu gan pirkuma brīdī, gan turpmākajā ekspluatācijā. Tieši par šādiem ļaudīm domāja franču „Renault”, kad radīja pirmo īsto mūslaiku tautas automobili „Dacia Logan”. Pa Latvijas ceļiem jau apmēram piecus gadus ripo desmitiem „Dacia Logan” modeļu, kā arī viens otrs „Sandero”. Šķiet, ka treknajos gados Latvijā dačele daļēji nospēlēja to pašu lomu, ko sešdesmito gadu hipijiem folksvāgena vaboliņe — svarīgāka par transporta funkciju kļuva vēstījuma nodošana — es nepiedalos! Nepiedalījos valsts nozagšanā, nepiedalos netīrājos politiku spēlēs, neat-

balstu oficiālo establišmentu — Saeimu un valdību... Nepretenciozajam „Logan” sedanam un „Sandero” hečbekam tagad seko „Duster” — lētākais džipiņš pasaulē!

Pagājušā gadsimta 90. gadu sākumā dažos Eiropas autotirgos jau tika piedāvāts

Jau sen zināms, ka prātīgi cilvēki Latvijā brauc nevis pa ceļa labo pusi, bet gan pa labāko pusi... „Duster” ir auto, ar ko droši var turēties ceļa labajā pusē, neatkarīgi no asfalta seguma nacionālajām īpatnībām.

pilnpiedziņas automobīlis ar nosaukumu „Dacia Duster”. Zem šā nosaukuma toreiz patiesībā slēpās bijušās sociālistiskās Rumānijas autobūves izstrādājums — apvidnieks „ARO-10”, kas pēc izmēriem un kvalitātes līdzinājās krievu bobikiem. Tāpēc nav

brīnums, ka mūdienu „Duster” vēsturi ziņā pielīdzināms „Nissan Qashqai”. Tātad kārtējais jaunpienācējs mazo krossoveru klubā pie „Hyundai Tucson”, „Kia Sportage”, „Mitsubishi ASX” un „Škoda Yeti”. Tāpat kā minētie auto, arī „Duster” pieejams ar priekšpiedziņu vai pilnpiedziņu, taču jebkurā versijā tas ir krietni lētāks. „Duster” ir gana prāvs auto. Pēc ārējiem izmēriem (garums 4315 mm, platums 1822 mm, augstums 1625 mm, riteņu bāze 2673 mm, klīrens 210 mm) dusters, salīdzinot ar kašaku, ir atlētiskāks — par 16 mm garāks un 39 mm platāks, kā arī par 10 mm augstāks un ar 43 mm garāku riteņu bāzi.

Kā pārliecināties iepriekšējo „Dacia” modeļu „Logan” un „Sandero” degustācijās, pret šo auto citi satiksmes dalībnieki pārāk bieži piemēro agresīvu braukšanas stilu. Tagad gan visiem šiem agresīvajiem tipiem vajadzēs pierauties, jo dusters nav logans, tas jau ir pavisam cits auto.

(Turpinājums 6. lpp)

IZVĒLE PALIEK TAVĀ ZIŅĀ

165/70 R13 Tigar Winter 1 TG T	19.00 LVL	31.00 LVL
175/65 R14 Interstate Winter IWT-2 84T	25.00 LVL	39.00 LVL
195/65 R15 Interstate Winter IWT-2 91T	29.00 LVL	47.00 LVL
195/65 R15 Vredestein Snowtrac-3 91T	39.00 LVL	57.00 LVL
205/55 R16 Interstate Winter IWT-2 94H	39.00 LVL	67.00 LVL
205/55 R16 Vredestein Snowtrac-3 91T	65.00 LVL	97.00 LVL
215/55 R16 Dunlop Graspic DS-2	49.00 LVL	115.00 LVL
225/45 R17 Interstat Winter IWT-2 91H	59.00 LVL	84.00 LVL

MELGA
RIEPAS DISKI SERVISS
www.melga.lv

MASKAVAS IELA 434, RĪGA
tālr. 67701616, 28301616, disk@melga.lv
SPORTA IELA 15, RĪGA
tālr. 67376463, melga@melga.lv

NEĻAUJ ZIEMAI SAGANDĒT AUTO!

15% atlaide

automobiļu krāsošanas darbiem!

Rudens akcija!

Basse Motors
Apūzes iela 12, Rīga
Tālr. 67808530
M.t. 28377344
info@basemotors.lv
www.basse.lv

Sadarbojamies ar vadošajām apdrošināšanas kompānijām. Konsultējam, novērtējam un nodrošinām pilnu remonta servisu.

Moto tests

BMW R 1200 GS Adventure tests



Ronalds Cimoška

Iedomājieties tādu situāciju: jūs ejat pa nomaļu grants lauku ceļu un baudāt kluso vasaras saulrietu, turot rokās pudelīti sava iecienītākā alus... Te pēkšņi no tuvākā pagrieziena, vieglā sānslidē šķiezdams akmeņus uz visām pusēm, jums virsū lido krietna bulļa platuma nezvērš un, saplosot apkārtējo mieru ar aizsmakušu lielkalibra ložmetēja kārtu no izplūdes sistēmas, palido garām, izgaistot skatienam milzīgā putekļu vērpētē... Nesagatavotiem cilvēkiem ar vāju nervu sistēmu tādus skatus labāk nepiedzīvot. Savukārt izdzīvojušajiem ļaujiet stādīt priekša šīs dienas galveno varoni — «BMW R 1200 GS Adventure».

Godīgi atzišos, ka uz „randiņu” ar šo motociklu devos, zināmas skepses devas nomākts. Ar ko gan var pārsteigt arhaiskais opozītdzinējs, kas ievietots monstrveidīgā konstrukcijā ar kopējo svaru 2,5 centneri? Turklāt, lai uzrāptos 910 mm augstajā tronī, vajag vai nu vadāt līdzī nelielu soliņu, vai arī

steidzamā kārtā iziet paātrinātos baleta kurusus. Vai tomēr šajā motociklā ir kaut kas īpašs, kas nav atstājis vienaldzīgu diezgan iespaidīgo šā modeļa cienītāju pulku? Kā nekā 30 ražošanas gadi ir nopietns vecums iecienītajam modelim. Mēģināsim noskaidrot.

Motocikls izskatās tiešām iespaidīgi. Kārtīgs „Heavy Metal”. Tikai šajā gadījumā ar mūzikas virzienu tam gan nav nekāda sakara. Iespaidīga piekare, drošības karkass, apakšrāmja cauruļu kilometri, metāla bagāžas kastes un motocikla masīvais korpuss apkārtējos iedveš nopietnu respektu. Ja savukārt runājam par motocikla izskatu, kaut kā pati par sevi uzprasās monumentālā atziņa, ka par gaumi tomēr nestrīdas. Izskatās, ka, konstruējot šo motociklu, no projekta tāmes ar treknu līniju tika izsvītota aile „dizains” un dubultoti cipari ailē „praktiskums”. Tieši praktiskums vislabāk raksturo „R1200GS Adventure”, un tā izpausmes ir vērojamas visdažādākajos risinājumos. Vērojot motociklu, pirmais, kas „duras” acis, ir neapmieramā virsbūve degvielas bākas rajonā —

piedodiet, bet motocikls, līdzinās grūsnam nilzirgam. „Adventure” „brālis” „R1200GS” izskatās krietni „slaidāks”.

Mocidamies ar dažādiem minējumiem par „grūtniecības” patiesajiem iemesliem (kā vēlāk atklājās — gandrīz visi bija kļūdaini), mēģināju domāt citādi — ja motocikla galvenais uzvars tiek likts uz funkcionalitāti, tad tam ir jābūt kādam praktiska pielietojuma elementam. Tikai tad, kad izdevās acis „iebāzt” zem plastikāta virsbūves paneļa, motocikls atklāja „grūtniecības” patiesos iemeslus. Tā ir milzīga degvielas tvertne!!! Par „benzīnbāku” nosaukt šo rezervuāru mēle īsti nepagriezās. Tikai nenokritiet no krēsla — rezervuāra tilpums ir 33 litri! Nemot vērā, ka „Adventure” vidējais degvielas patēriņš, īpaši nesaasinot uzmanību uz ekonomijas problēmām, ir aptuveni 6,2—6,3 litri uz 100 km, mūšsenais jautājums — kur ir tuvākā DUS? — pats par sevi kļūst ne visai aktuāls. Vismaz 530 kilometri ar vienu uzpildi — tas skan gana labi, vai ne?

Nemot vērā, ka konkrētais motocikls ir

paredzēts braukšanai pa visai apšaubāmas kvalitātes ceļiem, atšķirībā no bāzes modeļa, kas aprīkots ar lietajiem diskiem, „Adventure” ir uzstādīti spieķotie diski, kas spējīgi ne tikai „paciest” daudz lielākas „mocības” bez īpašām sekām, bet ir arī vieglāki (un — attiecīgi — lētāk) remontējami. Tieši šeit arī izpaudās kārtējā tehniskās domas uzvara pār estētisko — spieķojums acīm redzami atšķiras no ierastā veida. Spieķu pamatnes ir izvietotas nevis diska vidusdaļā, bet ārmaļā, turklāt tās atrodas ārpus riepas aplodas. Tikpat ērta ir arī pieklūšana spieķu galviņām — riteņa rumba veidota tukša. Šāds risinājums ļauj bez jebkādas piepūles turpat ceļa malā dažos mirkļos nomainīt salauztos spieķus.

Vecais pārbaudītais opozīta dzinējs, salīdzinot ar iepriekšējiem šīs sērijas motocikliem, ir nedaudz uzlabots. Jaunajā versijā tam ir 1170 cm3 darba tilpums, papildu 500 apgriezieni minūtē (starp citu, tas ir tas pats dzinējs, kas „HP2 Sport” modeli, atšķirība ir cilindru galvās, jaunajam GS ir divas aizdedzes sveces uz cilindru), „DOHC”, 8 vārsti un 110 ZS jauda pie 7,750 apgr./min. Maksimālais griezes moments tiek sasniegts pie 6000 apgr./min. Dzinējam ir samērā efektīva gaisa/ellās dzesēšanas sistēma, sešpakāpju ātrumkārbā un tradicionālais kardāna pievads.

„Adventure” ir daudz „BMW” modeļu tradicionālā piekare — priekšā „Telelever”, aizmugurē — „Paralever”.

Elektronika nav pametusi novārtā arī šo braucamo. Tas ir aprīkots ar ABS un ASC

(pretizslidēšanas) sistēmām, kuras pēc izvēles var „piežmieg”. Ļoti ērta izrādījās piekares regulēšanas sistēma (ESA) — 3 piekares regulējumi COMFORT, NORMAL un SPORT ir pieejami ar vienkāršu pogas nospiešanu. Nav nekādas nepieciešamības stāties malā, ņemt no bagāžas nodalījumiem ārā atslēgu un regulēt piekari. Piemēram, jūs atgriežaties mājās no ilgstoša ceļojuma, kura laikā ilgstoši ir bijis ieslēgts režīms NORMAL vai SPORT (nu nav tur vajadzības pēc citiem). Brīdī, kad ieraugāt lielu un lepnu uzrakstu „LATVIJAS REPUBLIKA”, ar vieglu pirksta kustību izvēlieties režīmu COMFORT, lai jaukās atmiņas par ceļojumu neizlidotu jums no galvas kopā ar pēdējām plombām.

Domāju, ka, ceļojot pa dzimtenes ārēm, šā motocikla īpašniekam režīms COMFORT varētu kļūt par pamata iestatījumu.

Komforta limenis. Braucot pa šoseju, motocikls sāka izturēties pret mani ļoti izaicinoši. Kaitināja mani, kaitināja, kamēr es padevos (vājš raksturs, ko lai dara!). Kreisās rokas īkšķis pretēji manai gribai (es taču teicu, ka motocikls vainīgs) nospieda pogu ESA, izvēlējās piekares režīmu COMFORT, un motocikls, strauji pagriežot stūri, nobrauca no šosejas... Tik lielas acis autobraucējiem man nebija gadījies redzēt, kad viņi ar klusu šausmu pilnu skatienu pavadīja tankam līdzīgo motociklu, kas brauca tiem garām pa pļavu vairāku metru attālumā no asfalta.

(Turpinājums 7. lpp)



2010. GADA 16. UN 17. OKTOBRĪ
PIEKTĀS JUBILEJAS TROFI-REIDA SACENSĪBAS
«KURLAND TROPHY 2010»
BALVU FONDS 6000 USD!

UZ PASĀKUMU TIEK AICINĀTI PIEDALĪTIES VISI AKTĪVIE UN MAZĀK AKTĪVIE APVIDUS AUTOMAŠĪNU ĪPAŠNIEKI KURZEMĒ UN VISĀ LATVIJĀ. TROFI-REIDA ORGANIZATORS IR APGUVIS JAUNAS TERITORIJAS, KURĀS PĀRBAUDĪT SAVAS BEZCEĻU BRAUKŠANAS SPĒJAS VARĒS AR DAŽĀDAS PAKĀPES SAGATĀVOTIEM DŽIPIEM. PROTAMS SACENSĪBU LAIKĀ NOTIKS «DUBĻU ĒRĢĻA» IZCĪNAS KAUSIS! BRAUC AR KĀDU DŽIPU GRIBI AUTOMAŠĪNAI IR JĀBŪT AR 4X4 PIEDZIŅU UN PAZEMINĀTAJIEM ĀTRUMIEM.

VIETA:
KULDĪGAS NOVADS, ĒDOLES PAGASTS, BIJUŠĀ DZ.C. STACIJA UZAVA.
16. OKTOBRĪ NO 13:30 LĪDZ 18:00
TROFI-REIDA SPORTA AUTOMAŠĪNAS
17. OKTOBRĪ NO 9:00 LĪDZ 15:00
«DUBĻU ĒRĢĻA» UN TŪRISMA IESKAITES AUTO

WWW.KURLANDTROPHY.LV

X-treme Vision
līdz 100% vairāk gaismas
Maksimāla gaismas plūsmas jauda maksimālai redzamībai

- Līdz 100% vairāk gaismas uz ceļa*
- Palielināts par 100%* gāzu maisījuma spiediens, lai gūtu maksimālu gaismas plūsmas jaudu un ilgāku kalpošanas laiku;
- Optimāli precīza kvēldiega izvietojums un augstāzīgs, kompakts deglis;
- Philips kvarca stikla tehnoloģija ar ultravioleto staru filtru;
- Hromēts uzgalis ar gaišzilu gredzenu uz kakliņa īpaši skaidrai redzamībai

* Salīdzinājumā ar standarta spuldzi.

X-treme Vision
X-treme Vision ir pati jaudīgākā gaismas plūsma no visām spuldzēm!

Oficiālais PHILIPS pārstāvis Latvijā **DANS G**
www.dansg.lv

CSDD nodaļu darba laiki

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

RDarba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00**TA**Antenas iela 2
(Vieglajiem automobiļiem)
darba dienās 8.00 - 20.00
sestdienās 8.00 - 15.00**TA 3.5f**Sēpils iela 8a
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67471571**K**Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00
IP 67025791**TA 3.5f**Maskavas iela 448
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67132107**TA**Sigulda, «Sijļēkās»
(visiem transportlīdzekļiem)
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67970140

AIZKRAUKLE,

R TA Jauncellīnes iela 5,
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

ALŪKSNE,

R TA Rūpniecības iela 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

BALVI,

R TA Robežiela 1
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

BAUSKA,

R TA Upmalas iela 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

CĒSIS,

R TA J. Poruka iela 22
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
3.5f TA atdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
IP TA 64161859

DAUGAVPILS,

R K Kraujas iela 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 65428871**TA** Nodaļas darba laiks: darba
dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00

DOBELE,

R TA Liepājas šoseja 29
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

GULBENE,

R TA K Parka iela 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 64473857

JELGAVA,

R K Satiksmes iela 2a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
K IP 63021396**TA** Satiksmes iela 2c
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00,
sestdienās 8.30 - 15.00

JĒKABPILS,

R K Ā. Elksnes 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
K IP 65231730**TA** Ārijas Elksnes iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00
sestdienās 8.00 - 15.00

JŪRMALA,

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

KRĀSLAVA,

R TA Indras iela 28a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

KULDĪGA,

R TA Planīcas iela 69
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 63341185**R**Transportlīdzekļu reģistrācija
Tehniskās apskates stacija
Vadītāju kvalifikācija
Iepriekšējais pieraksts
Tehniskās apskate automobiļiem
ar pilno masu virs 3,5 t

LIEPĀJA,

R TA K Brīvības iela 148, LV-3401
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63489184**TA** Grobiņa, Krasta iela 12aDarba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
atdienās 8.30 - 19.00,
sestdienās 8.30 - 14.00.
IP TA 63490670

LIMBAŽI,

R TA Mehānizācijas iela 8
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 64022886

MADONA,

R TA Saulas iela 60
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00

OGRE,

R TA Austrumu iela 14
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
trešdienās 8.30 - 19.00
IP TA 65049130

PREIĻI,

R TA Brīvības iela 76
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

RĒZEKNE,

R TA K Jūratovkas iela 1a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 64622358**TA** Ludzā, Rūpniecības iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

SALDUS,

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

TALSĪ,

R K Laidzes iela 9
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427**TA** Blumbaha iela 9Pirmā, otrā, trešā, piektdienās 8.30 - 17.00
Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63224370

TUKUMS,

R TA Zemītes iela 5
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 63122505

VALKA,

R TA Varoņu iela 51, 51a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 64781363

VALMIERA,

R K Lāčera 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 64220786**TA** Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00
sestdienās 8.30 - 14.00
IP TA 64281215

VENTSPILS,

R TA Ganību iela 154a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427
atdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00
3.5f Robežu iela 7
trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

informācija

„PATIESĪBA” PAR APĻIEM

Dipl. – M. Sc. Ing **Ziedonis Lazda**
VAS „Ceļu satiksmes drošības
direkcija”, Ceļu drošības
audita daļas priekšnieks

Latvijā uz ceļiem un ielām arvien biežāk notiek rotācijas apļu izbūve gan pārbūvējot bistamos krustojumus, gan pie ielu tīkla pārbūves un attīstības. Tajā pašā laikā, ceļojot pa attīstītajām valstīm ar augstu satiksmes drošības līmeni, varam novērot, ka rotācijas apļu šajās zemēs ir daudz, daudz vairāk, tie ir teju uz katra „stūra”. Lai Norvēģijas Transporta ekonomikas institūta („toi”) pētījums liecina, ka četrzaru krustojuma aizstāšana ar rotācijas apli atmaksājas 2,5 reizes. Pie ieguvumu un izdevumu analīzes tiek ievērtēti tādi faktori kā: laika patēriņš izbraucot satiksmes mezglu, piemēram, vienlīmeņa krustojumos ar lielu intensitāti, laiks, ko nākas pavadīt gaidot uzbraukšanas iespēju no pakārtota ceļa uz galveno ceļu, var būt ilgstošs; transportlīdzekļa ekspluatācijas izdevumu, zaudējumi, kuri saistīti ar ceļu satiksmes negadījumiem, gaisa piesārņojums u.c..

Apli ir atzīti par vislabāko ātruma kontroles veidu krustojumiem ar augstu pieejošo satiksmes ātrumu. Visbiežāk ceļu satiksmes negadījumi pilsētās notiek tieši krustojumos, un jo lielāks ir bijis auto

braukšanas ātrums krustojuma pieejās, jo smagākas ir negadījuma sekas. Satiksmes drošība uzlabojas ne tikai tādēļ, ka apļos samazinās ātrums, bet arī tādēļ, ka būtiski samazinās konfliktējošo braukšanas manevru skaits, nav STOP zīmes, vai luksofora objekts.

Krustojuma pārbūve par rotācijas apli ļauj paaugstināt satiksmes drošību un uzlabot satiksmes vidi:

- konfliktpunktu skaits starp dažādām transportlīdzekļu plūsmu trajektorijām samazinās no 32 uz 20 četrzaru krustojumos, no 9 uz 8 trīszaru krustojumos;
- pastiprinās autovadītāju uzmanība krustojuma izbraukšanai (galvenais ceļš tiem, kas atrodas aplī);
- satiksme notiek vienā virzienā (tiem, kas iebrauc rotācijas aplī, nav jāizvērtē satiksmes situācija no vairākiem virzieniem);
- izslēdz frontālās sadursmes (tiem, kas iebrauc rotācijas aplī, nav nepieciešamības veikt kreiso pagriezienu šķērsojot pretējā braukšanas virziena plūsmas);
- ātruma samazināšana krustojumā (autovadītājiem liegts taisnā virziena krustojuma pārbraukšanas manevrs, jo centrālā drošības salīņa ir jāapbrauc ar ievērojami samazinātu ātrumu).

Satiksmes organizācija par rotācijas apli samazina ceļu satiksmes negadījumus ar ievainotajiem par 25 – 35 %. Tas attiecas kā uz krustojumiem, kuros iepriekš satiksme

tika organizēta ar dodiet ceļu zīmēm, tā arī uz krustojumiem, kuros iepriekš satiksme tika regulēta ar luksofora objektiem.

Neskatoties uz to, ka ātrums krustojumā tiek samazināts, krustojuma izbraukšanas laiks rotācijas aplī ir mazāks salīdzinot ar citu veidu vienlīmeņa krustojumiem. Satiksmes pētījumi par apliem liecina, ka arī kopējais gaidīšanas laiks dienas garumā apļos ir mazāks nekā regulējamās krustojumos. Principiāls piemērs ir brīžos, kad autovadītājam jāapstājas pie luksofora sarkanās gaismas signāla, bet no šķērsojamās ielas reti izbrauc kāda automašīna vai rīta agrajā vai vakara vēljās stundās nebrauc neviens. Nav automašīnas priekšā no Jums, nav automašīnas aiz Jums, kā arī nav automašīnas uz šķērsojamā ceļa. Jūs sēdēt, iznīkojot savu laiku un gaidot, kad luksoforā iedegsies zaļās gaismas signāls.

Lai arī līdz šim Latvijā izbūvēto rotācijas apļu skaitliskais daudzums nav uzskatāms par lielu, ceļu satiksmes drošības pētījumi no dažādām valstīm (Zviedrija, Holande, Vācija, ASV u.c.) ir pierādījuši, ka rotācijas apla satiksmes organizācijas veids ir pārāks par STOP ceļa zīmes vai luksofora objekta kontroli krustojumos. Līdz ar to atliek vēlēties, lai apļveida krustojumi pārvar finanšu un citus ierobežojumus, pamazām un pārliecinoši gūstot atbalstu mūsu valstī.

FOTORADARI NEAPDROŠINĀTUS UN BEZ TEHNISKĀS APSKATES PĀRKĀPUMUS SĀKS FIKSĒT JAU OKTOBRĪ

Valsts policija, Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs (LTAB) un CSDD vienojušies par vēl ciešāku sadarbību, lai izskaustu neapdrošinātu un bez derīgas tehniskās apskates transportlīdzekļu piedalīšanos ceļu satiksmē. Šobrīd jau noslēgts līgums par fotoradaru programmatūras pilnveidošanu, kas ļaus fotoradariem uz ceļiem fiksēt šos ceļu satiksmes noteikumu pārkāpējus jau oktobra beigās.

Analizējot ar fotoradariem fiksētos atļautā ātruma pārkāpumus, secināts, ka vidēji 4 no 100 pārkāpējiem ceļu satiksmē piedalījušies arī bez OCTA un vidēji 3 no 100 bez tehniskās apskates.

Speciāla fotoradaru programmatūra OCTA un tehniskās apskates esamību transportlīdzekļiem pārbaudīs LTAB un CSDD datubāzēs. Ja tiks konstatēts pārkāpums, transportlīdzekļu īpašniekiem sods par pārkāpumu tiks nosūtīts pa pastu, piemērojot minimālo naudas sodu - par braukšanu bez OCTA - 60 latī, bet par braukšanu bez tehniskās apskates – 40 latī. Ja fotoradars vienam transportlīdzeklim fiksē vairākus pārkāpumus, sods tiek piemērots tikai par lielāko pārkāpumu.

Ātruma pārkāpēji vairāk brauc bez OCTA

Juris Stengrevics, LTAB valdes priekšsēdētājs: «Saskaņā ar LTAB aprēķiniem, šobrīd ceļu satiksmē piedalās apmēram 3% neapdrošinātu transportlīdzekļu. Saskaņā ar speciālistu novērojumiem, starp autovadītājiem ar agresīvu braukšanas stilu un ieradumu transportlīdzekli vadīt alkohola reibumā biežāk ir tādi, kas brauc arī bez OCTA. To pamato jau fiksētie rādītāji par pārkāpējiem, kuri pārsniedz atļauto

braukšanas ātrumu. Šie autovadītāji, neskatoties uz sabiedrības izglītošanu, joprojām neapzinās patiesos riskus, kuriem sevi pakļauj – zaudējumi būs jāatlīdzina cietušajiem no saviem līdzekļiem. «

Jāmin, ka par neapdrošināta transportlīdzekļa izraisītu ceļu satiksmes negadījumu cietušajiem zaudējumu atlīdzības tiek segtas no OCTA garantijas fonda, kurā iemaksas tiek veiktas no apzīnīgo transportlīdzekļu īpašnieku iegādātajām OCTA polisēm, bet pēc tam regresa kārtībā atgūtas no vainīgā transportlīdzekļa vadītāja vai īpašnieka.

Pārkāpumu fiksēšana ar fotoradariem prasa mazākus administratīvos resursus

Šī gada astoņos mēnešos Satiksmes uzraudzības birojs (ceļu policija) administratīvi sodījusi 8006 transportlīdzekļu vadītājus par piedalīšanos ceļu satiksmē bez OCTA.

Edmunds Zivtiņš, VP Galvenās kārtības policijas pārvaldes Prevencijas pārvaldes priekšnieks: „OCTA sistēma Latvijā tika ieviesta, lai pasargātu sabiedrību no zaudējumiem, kas rodas ceļu satiksmes negadījumu rezultātā. Piedalīšanās satiksmē bez OCTA ir pietiekami nopietns administratīvais pārkāpums. Arī līdz šim esam aktīvi sodījuši vadītājus par OCTA neesamību, veicot transportlīdzekļu apturēšanu. Šobrīd līdz ar tehnoloģiju attīstību šādi pārkāpēji tiks sodīti pat neapstādinot transportlīdzekli. Mūsu pieredze rāda, ka administratīvo resursu ziņā visefektīvāk nodrošināt ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas kontroli var ar tehnisko līdzekļu, piemēram, fotoradaru izmantošanu, kas ad-

ministratīvo izmaksu ziņā ir pat izdevīgāk.”

Satiksmes uzraudzības biroja rīcībā šobrīd ir 4 pārvietojamie fotoradari, kas veic atļautā braukšanas ātruma kontroli, neapturot transportlīdzekli. Lai būtu iespējams konstatēt pārkāpējus, un piemērot tiem sodus, tiks veikti papildus uzlabojumi esošo fotoradaru programmnodrošinājumā. Tos plānots veikt no Ceļu satiksmes drošības profilakses konta līdzekļiem, kurā iemaksas veido 2% no iegādātajām OCTA polisēm. Līdzekļi kontā tiek pārskaitīti ar mērķi realizēt ceļu satiksmes drošības programmas un veikt pasākumus ceļu satiksmes negadījumu novēršanai Latvijā. Par līdzekļu piešķiršanu konkrētajiem projektiem un budžeta izlietojumu lemj Ceļu satiksmes drošības padome.

Nākotnē plānots paplašināt ar fotoradariem fiksējamās pārkāpumus

Andris Lukstiņš, VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” direktors: „Ar šo projektu tiks pilnveidota tehnisko līdzekļu izmantošanas iespēja, atbilstoši jaunākajiem tehnoloģijas sasniegumiem. 21.gadsimtā pārkāpumi tiks fiksēti ar 21.gadsimta metodēm. Viss tiks veikts automātiski, tiks izslēgts cilvēcisks faktors, subjektivitāte lēmuma pieņemšanā, palielināsies operativitāte. Ja automobilim nav veikta tehniskā apskate, tas var radīt bīstamas situācijas gan sev, gan citiem satiksmes dalībniekiem. Nākotnē, palielinoties fotoradaru skaitam, varētu palielināt arī to pārkāpumu skaitu, kas tiek fiksēti ar fotoradariem, piemēram, krustojumu šķērsošana pie aizliedzošā signāla u.c.”

LATVIJAS IZLASEI 3.VIETA EIROPAS JAUNO SATIKSMES DALĪBNIEKU SACENSĪBĀS!

Latvijas izlase 25. Eiropas jauno satiksmes dalībnieku sacensībās Skopjē, Maķedonijā izcīnīja 3. vietu. Turklāt mūsu izlasei bija vienāds punktu skaits ar 2. vietas ieguvējiem Maķedonijas izlasi. Maķedoniešiem bija labāki rezultāti praktiskajās braukšanas disciplīnās un tādēļ viņiem tika piešķirta 2. vieta. Pirmo vietu izcīnīja Krievijas izlase, no kuras mēs atpalkām tikai par 5 punktiem. Kopumā sacensībās piedalījās 22 komandas.

Latvijas izlasi pārstāvēja Anastasija Noskova un Rihards Matīss Lipsnis no Baložu vidusskolas, Airta Motivāne un Matīss Tīrums

no Ozolkalna pamatskolas.

Latvijā Jauno satiksmes dalībnieku forums tiek rīkots vairākās kārtās un šogad tas notika jau 18. reizi. Sākotnēji sacensības notiek reģionos un foruma fināls tiek organizēts jūnijā, kurā tika noskaidroti 8 labākie zēni un meitenes. Augusta sākuma CSDD rīkoja speciālu nometni, kuras noslēguma pārbaudījumos tika izraudziti 4 labākie bērni, kuri tikko aizstāvēja Latvijas godu Eiropas sacensībās.

Arī nākamgad tiks organizēts Latvijas jauno satiksmes dalībnieku forums, kurā būs

iespējams piedalīties ikvienam 10 – 12 gadus vecam skolēnam, kurš vēlas attīstīt savu riteņbraukšanas prasmi un papildināt zināšanas satiksmes drošības jautājumos. 2011. gada Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensības norisināsies Parīzē.

Jau vairākus gadus mūsu sacensību atbalstītāji ir OKarte, kas rūpējas par balvām sacensību uzvarētājiem, LAMB, kas nodrošina iespēju labākajiem Latvijas skolēniem piedalīties Eiropas sacensībās, kā arī OCTA, ar kuras līdzekļiem Jauno satiksmes dalībnieku forums tiek finansēts.

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
ejļu maiņa
garantija

Rīga, Zeltiņu, Gramzdas 15
mob. f. 29848899 - Aivars
zemgalemp1@inbox.lv

FARKOPI
Ar E-20 sertifikātu

**IZPŪTĒJI
AUTO AKSESUĀRI**

VAIRUMĀ UN MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS

www.farkop.lv

Ž. Lipkes iela 6, Rīga
tāl. 67205250, 29212095

Liepājas iela 23, Rīga
tāl. 67617250, 28618151

„SX6000” vitamīni tavam dzinējam



Kaspars Bergmanis

Pirmoreiz par autoeļļas piedevām saskāros tālajā 1986. gadā. Tēva brālēns, trimdas latvietis no Anglijas, atveda dāvanu — „Coca-Cola” lieluma zilas krāsas skārdeni ar spilgti sarkanu uzrakstu „STP”. Tēvs ilgu laiku neuzdrošinājās ķerties pie šīs piedevas izmantošanas mūsu ģimenes VAZ 2106, bet mana ziņkāre pavilkt alumīnija bundžiņai gredzenu beidzās ar to, ka tēvs bija spiests ieliet motorā ilgi taupīto Rietumu brīnumzāli.

Skaidrs, ka tālaika eļļas kvalitāte novestu pie infarkta jebkuru civilizētās pasaules autoražotāju, bet padomjzemes mūžīgā deficīta laikā brīnumzāles, kas paildzina dzinēja mūžu, bija daudzu publikāciju un sarunu temats. Viedokļi par to labajām un sliktajām īpašībām bija dažādi. Vieni apgalvoja, ka smērvielu ražotāji neizmanto piedevas, ka eļļā tās jau ir, bet oponenti akcentēja to, ka šīs piedevas ir unikāls izgudrojums, kurš eļļu tikai sadārdzinās.

Autodetaļu veikalu plauktos ir daudz dažādu brīnumzāļu, bet vajag atcerēties, ka visas šīs brīnumzāles ir bezspēcīgas pret jau radīto nodilumu. Nevajag lolot ilūzijas, ka, ielejot izdilušā dzinējā auto ķīmiju, motors nebūs jāremontē. Lielākā daļa lietotu auto īpašnieku meklē brīnumzāles tikai tad, kad ir jau par vēlu. Par dzinēja un transmisijas veselību ir jārūpējas laikus. Lietojot „vitamīnus”, kuri mazina berzi, var paildzināt dzinēja mūžu un ietaupīt degvielu.

auto ķīmiju, — firmas „Promex” īpašnieks Mihaēls Kitka. Pēc nelielas sarunas vienojāmies tikties laikraksta redakcijā.

SIA „Promex” piedāvā Latvijas tirgū „SX6000” autoķīmiju, kuru vārētu nodēvēt par labiem vitamīniem dzinējiem, ātrumkārbām, reduktoriem.

Autoķīmija dzinējiem ir īpaši izstrādāta metode uz PTFE (politetrafluoretilēns) bāzes, kas temperatūras un spiediena ietekmē apstrādā dzinēja eļļojošās virsmas. Šajā apstrādes procesā metālā esošās poras vispirms tiek iztīrītas un to vietā virsmā iestrādāts līdzeklis „SX6000”. Turklāt PTFE un metāla savienojums ir ilglaicīgs un ķīmiski neitrāls. Tādā veidā dzinēja metāla virsmas kļūst līdzenas, lieliski nodrošinot to savstarpējo slīdamību un samazinot berzi līdz pat 88 procentiem.

Minēto līdzekli drīkst izmantot tikai tādos transporta līdzekļos, kuru nobraukums ir vismaz 5 000 kilometru, pretējā gadījumā jauna dzinēja „piestrādes” laiks krietni palielināsies.

Izmantojot eļļu kā transportēšanas palīg līdzekli, „SX6000” nonāk uz metāla virsmām. Lai garantētu pienācīgu līdzekļa „SX6000” efektivitātes izmantošanu, ir svarīgi to lietot iztīrītā dzinējā 20 % apmērā



kopā ar jaunu eļļu (pretējā gadījumā noliecotās eļļas oleīnskābe padara neiespējamu optimāli efektīvu pārklājuma izveidošanos). „SX6000” pārklājums atšķirībā no piedevām paliek uz virsmas arī pēc eļļas maiņas, un turpmākās eļļas maiņas jāveic noteiktajos intervālos.

Garantētais līdzekļa „SX6000” darbības laiks vieglajām automašīnām ir vairāk nekā 80 000 kilometru.

Lai pārbaudītu „SX6000”, tika veikts eksperiments ar Latvijas Autotransporta inspekcijas „VW Transporter” busiņa 2,5 l dīzel dzinēju.

Busiņš tika aprīkots ar „GPS” izsekošanas un monitoringa sistēmu „Vizors”, kuru uzstādīja firma „Supervisors”. Tika fiksēti degvielas patēriņa dati. Interesanti, ka „Vizors” parāda pilnīgi visu, kas notiek ar auto. Uz datora ekrāna autoparka vadītājs var izsekot tam, kur auto atrodas, cik ātri brauc un kāds tajā brīdī ir degvielas patēriņš.

„SX6000” ir jālej tīrā motorā, bet, pirms noliec veco eļļu, ar speciālu ultraskaņas diagnosticēšanas aparātu tiek ierakstīti dzinēja trokšņu līmeņi no vairākiem punktiem.

Pēc divām nedēļām Autotransporta

Sākām ar to, ka „Bosch” diagnostikas datorā nolasījām informāciju par auto tehnisko stāvokli. Būtiskas datorsistēmas kļūdas netika atklātas, un ķērāmies pie lietas.

Ar speciālu ultraskaņas aprātu (UL101-CTRLSYS „SoundCTRL”) ierakstījām dzinēja radītos trokšņus. Mērījumi tika veikti, secīgi atzīmējot katru punktu, kuram pievienots iekārtas mikrofons. Tad auto pacēla uz pacēlāja un tika mērīti kloķvārpstas izraisītie trokšņi. Pēc tam auto pārslēdzām braukšanas režīmā un ierakstījām trokšņus, kurus izdala ātrumkārbā un aizmugurējā tilta reduktors.

Ātrumkārbas un reduktora augstais trokšņu līmenis liecināja par nepatīkamu pārsteigumu. Pirms noliec no dzinēja eļļu un nomainīt eļļas filtru, tika izmatota „SX6000” dzinēja mazgāšanas piedeva un ielieta jauna smērviela, bet ne līdz pilnam līmenim. „SX6000” ir jālej tikai pilnīgi aukstā dzinējā. Atstājām auto nakšņot servisā, lai no rīta pilnīgi aukstā dzinējā ielietu vienu litru „SX6000” un pielietu dzinēja eļļu līdz vajadzīgajam līmenim.

„Dextron” eļļas, kas nolieta no mehāniskās ātrumkārbas, kvalitāte liecināja, ka jau sen bijis laiks to nomainīt, arī eļļas līmenis nebija pietiekams. Ātrumkārbā ielejām jaunu „Dextron” transmisijas eļļu un „QMI SX-6000” piedevu.

Nepatīkama aina bija vērojama arī aizmugurējā tilta reduktorā, kurš jau labu laiku iepriekš par sevi bija atgādinājis. Sēžot pie stūres, varēja dzirdēt, kā reduktora troksnis ar katru gadu kļūst arvien skaļāks un skaļāks. Atskrūvējot reduktora eļļas korķi, sapratām, ka nekādu brīnumu nebūs. Jau iepriekšējais saimnieks Amerikā bija cīnījies ar reduktora trokšņiem. Par to liecināja ar grafīta smēru apaugušais reduktora korķis. Izmantojot mazgājošu ķīmiju, reduktors tika izmazgāts un ielieta jauna eļļa, pievienojot tai „QMI SX-6000” eļļas piedevu.

Pēc nobrauktajiem 300 kilometriem veicām atkārtotus trokšņu mērījumus.

Dzinēja radīto trokšņu līmenis bija krities. Vidēji par 55 procentiem. Diemžēl aizmugurējā tilta reduktorā brīnumi nenotika. Kaut gan „gaudojošā” reduktora trokšņu līmenis bija krities, pamatproblēma nebija novērsta. Reduktors gaudoja — izdilušos mehānismus šī ķīmija neatjauno.

„SX6000” ir vitamīns, kurš jau dziņejām vieglāk strādāt, bet nav panaceja motoram, kurš jau ir izdilis. Šobrīd, braucot ar „SX6000”, dzinēja darbība ir kļuvusi krietni klusāka, nav dzirdams arī vārstu kompensatoru troksnis, kurš parasti izzuda, tikai dzinējam uzsilstot.

Dzinējam, kuram ir izstrādāts resurss, var palīdzēt tikai kapitālais remonts. Tuvojas ziema. Diktori no TV ekrāniem mums sola to bargu, ar zemu atmosfērisko temperatūru. Šajā sakarā atmiņā nāk tie laiki, kad, ar mokām iedarbinot dzinēju, nevarēju izkustināt ātrumkārbas kloķi. Sasalusi ātrumkārbas eļļa neļāva griezties transmisijas zobratiem. Šobrīd, kad ir pieejamas labas smērvielas, atgādinu: neaizmirstiet pārbaudīt, kādā stāvoklī jūsu automobilī ir transmisijas eļļas. Mēs mainām eļļu savam dzinējam, bet par ātrumkārbu un reduktoru atceramies tikai tad, kad tie ar savu gaudošanu liek saprast, ka jāgatavojas dārgam remontam.



Soreiz „AutoInfo” ar savu auto pārbaudīja „SX6000” auto ķīmijas efektivitāti, kura, pēc ražotāja apgalvojuma, sola samazināt berzi līdz 88 un degvielas patēriņu no 5 procentiem.

Pērn Latvijas TV ekrānos parādījās sižeti par autoķīmiju „SX6000”. Tā kā savam auto eļļu mainu regulāri, padomāju, ka nav jēgas liet motorā kādas brīnumzāles, jo viss tāpat ir OK. Vienīgi no rītiem divainais motora troksnis uzjundīja nelabas aizdomas, ka laikam jau spēkrata vecums liek sevi manīt...

Kādā jūlija pēcpusdienā atvaļinājuma mieru iztraucēja telefona zvans: „Halo! „AutoInfo”?”

Tālruna otrā galā bija tas pats vācietis, kuru jau biju redzējis TV ekrāna sižetā par



SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO TRANSMISIJU REMONTA CENTRS



Artillerijas iela 48, Rīga
Mob.L.: 266 766 11, 29 2345 03



www.atlasmotors.lv
Rīga. Vagonu iela 38

JAUNAS ziemas riepas no Ls23.-

67310382

ATLAS RIEPAS

www.rvt-riepas.lv

RIEPU CENTRS

8-20

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

Lielā izvēlē lietie disk

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

Ar ko tosols atšķiras no antifrīza?

Kaspars Bergmanis

Vienā no auto tematikai veltītajiem interneta forumiem, ieraudzīju interesantu automobiļu lietotāju diskusiju. Spēkratu īpašnieki dalījās pieredzē, deva vērtīgus padomus par to, kādu šķidrumu jālej auto dzinēja dzesēšanas sistēmā. Diemžēl nācās secināt, ka padomdevēji maz zina par to kādām ir jābūt dzesēšanas šķidrumam, lai tas pilnvērtīgi dzesētu auto dzinēju un nebojātu sistēmā esošās gumijas, plastmasas un neitralizētu metālu koroziju.

Bieži vien no auto īpašniekiem nākas dzirdēt, ka vecam auto ir jālej tosols, bet cits ar putām uz lūpām meklē zaļas krāsas antifrīzu, jo baidās, ka sajaucoties dažādu krāsu šķidrumiem dzinēja dzesēšanas sistēma var tik sabojāta.

Lai pieliktu punktu daudzu autovadītāju nezināšanai par iekšdedzes dzinēja dzesēšanas šķidrumiem laikraksts „AutoInfo” pievērsās šai tematikai, jo oktobris ir pēdējais brīdis, lai savlaicīgi samainītu dzesēšanas šķidrumu pirms ziemas sala iestāšanās.

Kas ir tosols?

Arī automašīnu darbnīcu speciālisti ne vienmēr prot patērētājiem atbildēt, kas ir tosols un kas dzesēšanas šķidrums. Dzesēšanas šķidrums ir iekšdedzes dzinējos lietojamās dzesējošās vielas korekts nosaukums latviski valodā.

Tosols A-40M ir dzesēšanas šķidruma nosaukums pēc Krievijas standarta Gost 28084-89. Nosaukums tosols dzesēšanas šķidruma vietā pie mums Latvijā ir palicis kā valodas rudiments no Padomju Savienības laikiem.

Taču Tosols A-40M ir viena no daudzajām dzesēšanas šķidruma markām. Izmantojot pircēju neinformētību, Latvijā zem tosola nosaukuma tiek pārdoti arī šķidrumi bez aizsardzības īpašībām, labākajā gadījumā tikai salizturīgi šķidrumi (parasti līdz – 40 °C). Daudzi šeit pārdodamie t.s. tosoli neatbilst tehniskajām prasībām, kas ir noteiktas mūsdienu dzesēšanas šķidrumiem un patiesībā nav derīgi lietošanai automašīnās. Pircēji tiek pievilināti tikai ar zemām cenām.

Kāpēc ir jālej antifrīzs?

Otrs neskaidrību radošs vārds ir antifrīzs (angliski antifreeze – pret sasalšanu), nosaukums, kas padomju laikā neveiksmīgi tika ņemts lietošanā, lai apzīmētu par dzesēšanas šķidrumu lietojamo pamatvielu – monoetilēnglikolu (bez piedevām dzesēšanas šķidrumu), kas aizsargāja tikai pret sasalšanu. Tas tika izmantots kara rūpniecībā un lauksaimniecībā, jo trūka pietiekamu pret koroziju aizsargājošu piedevu.

Mūsdienu “Antifrīzs” nedrīkst sajaukt

ar t.s. krievu laikā lietoto “antifrīzi”. Rietumu pasaulē dzesēšanas šķidrumu koncentrāti tiek realizēti ar nosaukumiem “Antifreeze” vai “Antefreeze/Engine Coolants” un gatavie dzesēšanas šķidrumi

ūdens šķidrums, kura sasalšanas temperatūra ir apmēram –36 °C, tad var pievienot 10% vienalga kāda cita dzesēšanas šķidruma. Ja koncentrācija ir zemāka, drīkst pievienot vēl mazāk.

Kas notiek tad, ja tiek pievienots vairāk? Tā kā piedevas var būt dažādas izcelsmes, tad to koncentrācija būs nepietiekama un dzesēšanas šķidrumam nebūs nekādas aizsardzības pret koroziju.

Vēršam uzmanību uz to, ka vadošie dzesēšanas šķidrumu ražotāji paredz noteiktus šķidruma nomaiņas periodus. Dzesēšanas šķidrums ir jānomaina: Tosols katru gadu, šķidrums uz silikātu bāzes pēc diviem gadiem un šķidrums ar organiskām piedevām pēc pieciem gadiem.

Tas jādara tāpēc, ka piedevas izlietojas un dzinējā sāksies iekšējā korozija, tas var radīt dzinēja pārkaršanu, aizsērēšanu un ūdens sūkņa, termostata, šļūteņu, radiatoru un citu detaļu bojājumus. Pēdējo remonts ir dārgs, iekšējo koroziju var ārstēt tikai ar jaunām rezerves daļām.

Kāpēc antifrīziem ir dažādas krāsas?

Tas, ka tara, kurā iepakots dzesēšanas šķidrums ir dažāda pircējos neizraisa uztraukumu, bet krāsa kāda piemīt dažādu ražotāju produkcijai gan. Dzesēšanas šķidruma pamatviela – monoetilēnglikols ir bezkrāsaina, un ražotājs savam produktam pievieno krāsvielu, lai pievērstu pircēju uzmanību - marketinga triks. Atgriežoties piecpadsmit gadus atpakaļ, ka arvien vairāk autoražotāju sāka ražot dzinējus no alumīnija sakausējumiem, radās dzesēšanas šķidrumi, kuru sastāvā esošās antikorozijs piedevas bija labvēlīgas tieši šāda tipa motoriem. Šie šķidrumi bija sarkanā vai rozā tonī. Diemžēl dzesēšanas šķidrumu dalījums pa krāsām tā arī neiesakņojās. Viennozīmīgi, ka galvenais rādītājs ir nevis antifrīza krāsa, bet ķīmiskais sastāvs. Tieši koroziju neitralizējošās piedevas ir tas rādītājs pēc, kura jāmeklē ir šķidrums savam auto. 90% ilga mūža dzesēšanas šķidrumi (Long life, extended life - nodrošina vislabāko aizsardzību dzinējam) ir sarkanā krāsā, bet ne visi sarkanas krāsas antifrīzi ir ilga mūža. Pievērsāt uzmanību produkta aprakstam, vai šo antifrīzu, kuru vēlaties iegādāties ir akceptējis kāds no autoražotājiem. Jā kāds no autoražotājiem ir akceptējis šo antifrīzu tad bažas par dzesēšanas šķidruma kvalitāti būs liekas. Ja pamanāt, ka krities dzesēšanas šķidruma līmenis un vajag pieliet antifrīzu līdz vajadzīgam līmenim to var darīt ar jebkuru dzesēšanas šķidrumu un nekas ļauns ar jūsu auto dzinēju nenotiks. Der atcerēties, ka pat vislabāko antifrīzu ir pilnībā jānomaina reizi piecos gados, jo piedevas, kuras neitralizē metālu koroziju zaudē savas īpašības

saucas “Engine Coolants”.

Mūsdienu automašīnās lietojamie dzesēšanas šķidrumi galvenokārt bāzējas uz monoetilēnglikolu (alternatīva ir propilēnglikols). Tam ir ūdens šķidumā labas aizsardzības īpašības pret salu un laba siltumapmaiņas spēja, kas nodrošina ātru atdzesēšanu (tāpēc tāds nosaukums) un aizsardzību pret salu (svarīgi tikai mūsu klimatā).

Diemžēl minētā viela ir ļoti korozīva. Tāpēc tai tiek pievienotas dažādas piedevas, lai aizsargātu sistēmu pret korozijas ietekmi. Automašīnu rūpniecības vētrains attīstības laikā dzesēšanas sistēmas ir kļuvušas mazākas, plānākas, cirkulācijas ātrums ir pieaudzis vairākas reizes, darba temperatūra ir pieaugusi un lietošanā ir nēmi jauni vieglie metāli (alumīnijs, magnijs u.c. kausējumi). Tāpēc ir kļuvusi plašāka arī dzesēšanas šķidrumu skala.

Piedevu izvēlē ir notikusi vairāku paaudžu nomaiņa. Ir notikusi atteikšanās no apkārtējai videi un veselībai kaitīgajiem nitrātiem, nitrātiem, amīniem un fosfātiem, kas joprojām tiek izmantoti Krievijas izcelsmes dzesēšanas šķidrumos. Arī Gost standarts ir ar aizpagājušās paaudzes receptūru.

Kad dzesēšanas sistēmās sāka lietot alumīnija kausējumus, kā piedevas parādījās silikāti: sākot ar 1980. gadu līdz 2000. gadam. Tāpēc šie dzesēšanas šķidrumi tiek saukti par silikātu bāzes šķidrumiem.

Pēdējās paaudzes dzesēšanas šķidrumu piedevas jau ir organiskas izcelsmes. Ar to palīdzību ir iespējams paildzināt dzesēšanas šķidrumu lietošanas periodu līdz pieciem un vairāk gadiem. Daži automašīnu ražotāji sauc šos dzesēšanas šķidrumus pat par mūžīgiem, kaut gan šķidrumu izgatavotāji to neapliecina.

Līdz ar to mūsu tirgū ir saņemami dažādu paaudžu dzesēšanas šķidrumi. Pateicoties tam, tiem ir arī dažādas piedevas. Drošs princips attiecībā uz dažādiem dzesēšanas šķidrumiem ir sekojošs: ja tiek lietots koncentrāta 50%

«LATBEMA Serviss» piekerti apjomīgā krāpšanā

tvnet.lv

Šā gada vasaras mēnešos Valsts policijas Rīgas reģiona policijas iecirkņos saņemti vairāki iesniegumi par iespējamām krāpšanas gadījumiem uzņēmumā SIA „LATBEMA Serviss”. Uzņēmuma klienti bija finansiālās grūtībās nonākuši cilvēki, kuri lizingā iegādājušies dārgas automašīnas un nav spējuši vairs samaksāt ikmēneša lizinga maksājumu.

Šā gada vasaras mēnešos, jūnijā un jūlijā, uzņēmums SIA „LATBEMA Serviss” noslēdza vairākus īres līgumus ar izpirkšanas tiesībām. Uzņēmuma klienti bija cilvēki, kas nopirkuši jaunas automašīnas lizingā un finansiālu apstākļu dēļ vairs nav spējuši nomaksāt ikmēneša maksājumu.

Naudu nemaksā, telefoni atslēgti

Līdz jūlijam par šo firmu policijā sūdzību nebija, bet augustā firmas klienti cits pēc cita vērsās Rīgas reģiona policijas iecirkņos, ziņojot, ka uzņēmums pārstājis viņiem maksāt par automašīnu īri un firmas kontaktu tālruni ir atslēgti.

Firmu pārreģistrē uz bezpajumtnieka vārda

Rīgas reģiona policijas darbinieki uzsāka vairākus kriminālprocesus un izmeklēšanas gaitā noskaidroja, ka firma ir pārreģistrēta uz kāda bezpajumtnieka vārda, savukārt iepriekšējais īpašnieks bijis kāds 1967. gadā dzimis vīrietis, kurš arī tika izsludināts meklēšanā. Meklētas arī tika apkārtējo iedzīvotāju automašīnas, kuras, iespējams, izvestas ārpus Latvijas Republikas teritorijas realizācijas nolūkā. Tīkmēr apkārtējiem cilvēkiem nācās turpināt maksāt lizinga ikmēneša maksājumus, lai gan iegādātās automašīnas bija pazudušas.

Izdodas atrast bijušo firmas īpašnieku

Šā gada 17. septembrī meklēšana vainagojās panākumiem un Rīgas reģiona Latgales iecirkņa kriminālpolicijas darbinieki kopā ar Valsts policijas Kriminālizmeklēšanas pārvaldes darbiniekiem aizturēja bijušo firmas īpašnieku. Aizturētais vīrietis atzina, ka ir darbojies minētajā uzņēmumā, bet noliedza savu saistību ar krāpšanām.

Tiesa vairākkārt atsakās apcietināt

Divas dienas vēlāk Latgales iecirkņa darbinieki lūdza tiesu piemērot aizturētajam drošības līdzekli apcietinājumu, taču tiesa atteica. Vēl divas dienas vēlāk, 21. septembrī, Rīgas reģiona Kurzemes iecirkņa darbinieki lūdza tiesu aizturēto vīrieti apcietināt par viņu apkalpojamajā teritorijā izdarītajiem noziegumiem, taču arī šoreiz tiesa noteica ar brīvības atņemšanu nesaistītu drošības līdzekli. Lietu par visām Rīgas reģionā izdarītajām krāpšanām pārņēma Rīgas reģiona Kriminālpolicijas 2. nodaļa un 23. septembrī lūdza Rīgas Centra tiesu piemērot aizdomās turamajam apcietinājumu kopā par vienpadsmit krāpšanas epizodēm, kurās zaudējumi mērāmi vairākos simtos tūkstošu latu. Arī šoreiz tiesa lūgumam atteica.

Meklē izkrāptās automašīnas

Pagaidām Rīgas reģiona kriminālpolicijas 2. biroja 3. nodaļas darbinieki turpina izmeklēšanu un jau ir sākuši sadarbību ar citām Eiropas Savienības valstīm, kurās varētu būt realizētas izkrāptās automašīnas. Turpinās arī izmeklēšana, lai noskaidrotu, vai par SIA „LATBEMA Serviss” upuriem nav krituši arī citu Latvijas pilsētu iedzīvotāji. Tāpat Rīgas reģiona kriminālpolicijā visi sāktie kriminālprocesi ir apvienoti vienā „Par krāpšanu lielā apmērā, ja to izdarījusi organizēta grupa”, un tiek meklētas arī citas šajā noziegumā iesaistītās personas.

Ieteikumi autovadītājiem kā izvairīties no apžilbināšanas

Pēkšņa apžilbšana ir nopietns satiksmes drošības drauds gan gaišā dienas laikā, gan naktī. Autovadītāju reakcija šādās situācijās, protams, ir atkarīga no katra individuāli, tomēr liela nozīme ir arī autovadītāja dzimumam un vecumam. Laba redzamība nereti ir viens no galvenajiem faktoriem, kas ietekmē ceļu satiksmes drošību. Pētījumi liecina, ka autovadītāji, kas ir visjūtīgākie pret saules gaismu un kas visbiežāk apžilbst no pretim braucošu automobiļu gaismās, ir vīrieši vecāki par 45 gadiem un sievietes vecākas par 35 gadiem. Jo vecāks ir autovadītājs, jo jūtīgāka ir viņa redze un līdz ar to - lielāka iespēja izraisīt satiksmes negadījumu apžilbšanas dēļ. Saules stari neveicina drošu braukšanu, it sevišķi rīta un vakara stundās, kad saule ir tikai nedaudz virs horizonta. Turklāt tas, ka tieši šajās diennakts stundās parasti ir arī lielākie sastrēgumi, vēl vairāk palielina satiksmes negadījumu rašanās iespēju. “Spilgti saules stari var pilnībā padarīt neredzamu kādu gājēju vai citu automašīnu,” brīdina Renault Braukšanas skolas direktors. Spilgti saules stari var būtiski ietekmēt arī luksoforu gaismu redzamību, turklāt ne tikai tad, ja tie spīd jums tieši pretī, bet arī gadījum, kad tie spīd no aizmugures.

Vadot automašīnu ļoti saulainā dienā, vajadzētu ievērot papildus piesardzību, braukt nedaudz lēnāk un pēc iespējas vienmērīgāk. “Strauju bremzēšanu var nepamanīt vai pamanīt novēloti auto mašīna, kas atrodas aiz jums, un tas, savukārt, palielina sadursmes iespēju. Īpaši bīstami tas ir uz lielceļiem,” brīdina Renault Braukšanas skolas treneri.

Ļoti bīstama ir arī pretī braucošu automašīnu spilgtās gaismas diennakts tumšajā laikā, kas var apžilbināt vadītāju. Īslaicīgs spilgtas gaismas zibsnis tieši autovadītāja acu līmenī var pat izraisīt mirklīgu redzes zudumu. Braucot ārpus apdzīvotām vietām, autovadītājiem vajadzētu vienmēr atcerēties izslēgt tālās gaismas, tiklīdz redz tuvojamās citu automašīnu. Aizmugurējie miglas lukturi, kas ir sevišķi traucējoši automašīnām, kas brauc tieši aiz jums, var tikt izmantoti tikai tad, ja redzamība ir mazāka par 50 metriem. Citos gadījumos tiem jābūt izslēgtiem.

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



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

9-19
10-15

**JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS**



Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība
Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148
Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
29991444 29541238
Fakss 67802336
doks1@one.lv www.japanautoparts.lv

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILĒM
uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana



BRC SEQUENT
GAS INJECTION
SYSTEM

Signalizāciju un imobilizēru uzstādīšana

ABC auto grupa

Rīga, Ganību dambis 23b
tālr. 67381728, mob. 29296613

Auto Apkopes Serviss

**SAAB
VOLVO**

Jaunas un Lietotas
Rezerves daļas

Serviss
Tel. 67703303
Maskavas iela 449
Rīga
www.auto-apkopes-serviss.lv

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

«Dacia Duster» kā Latvijas politiķa ideāls



(Turpinājums no 1.lpp)

Atšķirībā no priekštečiem „Duster” piemīt dizains un individualitāte, un tas nemaz vairs neizskatās pēc nabaga radnieka. Hromētais radiatora režģis, dubultie priekšējie lukturi un platās, izceltās, muskuļotās riteņu arkas liecina par spēku, ceļ pašapziņu un pieprasa izrādīt cieņu. Kopumā „Duster” āriene padevusies visai simpātiska. Ja kāds pacenstos dusteru aprikt ar ķenguru stieņiem un papildlampām, iegūtu īstu „Los Masculinos”, no kāda ne vien veciem bembjiem, bet pat klasesbiedriem kašakajiem labāk turēties pa gabalu!

Degustācijā braucām ar maksimāli aprīkotu „Duster”, kam bija pilnpiedziņa, gaisa kondicionētājs, elektriski regulējami logi priekšā un aizmugurē, miglas lukturis, apsildāmi un elektriski regulējami spoguļi, kā arī radio un „CD/MP3” atskaņotājs ar četriem 15W skaļruņiem un tālvadību pie stūres. Taču, salonā iekāpjot, piederība pie budžeta klases tomēr lika sevi manīt. Tie, kas pieraduši pie askētiskā „Sandero” interjera, „Duster” salonā jutīsies kā mājās. Cieta plastmasa visapkārt. Izmantotie materiāli nav eleganti, taču montāžas kvalitātei nav kur piesieties, viss izskatās izturīgs un lēts. Stūres kolonas augstumu regulēt nevar, tomēr pierēgulējot sēdekli, iegūst augstu un plakānu, taču pārsteidzoši ērtu sēdpoziciju. Pateicoties lielajam benķim, nenogurst arī garā ceļā. Gribētos vienīgi sēdekļus ar iz-

teiktāku sānu atbalstu. Maksimālajā aprīkojuma versijā „Laureate” instrumentu paneļa un ventilācijas atveru dekoratīvie elementi nez kāpēc tiek piedāvāti šokolādes brūnā krāsā. Man simpātiskāks tomēr šķiet sudrabpelēkais alumīnijs, kāds pieejams „Ambiance” versijā. Galu galā varēja jau tos dekoratīvos elementus piedāvāt auto virsbūves krāsā.

Protams, „Duster” pircējam jāreķinās ar to, ka aprīkojums būs skops, taču vismaz drošības jomā pat „Duster” lētākajai versijai ir četri drošības spilveni un ESP standartā. Un „Duster” gadījumā lēts ir viss — pat ādas salonu var pasūtīt par 500 eiro. Taču ādas salons laikam ir tas, kā man šeit pietrūkst vismazāk. Ko gan sava „Duster” salonā es vēl varētu vēlēties — dziļāk pierēgulējamu sēdekli, kruīzkontroli, labskanīgāku audiosistēmu... tas arī viss iztrūkstotais. Ak, jā, logi! Ikreiz, kad jāatver loga stikls, nevaru atrast elektropiedziņas pogu, jo tā novietota priekšējā paneļa vidusdaļā, apakšā. Manis pēc logu atvēršanai varētu izmantot kaut veco, labo manuālo „airi”, ja vien tas būtu novietots pierastajā vietā durvīs.

Tātad, ja neinteresē bagātīgs komforta aprīkojums, bet gan 408 litru ietilpīgs kravas nodalījums un piecas ērtas sēdvietas, „Duster” noteikti ir vērts iekļaut izvēles sarakstā. Un, ja vajadzēs, aizmugures sēdekļus var nolicīt proporcijā 60/40 un iegūt



1570 litru tilpuma kravas telpu. „Duster” ir pasaulē lielākais degvielas tvertnes atvēršanas vāciņš un atklāti redzamas motora pārsega eņģes, toties atvērtam motora pārsegam nav nepieciešams meklēt atbalsta stieni, un zem bagāžnieka grīdas atrodams pilnizmēra rezerves ritenis.

Taču „Duster” galvenais trumpis ir gaitas komforts — tas pārliecinoši stabili turas uz jebkāda, pat nežēlīgi buldozerēta Latvijas ceļa seguma, gandrīz nejutot ne asfalta bedres, ne sliktu bruģi, ne grantenīka „trepī”. Jau sen zināms, ka prātīgi cilvēki brauc nevis pa Latvijas ceļa labo pusi, bet gan pa labāko pusi... „Duster” ir auto, ar ko droši var turēties ceļa labajā pusē, neatkarīgi no asfalta seguma nacionālajām īpatnībām. Viens no komfortablākajiem auto, ar kādu man degustētāja gaitās jebkad nācies braukt. Taču, jāņem vērā, ka „Duster” nevajadzētu izvīrīt augstas prasības pret tā dinamiku un uzvedību uz asfalta, jo gaitas īpašības ir atbilstošas mašīnas praktiskajai orientācijai — augsts klirens un energoietilpīga piekare nodrošina komfortablu pārvietošanos pa sliktas kvalitātes ceļiem. „Duster” imunitāte pret Latvijas ceļu atspēlējas ar ne pārāk precīzu vadāmību un ievērojamām sānsverēm likumos. Stūre nav pārāk informatīva, turklāt

mazākā ātrumā tā šķiet nedaudz smagnēja, bet lielākā — pārāk viegla. Auto labi klausas, braucot pa grubuļainiem lauku ceļiem, tas neizdod neapmierinātas skaņas, iebrūcot bedrēs, bet ātros asfalta likumos piekare nav gatava varoņdarbiem, lai nezaudētu sākeri. Tomēr jāpiebilst, ka atļautajās ātrumu robežās braukšana uz šosejas ir absolūti komfortabla.

Degustācijā braucām ar pilnpiedziņas „Duster”, kam bija 1,5 litru 110 ZS dCi dīzeldzinējs, kas savienots ar sešpakāpju manuālo pārniesumkārbu. Uzreiz jāsaka — jaudas tam pietiek. Tas ir ekonomisks (vidēji ap 6—7 litriem uz 100 km) un gana jaudīgs, lai ļautu „Duster” veikt apdzīšanas manevrus uz šosejas bez iepriekšējās plānošanas. Par reālo degvielas ekonomiju sākumā bija grūti spriest. Nobraucām gandrīz pusi dienas, bet elektroniskā rādītāja stabīnš joprojām rādīja pilnu bāku. Gandrīz vai jāsāk dziedāt slavas dziesmas dīzelītim, kurš neēd nemaz. Taču testpilots

labāka kā jebkurai citai „Dacia” mašīnai, salonā dzirdama gan pretvēja šalkoņa, gan riepju švīkstoņa pret asfaltu. Savukārt 1,5 litru dCi dzinējs skan ne pārāk uzbāzīgi, vienmērīgā ātrumā dzinēja trokšnis pagaist, un uz šosejas atliek vien klausīties vējā.

Pazemināto pārniesumu „Duster” nav, jo šāda ekstra lieki sadārdzinātu cenu. Taču sešpakāpju kārbas pirmais pārniesums ir neiedomājami īss, paredzēts bezceļam. Pilsētā pie krustojuma var mierīgi uzsākt ar otro robu, bet arī tas šķiet par īsu, un auto gaita pilsētas sastrēgumos iznāk tāda nervozi saraustīta, kas izlepušus pasažierus pat nedaudz kaitina. „Duster” 21 cm augstais klirens, lielās riteņu arkas, mazās virsbūves pārkāres priekšā un aizmugurē, kā arī pilnpiedziņas sistēma no „Nissan X-trail” noteikti padara „Duster” par vienu no bezceļos varošākajiem krossoveriem, kas gatavs cīņai ar visām dabas stihijām. Turklāt ar ripuli starp sēdekļiem, ļauj brīvi izvēlēties — palikt tikai ar velkošo priekšu, atstāt pakājējo riteņu pieslēgšanu elektronikas ziņā vai bezceļa apstākļos pieslēgt tos pastāvīgi „lock” režīmā.

Sen nebiju braucis tik bezbēdīgi. Viegla un komfortabla sajūta, braucot gan pilsētā gan laukos. Uz ielas ar „Duster” nekas nav



bez ēšanas iztikt nevar. Un, kad pēc pusdienām auto tika atkal piederināts, rādītāja stabiņš jau bija noslidējis pusē. Bet tās vēl nav pēdējās divainības. Pēc nākamā pitstopa „Duster” bāka atkal nez kāpēc rādījās esam par vienu astotdaļu pilnāka. Un mašīna nemaz nebija atstāta uz slīpas virsmas, kā to loģiski varētu izskaidrot.

Lai gan skaņas izolācija „Duster” ir

jāpierāda, neviens neizaicina skrieties, tomēr satiksmes plūsmā iekļauties nesagādā nekādas problēmas. Netraucē ne bedres un špūres, ne dubļi vai grantsceļu trepes. Nav jāuztraucas, atstājot auto pa nakti uz ielas... Pēc trim degustācijas dienām, pārsēžoties savā personīgajā vāgī, sākumā bija grūti pierast, ka Rīgas ielu bedres taču ir jācenšas apbraukt...

„Dacia Duster” vērtējums

Plusi: cena, ietilpība, gaitas komforts Latvijas ceļos un bezceļos. **Minusi:** askētisms salonā un plakanā sēdpozicija.

„Dacia Duster” cena ir pats pārsteidzošākais! Latvijā „Duster” cenas sākas no Ls 7295 par priekšpiedziņas bāzes versiju ar 110 ZS 1,6 litru benzīna dzinēju. Degustētā auto cena ir Ls 11 614. Tas ir lētāk, nekā maksā lielākā daļa populārāko mazo ģimenes auto bez pilnpiedziņas. Klasesbiedrs „Nissan Qashqai” bāzes aprīkojumā maksā par apmēram 3 tūkstošiem latu vairāk.

„Duster” piemīt visas ideālam Latvijas politiķim nepieciešamās īpašības: godīgs, uzticams un pragmatisks, ar vienkāršu bezkompromisa raksturu, gatavs kalpot bez personīgām ambīcijām. „Duster” neliks vilties, un no tā vienmēr saņemsi vairāk, nekā solīts. Auto, kurš būs lēts pērkot un lēts ekspluatācijā, izturīgs un ilgmūžīgs. Tas nepievilks nedz uz šosejas, nedz mežā.

Ja nav vēlēšanās tērēt lielu naudu par pilnpiedziņas auto, bet gribas pirkt jaunu, tad „Duster” ir lētākais variants. Un tā noteikti ir

laba ziņa tiem, kuriem ikdienā jābrauc pa buldozerētiem Latvijas ceļiem, un kas nevar atļauties budžetu tērēt par dārgiem apvidus auto. Nevaru iedomāties nevienam iemeslu, lai „Duster” neuzvarētu „Latvijas Valsts mežu”, kā arī visos citos valsts un pašvaldību uzņēmumu pilnpiedziņas auto iepirkuma konkursos. Jo, godīgi veicot atlases procedūru, otru tik funkcionālu auto par tik zemu cenu atrast neizdosies. Kurš konkursa rīkotājs gan būtu tik pārgalvīgs, lai šodienas stingrā taupības režīma apstākļos konkursa nolikumā kā obligātas prasības ieliktu stūres līftu vai kruīzkontroli...

Atzišos, degustācijas noslēgumā arī man radās grūti pārvarama vēlēšanās kļūt par „Duster” īpašnieku... Nē, nepārprotiet, netaisos savu eleganto kupeju mainīt pret „Duster”. Taču dačeile man būtu ideāli piemērota kā otrais auto. Jo klāt rudentiņš — jābrauc sēnēs, pēc tam būs barga ziema, kad neviens Rīgas buldozers atkal netīrīs sniegu Pārdaugavas mazajās ieliņās, bet vasarā reizēm taču tā sagribas aizbraukt uz tālām un cilvēku neskartām vietām...

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:

- Rītošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomaīņu, bremžu disku apvirošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
 - Eļļu un filtru maiņu.
 - Elektrosistēmu remontu.
 - Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
 - Riepju remontu, balansēšanu, montāžu.
 - Lukturu gaismu regulēšanu.
 - Bukšu izgatavošanu.
 - Nestandarta darbus.
 - Mikroautobusu remontu.
 - Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.



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

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



BMW R 1200 GS Adventure tests

(Turpinājums no 2. lpp)

Lai nu paliek autobraucēji (cerams, ka pēc kāda laika acis atgriezās ierastajās vietās), pievērsīsimies mūsu stāsta galvenajai domai. Vai motocikls brauca pa asfaltu vai blakus tam, sajūtas bija stipri līdzīgas.

Ceļojumos cilvēki bieži vien dodas divatā, tādēļ daļa testa tika veltīta pasažiera komforta līmeņa izzināšanai. Par pasažieri tika izvēlēts profesionāls līdzbraucējs ar daudz gadu, neskaitāmu kilometru un visdažādāko motociklu pasažieru vietu pieredzes bagāžu. Maršruts — ļoti daudzveidīgs: ideāls asfalta segums (jā, jā, šeit nav nekādas drukas kļūdas, izdevās atrast arī tādu), tradicionāls „Latvijas ceļš” (piedodiet par izrunāšanos) ar ielāpiem, risēm, sīkām šķembām un „kratekli”, kā arī grants ceļš (kā jau pienākas, ar bedrēm un „trepī”). Pēc pasažiera trīs stundu ilgas „spīdzināšanas” COMFORT režīmā, viņš bija spiests atzīties, ka... savu mūžu nebija braucis ar kaut ko tik komfortablu! Nekādi nelīdzenumi nespēja satricināt pasažiera mieru. Izteiktas ceļa iepaklas izraisīja tikai liganu šūpošanos. Braukt pa akmeņainu ceļu varēja ar diezgan lielu ātrumu. Motocikls uz „grantenes” pārliecinoši saglabāja kursa stabilitāti. Gandrīz neticami motociklam, kura svars ir 255 kilogrami. Neticami, bet ne neiespējami. Motocikla riteņu bāze ir 1510 mm, kas kopā ar diezgan veiksmīgi izvēlēto smaguma centru pārvērš to par ārkārtīgi paklausīgu un augsti manevrīgu mašīnu. Vienīgi motociklam ne pārāk patika lielas bedres ar taisnām malām.

Ķermeņa augšējās daļas izvietojums pret stūri ir praktiski taisns, rokas ir pilnībā atbrīvotas, kas kopā ar komfortablu sēdekli rada ļoti relaksējošu sajūtu. Tās savukārt nozīmē, ka ilgstoša braukšana nemaz nenogurdinās. Ļoti pārdomāts kāju balstu izvietojums (jūs taču ne pārāk nogurdināt sēdēšana iemīļotajā krēslā pie televizora, vai ne?) kopā ar šauro korpusa vidusdaļu ļauj pagriezienus izbraukt ar ļoti augstu vidējo ātrumu, turklāt bez jebkādam stabilitātes problēmām. Ja nolemsiet paceļot kopā ar klasisko vai sporta motociklu kompāniju, tiem pagriezienos vajadzēs nepārtraukti just



„BMW”, „elpu” pakausī. Vai arī otrādi...

Arī pārvietojoties ar 200 km/h lielu ātrumu pa šoseju, braukšanas komforts bija izcils, nekādu uzkrītošu vēja plūsmu ne vadītājam, ne pasažierim. Braucot tik lielā ātrumā, radās doma, ka motociklam nenāktu par sliktu aprikojuma iekļaut nelielu kafijas automātu.

Par spīti „Adventure” iespaidīgajiem apmēriem, tas vadāms ārkārtīgi viegli un nepiespīti, turklāt ir iespējams apgriezties pārstiežot nelielā laukumā.

Iegādājoties šādu motociklu, ir jāapzinās, ka apzīmējumu „GS” („Gelände”— apvidus, bezceļš, „Strasse”— ceļš) tam ir devuši vācieši, nevis latvieši. Vāciešu izpratne par „Strasse” nekādas aizdomas nerada (kurš gan nav dzirdējis par slavenajiem vācu ceļiem), bet tas, ko vācieši uzskata par pilnīgu „Gelände”, drīzāk ir domāts kā Latvijas „Strasse”. Nejauciet šo

milzeni ar speciālajiem enduro motocikliem. Kārtīgs bezceļš — smalkas smiltis un dubļi, par spīti tā kaujinieciskajam izskatam, šim motociklam īpaši nepatīk. Motocikla svars istā bezceļā jums par to nekavējoties atgādinās. Ja jūsu priekšā ir smilšu vai dubļu josla, varat pamēģināt pārbaudīt savus spēkus. Tikai brīdinu uzreiz, ka pacelt šo motociklu nebūs viegli.

Motocikls patīkami pārsteidza ar ārkārtīgi kluso un precīzo ātrumkārbas darbību. Hidrauliskais sajūgs savukārt garantē to, ka jums civilizācijas aizmirstā nostūrī nevajadzēs meklēt aizvietošanu pārplisušai trosītei.

Vairākrežīmu rokturu apsilde, sabalansēta ABS darbība, labas bremzes, izcila tuvās gaismas, kas, papildinātas ar automašīnas miglas lukturiem, ļauj nepārtraukt ceļu uz nospraustu galamērķi arī aukstās un tumšās naktīs.

Dzinējs. Braucot ar „R1200GS”, nepa-

met sajūta, ka neskaitāmas reizes modifcētais un atvieglinātais divcilindru opozīta dzinējs, kura saknes meklējamas tālajā 1923. gadā, jau sāk krietni pagurt no šīm modernizācijām. Lielākais lielkubatūras dzinēju trumpis — īpaši jau tūrisma motocikliem — ir lokomotīves cienīga vilkme pie zemiem apgriezieniem. Šim dzinējam maksimālais griezes moments ir pieejams tikai pie 6000 apgr./min... Uzsākot braukt, gāzi labāk nežēlot. Arī kustībā labāk nelaut apgriezieniem nokrist tuvu minimālajiem, citādi dzinējs sāks „rīstīties”. 2., 3. un 4. pārnēsma tas jau paātrinās ievērojami mundrāk, un prasmīgās rokās „GS” var pat pavizināt saimnieku uz pakalējā riteņa. Savukārt „ejošākie” ceļojumu pārnēsma — 5. un 6.— ir izteikti kūtri un paredzēti drīzāk ekonomiskai braukšanai. Ja uz šosejas, braucot ar 6. ātrumu, nolemsiet kādu droši apdzīt, „noskaitiet” vismaz līdz 4. pārnesu-

mam, lai dabūtu apgriezienus maksimāli tuvu 6 tūkstošiem, citādi manevrs var aizņemt pārāk daudz laika. Secinājums: gribat braukt nīprāk, izmantojiet 2., 3. un 4. pārnēsma un turiet apgriezienus virs vidēja; vēlaties ekonomēt degvielu — jūsu sabiedrotie būs 5. un 6. pārnēsma. No otras puses, šis taču nav sporta motocikls, tādēļ motoru varētu raksturot kā apmierinošu.

Laikam maz būs tādu, kas neko nebūs dzirdējuši par „BMW” motociklu „īpašo” pazīšanas zīmi — pagriezienu rādītāju taustiņus, kas līdz klusam ārpriekam noveduši ne vienu vien braucēju. Tiem, kuri nav informēti, paskaidrošu — kreisais pagriezienu rādītājs ieslēdzas ar kreiso taustiņu uz kreisās pults, labais — savukārt uz labās. Lai izslēgtu pagriezienu, ir jānospiež trešais taustiņš, kas atrodas virs labā pagriezienu ieslēgšanas taustiņa. Avārijas gaismas ieslēdzas, nospiežot abus pagriezienu taustiņus vienlaikus. Kā ir? Esat vēl spējīgi izsekot notikumu secībai? Domājat, ka „BMW” atteicās no spēcijajām tradīcijām un mainīja taustiņu izvietojumu uz tradicionālo? Nekā nebija. Tādēļ jau tās ir tradīcijas. Lai nevajadzētu putroties ar pagriezienu rādītāju izslēgšanu, vienkārši uzlika laika releju. Ja jums ir tik grūti sameklēt izslēgšanas pogu, tad pēc neliela intervāla pagriezienu rādītājs izslēgsies pats. Gan tradīcijas ievērotas, gan kazas dzīvas. Vai kaut kā tā.

Nobeigumā vēl kāda būtiska nianse. Ja esat izvēlējušies sēdekļa bāzes variantu (2 regulēšanas pozīcijas 910 un 890 mm) un jūsu vārds nav Šakils O’Nils, pirms apstāties uz nelīdzenas virsmas, pārliecinieties, ka vietā, kur grāstāties kāju likt, nav iepaklas, citādi tikšanās ar māmuļu zemi ir garantēta. Par laimi, ne tik gara auguma braucējiem ir pieejams arī zemāks sēdekļis.

„Autoinfo” verdikts:

jāatzīst, ka šis diviņā paskata motocikls vadās un bremzējas daudz labāk, nekā varētu likties no pirmā skatiena, kas kopsoli ar augsto braucēja un pasažiera komforta līmeni, kā arī salīdzinoši vienkāršo elektronikas pārvaldīšanu atradīs sev ne mazums piekritēju, kas varētu pievienoties jau tā prāvajam „GS” fanu pulkam.

POLAR

Labākā motora dzesēšana, aizsardzība pret rūsu un sasalsanu – ilglaicīga šī uzdevuma izpilde! 5 gadi vai 250000 km!

Gandrīz 75% no Eiropā uzpildītiem automobiļiem un smagajiem vilcējiem sākotnēji lietojuši OAT – ilga mūža LONG LIFE dzesēšanas šķidrumu. Polar Premium Long Life dzesēšanas šķidruma atbilst un pārsniedz Opel-GM6277M, VW, Audi, Skoda, Seat, Porsche TL 774 D/F=G12+, MAN 324, Scania TB 1451 un citus Starptautiskos standartus.

Polar Premium Long Life dzesēšanas šķidruma kalpošanas laiks ir 5 gadi vai 250 000 km!

POLAR oficiālais izplatītājs Latvijā **DANS** ZEMTĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANSG.LV

Vācijā ražotais produkts SX6000 reāli paildina Jūsu automašīnas mūžu, ekonomē degvielu, naudu, samazina kaitīgo izmešu ietekmi uz vidi.

SX 6000

autoķīmijas SX6000 ražotāja QMI pārstāvis Baltijas valstīs SIA "PROMEX"

piedāvā sadarbību autoservisiem un auto sporta klubiem

Tālrunis: +371 67606918 info@promex.lv www.promex.lv

REZERVES DAĻAS

Jeep GMC

Amerikāņu automašīnām

Jauns veikals!

tel. 29219525 67549500 info@kubera.lv www.kubera.lv

Rīga, Rumbulas iela 16 Darba dienas: 9.00 - 18.00 Sestdiena: 10.00 - 14.00 Svētdiena: slēgts

IGLIT SIA

autoserviss un rezerves daļas

ORIĢINĀLO REZERVES DAĻU PASŪTĪŠANA PĒC RŪPNĪCAS KATALOGA

Audi VW BMW OPEL

Rīgā, Rāmuļu ielā 3a

9-18 s. 9-16 sv. brīvs

serviss: 67383749 serviss mob.: 29167043 veikals: 67382775 iglit@iglit.lv

Izpūtēju un to rezerves daļu VEIKALS

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572, mob. l. 26955590, 26955591 Rīga, Lienes 28, mob. l. 25907201 Rīga, Šmerļa 3, tālr. 67520652, mob. l. 29758980 Rīga, Vagonu 16 tālr. 67271668 mob. l. 26955059

IZPŪTĒJU AUTOSERVISS

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

Rīga, Jūrmalas gatve 16, tālr. 67403659, 67411572, tālr./fakss 67414544, mob. l. 26955590, 26955591 Rīga, Šmerļa 3, tālr. 67520652, mob. l. 29758980

AUTOMAŠĪNU ELEKTROIEKĀRTU DIAGNOSTIKA. Iespēja izbraukt pie klienta. ELEKTROIEKĀRTU REMONTS. STŪRES MEHĀNISMU, sūkņu remonts, diagnostika. Garantija.

SIA "RIKOMA" A. Čaka 80, Rīga

Tālrunis: 29427911, 87287907

katru dienu no 11.00 līdz 23.00

Auto Plus

AUTODALAS NO AMERIKAS

Brīvības 390 ☎ 67520018 Kurdieģi 6 ☎ 67281822 Ģastras 5b ☎ 67598312

LĒTAS ZIEMAS RĪPAS NO ZVIEDRIJAS!

Pilns riepu serviss kravas un vieglajiem auto. Jaunas, atjaunotas, lietotas riepas un diski. Lielākais lietotu riepu tirgus Latvijā. Izvēle no apm. 10.000 riepām. Vairum: un mazumtirgotājiem.

Tālrunis: 65030483, 29252205 e-pasts: jakoby@apollo.lv

www.piepagraba.lv

Gandrīz kā brāļu Belmeru laikos...



Agnis Krauja

18., 19. septembrī Bīķernieku trasē pēc 19 gadu pārtraukuma atkal norisinājās Latvijas autošosejas leģendārākās sacensības — „Dzintara Volga”. Interesanti, ka 2010. gada „Dzintara Volgas” dalībnieku vidū bija trīs autošosejas vecmeistari, kuri startējuši arī 1991. gada „Dzintara Volgā” — pēdējās sacensībās pirms pārtraukuma — toreizējais „A-1600” klases uzvarētājs Jānis Alliks, toreizējais „A-1300” klases uzvarētājs Rolands Dūda un 1991. gadā „Volgu” klasē 6. vietu izcīnījušais Sorokins, kurš šogad uz starta izgāja ar to pašu vēsturisko sporta automašīnu „Volga”.

Sacensību „Dzintara Volga” pirmās sākumi meklējami tālajā 1963. gadā. Pirmos gadus sacensības notika Mežaparkā, un par vienu no pirmajiem uzvarētājiem kļuva leģendārais latviešu rallists Aleksandrs Karamiševs. Savus ziedu laikus „Dzintara Volga” piedzīvoja pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados, kad atbalstīt mūsu brāļus Belmerus Bīķernieku trases malā bija pulcējās līdz pat 100 tūkstošiem skatītāju. Lai notiktu šādas vērienīgas sacīkstes, nepietiek ar leģendām apvītu nosaukumu vien. Skatītājiem nepieciešama ciņa trasē, viņiem vajadzīgi savi varoņi, kuri cīnās un uzvar, jo tieši aizraujošās, bieži vien nežēlīgas cīņas trasē un tieši latviešu panākumi, sacenšoties ar materiāli un tehniski daudz labāk apgādātajiem Krievijas autobūves centru pārstāvjiem, savulaik spēja piesaistīt šim sacīkstēm 100 000 lielu skatītāju pulku. Ieskatoties „racinghistory.lv” un papētot agrāko „Dzintara Volga” sacensību rezultātus, atklājam, ka Juris

Belmers prestižajā „Volgu” klasē ir uzvarējis 10 reizes, Valdis Belmers — 6 reizes (vienu no tām vēlāk diskvalificēts par auto neatbilstību noteikumiem), Guntars Judeiks — 6 reizes („VAZ-1600” klasē), Arnolds Dambis uzvarējis 5 reizes (sākumā startēja ar „Volgu”, pēc tam „Moskvič”, vēlāk — „VAZ-1300” klasē), kolhozu „Ādaži” pārstāvošais igaunis Elmo Salms formulu klasēs „Dzintara Volga” sacensībās ir uzvarējis četras reizes.

Uzreiz jāteic, ka 2010. gada septembrī leģendārā tradīcija „Dzintara Volga” ir atdzimusi godam. Lai gan laikapstākļi sacensību dalībniekus un fanus nelutināja un saules starus dienas gaitā bieži nomainīja tumši mākoņi ar lietus šaltīm, tribīnēs Bīķernieku trases malā bija pilnas un sanākušajiem bija, ko redzēt. Visas svētdienas garumā risinājās braucieni deviņās ieskautes klasēs, turklāt faktiski nevienā braucienā neiztika bez intrigas un cīņas.

Svētdiena Bīķernieku trasē sākās ar vēsturisko „Volga GAZ 24” un „VAZ” automobiļu pirmo braucienu. Tieši šie automobiļi daudziem ļāva atcerēties divdesmit un vairāk gadu senu pagātni. Kad pirmajā aplī visa „Volgu” armāda parādījās trasē, daudziem uz brīdi likās, ka ar laika mašīnu esam atgriezušies pagātnē. Pirmajā braucienā pārliecinošu uzvaru „Volgu” ieskaitē ar savu oriģinālo sacīkšu auto izcīnīja rīdzinieks Aleksandrs Sorokins, kurš toreiz sendienās leģendārajiem brāļiem Belmeriem un tikpat leģendārajam Viktoram Kalniņam sastādīja cienīgu konkurenci, iegūstot divas otras vietas un sešas bronzas medaļas. Arī sestdien notikušajās kvalifikācijas sacensībās Sorokins bija

ātrākais, pielīkušo trasi izbraucot 2 minūtēs un 9,135 sekundēs. Vecmeistars Sorokins pārliecinoši pierādīja, ka pagājušā gadsimta 80. gados Latvijas autosportā viss bija nopietni — nevienam no šodienas „Volgu” tūnētājiem pret viņa retromašīnu trasē nebija nekādu izredžu! Otrajā vietā „GAZ 24” klasē finišēja Andrejs Paupers, bet trešais bija Italo Alsiņš. Otrais brauciens Sorokinam jau pašā sākumā izvērtās neveiksmīgs, jo pirms starta „Volga” atteicās darboties. Kamēr visi pārējie braucēji devās iesildīšanās aplī, Sorokinam vajadzēja cīnīties, lai auto dabūtu pie dzīvības. Galu galā tas izdevās, taču sacīkstes bija jāsāk no pašas aizmugures, dodot konkurentiem ievērojamu handicapu. Rezultātā uzvaru „Volga GAZ” ieskaitē otrajā braucienā izcīnīja Vladislavs Svinkins. Otro vietu, kas abu braucienā summā nesa uzvaru un arī „Dzintara Volgas” Ceļojošo kausu, izcīnīja Andrejs Paupers, bet trešajā vietā palika Juris



Sprūde. Sorokinam divu braucienā summā tikai 5. vieta. 2010. gada „Dzintara Volgas” „VAZ 1600” automobiļu klasē veterāns Jānis Alliks („VAZ 2105”), gluži kā sendienās, sīvi cīnoties ar diviem lietuviešiem, izcīnīja otro vietu. Uzvarēja lietuvietis Aurims Onuškevičs („VAZ 2107”), bet „VAZ 1300” klasē ātrākais bija Mārtiņš Dambergis („VAZ 2101”).

Vēstures elpa noteikti bija jūtama arī formulu braucienos — gan mašīnas, gan troksnis, gan ātrumi tādi paši kā pirms 20 gadiem. Daudzi neatceras, kad iepriekš vienlaikus uz Bīķernieku trases starta līnijas stājās tik daudz „Formula Easter” un

„Formula Mondial” automobiļu. Žēl tikai, ka nebija nevienas „Estonia 19” vai „Estonia 20” formulas. Toties pie formulas stūres trasē dzīvā leģenda — vairākkārtējais PSRS čempions Edgars Lindgrēns, kurš jau sasniedzis ļoti cienījamu vecumu. Formulu grupā starp lietuviešiem, igauniešiem un vāciešiem risinājās seno laiku Draudzības kausu izcīņas atskaņas, un beigās par „Dzintara Volgas” uzvarētājiem kļuva igaunis Jāks Kūls („Formula Estonia”) 1600 cm³ klasē un vācietis Hartmuts Heidike („Formula Easter”) 1300 cm³ klasē.

RADIATORI
TIRDZniecība, REMONTS
un SERĶU MAINA.
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS
KONDICIONIERU UZPILDĪŠANA

Granita ielā 3
tāl. 67372925
mob. t. 26517338
www.opozit.lv

4motors SIA
15 gadu pieredze auto remonta jomā

Admiņu ielā 5/7, Rīgā, LV-1009
Tāl. 67244161, fakss 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, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

PLASTIKĀTA SEDAN L LATVIJA
DETAĻU RAŽOTNE **PIEDĀVĀ:**

VIRSBŪVES DAĻAS NO KOMPOZĪTMATERIĀLIEM PRIEKŠ
DAF XF95; XF105
VOLVO FH12
MB ACTROS

Jūrmalas gatve 18, Rīga. Tel. 67422101; 29630202; 29544500

AUTO UN MOTO SIGNALIZĀCIJAS

GT AUTO ALARM, Grech, SECURE, Eaglemaster

MAZDA HONDA
AUTO SERVIS

RITOŠĀS DAĻAS DIAGNOSTIKA UN BREMŽU PĀRBAUDE - BEZ MAKSAS

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

Artilērijas iela 5, Rīga, t.: 67316421, 29542806
Rūjienas iela 2, Rīga, t.: 67313050, 29569746

D52 auto
Autocentrs piedāvā:

- Piekares remontu
- Bremžu remontu
- Elektrosistēmu remontu
- Riepu servisu
- Eļļu nomaiņu
- Auto mazgāšanu, ķīmisko tīrīšanu
- Virsbūves apstrādi ar polimēru materiāliem

Dammes iela 52a (Imantā) tālr. 26153333

MIKROAUTOBUSU REZERVES DAĻAS

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

EuroBus
Rīga, Ganību dambis 19, tālr./fakss: 67346119, 26340782
Rīga, Matīsa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

- MAZUM UN VAIRUMTIRDZniecība
- UZSTĀDĪŠANA
- KONSULTĀCIJAS

SOIVS
SIA "SOIVS"
Jūrkalnes iela 11, Rīga
Tāl. 67459412
www.soivs.lv

LOVATO AUTOGAS

AUTOSERVISS GĀZES IEKĀRTU SERVIS

Sēpils iela 5, Rīga
www.autogaz.lv
Tāl.: 67377847
Mob.: 29289593

Rīga, Jelgavas ielā 66.
Tāl. 67612501,
mob.t. 29473759

AUTO RITMS

- **STŪRES IEKĀRTU** HIDRAULISKO/MEHĀNISKO AGREGĀTU DIAGNOSTIKA, REMONTS DARBIEM GARANTĪJA 1 GADS
- **VIEGLO A/M un M/AUTOBUSU ATJAUNOŠANA PĒC CS NEGADĪJUMA**
- **VIRSBŪVES KRASOŠANA**
- **RITOŠĀS DAĻAS REMONTS**