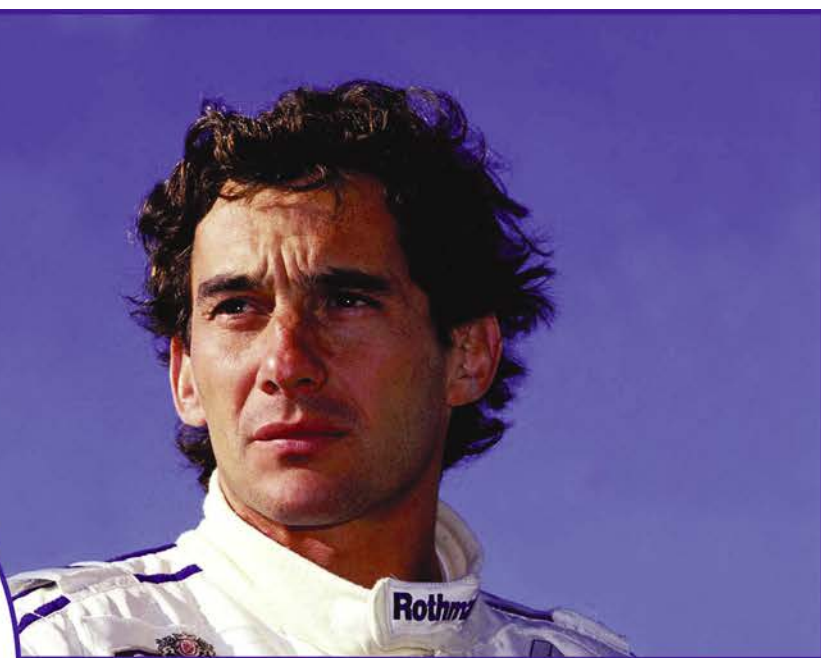


BEZMAKSAS



Izmēram nav nozīmes, stilam gan!

„Mazda2” / „Citroen C3”

Degustācija

Agnis Krauja

Automobili, tāpat kā cilvēku, vispirms mēs uztveram vizuāli, ievērojot tā ārējo pievilcību. Turklāt auto bieži vien ir arī īpašnieka personības vai dzīvesveida raksturojums. Tas var būt gan statusa simbols, gan vienkārši pārvietošanās līdzeklis. Neatkarīgi no tā, kāda loma mūsu dzīvē ir auto, tas vienmēr kaut ko stāsta par mums pašiem. Atšķirībā no Latvijas un citām postpadomju teritorijām — Rietumeiropā auto izmēram jau sen vairs nav nekādas nozīmes. Mazā klase jeb B segments pēdējo gadu laikā krietni pieaudzis un pašlaik Eiropā veido vairāk nekā 25 procentus no visa auto tirgus. Sagaidāms, ka nākamajos desmit gados Vecajā pasaulē mazās klases loma pieaugs vēl vairāk, sasniedzot pat vairāk nekā trešdaļu auto tirgus. Mūsu degustācijas

tēma — divi stilīgi pērnā gada jaunpienācēji mazauto klasē, kuri piedāvā konkurētspējīgu aprīkojumu par cenu, kas zemāka nekā „VW Polo” vai „Toyota Yaris”, turklāt katram no tiem ir savi slepenie trumpji.

„Mazda2” Paklausīgā geiša

2003. gadā kā „Mazda Demio” mantinieks debitēja modelis „Mazda2”, kas bija veidots uz „Ford Fusion” platformas un vizuāli drīzāk līdzinājās mikrovenam, nevis sportiskam hečbekam. Latvietim praktiskajam šāda mašīna varēja izrādīties noderīga, taču elegants dāmitis tai meta lielu likumu. Arī „Mazda” zīmola „Zoom-zoom” tēla šis modelis iekļāvās ar grūtībām un Eiropas tirgū lielus panākumus neguva.

Jaunā „Mazda2” tagad ir pilnīgi cits

auto, un tā rada nebijušu precedentu B segmentā, būdama četrus centimetrus īsāka, 5,5 centimetrus zemāka un 100 kilogramus vieglāka par savu priekštecī. Laikā, kad gandrīz katra jauna mašīna kļūst ne tikai labāka par veco, bet arī lielāka (auto izmēru lielā mērā diktē komforta, drošības un aprīkojuma prasības), šāda pieeja pievērš uzmanību. Kaut arī visvairāk novājējis ir virsbūves karkass, ražotājs uzsver, ka automobīlis, izmantojot īpašas kvalitātes tēraudu, kļuvis izturīgāks un pasažierus aizsargā labāk nekā līdzšinējais modelis. Savas klases ietvaros „Mazda2” tagad ir viens no kompaktākajiem auto, tomēr ne pats mazākais. „Mazda2” gabarīti (garums, platums, augstums; mm) ir 3885 x 1695 x 1475, riteņu bāze — 2490 milimetru. Virsbūves garumā „Toyota Yaris” atpaliek no „Mazda2” par veseliem 100

milimetriem. Bet, ja salīdzinām „Mazda2” ar jauno „VW Polo”, izrādās, ka ambiciozais vācietis, lai gan ir par 85 mm garāks, tomēr ir šaurāks par 13 mm un zemāks, un tā riteņu bāze ir par 20 mm īsāka. Tātad arī šādā salīdzinājumā „Mazda2” izceļas ar atlētiskām proporcijām.

„Mazda” dizaineri jau sen zinājuši, ka veiksmīgam mazauto noteikti ir jābūt stilīgam un atraktīvam. Atceramies kaut vai par „strādnieku ferāri” dēvēto veco, mazo, trakoti stilīgo „323F” modeli ar kupejveida bezrāmju logiem visām četrām durvīm. Tagad arī jaunā „Mazda2” dizaina ziņā šķiet maksimāli pietuvojies ideālam. Pietiek ar vienu skatienu, lai viss kļūst skaidrs — „Mazda2” ir auto, uz kuru gribas lūkoties vēlreiz. Tā dizainā ikreiz iespējams atklāt ko jaunu, savdabīgu un fascinējošu. Kaķa acis atgādinošie priekšējie lukturi un dāmu

smailajiem nadziņiem līdzīgie sānu spoguļi izskatās mīlīgi. Siluets, kas daudziem atsauks atmiņā savulaik visu autopasauli pozitīvi šokējušo „Peugeot 206”, izstaro nīpra maza pilsētas auto braukšanas prieku pat statiskā stāvoklī. Savukārt muskuļotie sānu paneļi ar virzienā uz aizmuguri kāpjošu likni nedaudz atgādina „Toyota Yaris”. Izteiktās riteņu arkas virsbūves stūros šo līdzību vēl pastiprina. Arku izmērs ļauj uzstādīt pat lielākus riteņus nākotnē gaidāmajām sporta versijām. Apaļais auto priekšgals ar nedaudz ieslīpu acu formu atgādinošiem starmešiem un smaidā savilkta mutītei līdzīgu dekoratīvu radiatora restīti atgādina mazu, graciozu geiņas sejiņu, kas kontrastē ar pamatīgu ventilācijas atveri un apaļiem, bamperā integrētiem miglas lukturiem.

(Turpinājums 5. lpp)

AUTOBRAUCĒJ, SVEICAM TEVI PAVASARĪ!
LAI TEV UN TAVAM AUTO - VIENMĒR LABA AURA:

RIEPU MAIŅA + RITEŅU BALANSĒŠANA NO 12 LVL
VASARAS VĒJSTIKLU ŠĶIDRUMS - DĀVANĀ!

Riteņu ģeometrijas pārbaude 8lv
Riteņu ģeometrijas regulēšana 8lv
Remontdarbu stundas cena 19,99lv*



PIEDĀVĀJUMS SPĒKĀ LĪDZ 15.05.2011
VISAS CENAS NORĀDĪTAS AR PVN 22%
*CENA NORĀDĪTA BEZ PAPILDUS MATERIĀLU IZMAKSĀM
**VISU MARKU PĒCGARANTIJAS AUTOMAŠINĀM
BRĪVĪBAS IELA 224, RĪGA. TĀLR.+371 67 800 633



4motors SIA
15 gadu pieredze auto remonta jomā



Ādmiņu 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, dzinēja diagnostika
- Auto pretaizdzīšanas sistēmu

GEMINI
ALARM SYSTEMS
un **LASERLINE** pārstāvis Latvijā
(konsultācijas, tirdzniecība, serviss)
■ Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
■ Tehniskā eksperta pakalpojumi

SIMONIZ SENSACIONĀLI PAMANĀMS



SIMONIZ BACT TO BLACK
Melns krāsaas
plastmasas detaļu
kopšanas līdzeklis.
Paredzēts bamperu
kopšanai.

SIMONIZ RINSE OFF WAX
Vasks, kuru nevajag iepulēt!
Apstrādātās auto virsmas
noskalojiet ar ūdeni un
nosusiniet. Efekts ir ātrs
un pamanāms.

**SIMONIZ UPHOLSTERY
CLEANER**
Efektīvs tīrīšanas
sēdekļu un tapīku
tīrīšanas līdzeklis.

SIMONIZ DISINFECTANT
Smaku
neitralizētājs.
Iznicina 99,99%
baktērijas.

**SIMONIZ DASHBOARD
SATIN-NEW CAR**
Paneļu kopšanas līdzeklis
ar jauna automobīļa aromātu.
Apstrādātās virsmas
iegūst satīna efektu.

OFICIĀLAIS SIMONIZ IZPLATĪTĀJS LATVIJĀ



Zemitāna iela 6, Rīgā, tel. 67317064. www.dansg.lv

BAUMOT cieto daļiņu partikulārais filtrs

Daudziem pāravadātājiem, plānojot savus maršrūtus uz Eiropas valstīm, aizvien biežāk iznāk saskarties ar nopietnām problēmām, kas saistās ar ļoti striktiem noteikumiem attiecībā uz transportlīdzekļu izmešu daudzumu. Tas skar gan vieglās automašīnas, gan komerctransportu, konkrētāk — dzinēju atbilstību normām „Euro 3”, „Euro 4”. Šoreiz uzmanību pievērsīsim komerctransportam raksturīgākajām problēmām un to iespējamajiem risinājumiem.

Nav noslēpums, ka ekonomiskā situācija nav vienlīdzīga visās Eiropas Savienības valstīs. Attīstītākajās valstīs, piemēram, Vācijā, pāravadātāji var atļauties transportu ar jaunajiem dzinējiem, bet mums bieži vien nākas iztikt ar to, kas ir. Tomēr šo „kas ir” darbības zona ar katru gadu kļūst aizvien mazāka un mazāka. Ja apskatām attiecīgās kartes, kas ir brīvi pieejamas internetā, tad ar katru gadu aizvien mazāk paliek pilsētu, kurās var iebraukt ar „Euro 3” dzinējiem, nemaz nerunājot par „Euro 2” un „Euro 1”. Londonā no 2012. gadā atļauts iebraukt autobusiem, kas atbilst „Euro 4”, Nīderlandē ar katru gadu tiek ieviestas pilsētu videi draudzīgas zonas, kurās nav atļauts iebraukt transportlīdzekļiem ar „Euro 0” un „Euro 1” dzinējiem. „Euro 2” un „Euro 3” transportlīdzekļiem iebraukšana atļauta tikai tad, ja tie aprīkoti ar dīzeļdegvielas cieto daļiņu filtriem. Droši vien tādas valstis kā Vācija, Itālija vai Dānija varam pat nepieminēt. Runājot par sodiem, kas paredzēti par šo prasību neievērošanu, Dānijā tie ir vieni no lielākajiem Eiropā — no 1600 līdz 10 000 EUR.

Protams, cīņa par ekoloģiju ir ļoti apsveicama, tomēr lielu daļu mūsu pāravadātāju šī cīņa padara par nekonkurētspējīgiem, faktiski liedot iebraukšanu lielākajās pilsētās, ja nav attiecīgas uzlīmes, ka transportlīdzekļa dzinējs atbilst „Euro 3” vai „Euro 4” prasībām. Piemēram, Vācijā policija uzliek sodu, bet ar to viss vēl nebeidzas. Transportlīdzeklis pats nedrīkst turpināt ceļu, to no attiecīgās zonas izved ar evakuatoru — nav grūti noprast, ka uzliktais naudas sods nepavisam nebija tas briesmīgākais šajā pasākumā.

Problēma slēpjas apstākļi, ka vecāka izlaiduma autobusi un kravas automašīnas, kā arī celtniecības tehnika vairs nespēj izturēt aizvien pieaugošo ekoloģisko normu prasības, kaut arī joprojām ir ļoti izmantojami. Bieži vien naudas starpība

starp „Euro 3” un „Euro 4” dzinēju ir pārāk liela, lai ekonomiski ne tik labajos laikos rūpīgi pārdomātu šāda pirkuma lietderību. Šobrīd ir zināms tikai viens veids, kā samazināt dīzeļdzinēju radītos izmešus — aprīkot transportu ar cieto daļiņu filtru. SIA „JZF” Latvijas tirgū piedāvā Šveices kompānijas BAUMOT cieto daļiņu filtrus, kas dod iespēju vairs ne tik jauniem transporta līdzekļiem uzsākt dzīvi no jauna.

BAUMOT filtriem ir VERT un TÜV sertifikāti, tie ir atzīti un sertificēti arī Nīderlandes RDW, Dānijas DTI, Itālijas



NAD, kā arī izmantojami Londonas „Low Emission Zone”.

Firmas „JZF” vadītājs pastāstīja, ka pēc pirmā filtra uzstādīšanas autobuss tika aizbraukts uz apskates staciju. Liels bija apskates stacijas un arī pašu firmas pārstāvju izbrīns, kad izmešu līmeņa rādītājs bija „0”. Sākumā tika nospriests, ka ir sabojājies mērinstruments. Atkārtota pārbaude apliecināja, ka ar instrumentiem viss ir kārtībā, un tikai apstiprināja šo filtru augsto kvalitāti un veikspēju izplūdes gāzu attīrīšanā.



starpā bez blīvējošiem elementiem, tas ekspluatācijas periodā palīdz ietaupīt krietnas naudas summas.

BAUMOT piedāvāto filtru klāstā ir pat filtri stacionārajiem dīzeļdzinējiem ar 12 sprauslām, kas nodrošina cieto daļiņu sadegšanu pie ļoti zemām dzinēja darbības temperatūrām.

Katram filtram ir savs reģistrēts sērijas numurs. Uzstādot dzinējam filtru, firmas speciālisti sastāda protokolu, kurā tiek ierakstīti visi nepieciešamie raksturlielumi, un izsniedz Vācijas „zaļo” uzlīmi, kas apliecina dzinēja atbilstību „Euro 4” normām, kā arī ražotāja apstiprinājumu — sertifikātu ekspluatācijai Eiropas valstu īpašajās zaļajās zonās.

Filtra galvenās sastāvdaļas ir keramiskie elementi un nerūsējošā tērauda korpusi, kas pats par sevi šādu filtru padara par ļoti ilgspeļejošu elementu.

Atkarībā no tā, kādos režīmos tiek ekspluatēts transports, tiek piedāvāti vairāki cieto daļiņu filtru tipi — standarta modelis BAUMOT BA, kā arī speciālie filtru tipi BA-A un BA-B.

BA pēc savas būtības ir universāla iekārta, ko var iebūvēt gan autobusus, gan kravas automašīnās, gan celtniecības tehnikā. BA tipa pašattīrošais filtrs izceļas

ar termisko stabilitāti un garantē reģenerāciju pie zemām izplūdes temperatūrām, tādā veidā ar to var tikt aprīkoti dzinēji ar zemu darba slodzi. Tā ir viegli kopjama, pasīva sistēma ar automātisku reģenerāciju pie temperatūrām, sākot ar 230 0C.

BA-A un BA-B ir modeļi ar specifiskiem raksturlielumiem. BA-A tipa filtrs paredzēts zemākām izplūdes gāzu temperatūrām, jo cieto daļiņu saīšana tajā notiek pie 280 0C temperatūras, un to parasti izmanto vecajos dzinējos ar lielu degvielas patēriņu un sodrēju daudzumu. Arī šādus transportlīdzekļus ar BAUMOT filtru palīdzību ir iespējams pārvērst par videi draudzīgiem braucamrīkiem.

BA-B filtrs nodrošina daļiņu saīšanu pie 200 0C.

BAUMOT filtru uzbūve un funkcionalitāte ir samērā vienkārša (tas nodrošina ilgu kalpošanas mūžu), bet tajā pašā laikā ļoti efektīva. Izplūdes gāzes plūst pa filtra kanāliem, oglekļa monoksīds (CO) un oglekļaūdeņraži (HC) tiek oksidēti. Savukārt sodrēji, kas nāk no dzinēja, ir nesadegusi degviela, kas uzkrājas filtrā un katalītiskās reakcijas iespējā, ko izraisa keramiskais pārklājums, kura sastāvā ir dažādu cēlmetālu kombinācija, pilnībā sadeg.

BAUMOT piedāvā arī tā sauktās aktīvās filtru sistēmas, t. i. sistēmas, kurās tiek izmantoti degļi, sildspirāles vai tā sauktās piedevu sistēmas, kas patstāvīgi paaugstina izplūdes gāzu temperatūru. Tas nozīmē, ka šādas sistēmas ir iespējams uzstādīt pat tādiem dzinējiem, kuriem izplūdes gāzu temperatūra ir zemāka par 50 0C.

Tā rezultātā cieto daļiņu emisija samazinās vairāk nekā par 99%, savukārt CH un CO daudzums izmešos pat vairāk, nekā ir noteikts ES direktīvās.

Atkarībā no ekspluatācijas režīma un apkārtējās vides apstākļiem šo filtru sistēmas var kalpot bez tehniskās apkopes līdz pat 300 000 km lielam nobraukumam. Pateicoties BAUMOT AG daudzu gadu pieredzei izplūdes gāzu pēcapstrādes jomā, ir iespējams piedāvāt ideālu sistēmu jebkuram transporta tipam. Visas sistēmas ir aprīkotas ar kontroles displeju vadītājam un datu reģistrēšanas ierīci, kas izgatavota atbilstoši ražotāju (OEM) kvalitātes prasībām.

BAUMOT filtrus jūs varat iegādāties un uzstādīt SIA „JZF” Maskavas ielā 250, Rīgā, LV-1063. Tāl. 67132664 ofiss; 29476602 (Jānis), 29241914 (Juris).

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:

- Būkošas daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Rukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomainīšanu, bremžu disku apvīrošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu sistēnu un ruļļu maiņu.
- Elļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Luktu 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



BALTMET autoserviss

- VIRSBŪVES REMONTS
- KRĀSOŠANA
- SAVIRZES REGULĒŠANA
- RIEPU SERVISS

Maskavas iela 457, Rīga
T. 29134176
serviss@baltmet.lv

www.baltmet.lv

JAPĀNAS UN KOREJAS AUTOMAŠĪNU REZERVES DAĻAS



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

www.rvt-riepas.lv



Rīga, Ziepiņkalna 23a (aiz CSDD TA)
Tāl. 67629021, mob. tālr. 29273705

INFORMĀCIJA AUTOVADĪTĀJIEM

AUTONFO

SIA izdevniecība "AUTOINFO" sadarbibā ar CSDD.
Reģ. apl. Nr. 000702099
Rīga, Nometņu iela 47-13, LV-1002
Tārunis/fakss 67626339

e-pasts: kaspars@autonews.lv; www.autonews.lv
Direktors – Kaspars Bergmanis, tālr. 29225389.
Tirāža – 10 000. Iznāk reizi mēnesī.
Reklāma – service@autonews.lv

Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām preču zīmēm atbild reklāmas devēji.

INFORMĀCIJA AUTOVADĪTĀJIEM

AUTONFO

CSDD nodaļu darba laiki

CSDD informācija

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777	
RĪGA, Bauskas iela 86	
R Darba laiks: pirmdienās 9.00 - 19.00 no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00	K Darba laiks: pirmdienās 9.00 - 19.00 no otrdienas līdz piektdienai 9.00 - 18.00 IP 67025791
TA Antenas iela 2 (vieglajiem automobiļiem) darba dienās 8.00 - 20.00 sestdienās 8.00 - 15.00	TA 3.5t< Maskavas iela 448 darba dienās 8.30 - 17.00 IP 67132107
TA 3.5t< Sēlpils iela 6a darba dienās 8.30 - 17.00 IP 67471571	TA Sigulda, «Siljēkās» (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 Robežziela 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 3.5t< TA otrdienās 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 28c Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	
KULDĪGA, R TA Planicas iela 69 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 63341185	
R Transportlīdzekļu registrācija TA Tehniskās apskates stacija K Vadītāju kvalifikācija IP Iepriekšējais pieraksts 3.5t< 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 12a Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 otrdienās 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 Saules 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 Jupatovkas iela 1a Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 pirmdienās 8.30 - 19.00 K IP 64622358	
TA Ludzā, Rūpniecības iela 2e 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	
TALSI, R K Laidzes iela 9 Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 63224427	
TA Blumbaha iela 9 Pirmd., otr., trešd., 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 K IP 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 Ganiņu iela 154a Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 63224427 otrdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00 3.5t< Robežu iela 7 trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00	

2010. GADĀ IZGLĀBTAS 39 DZĪVĪBAS

2010. gadā izdevies samazināt bojāgājušo skaitu uz Latvijas ceļiem par 15,4%, savukārt dzērājšoferu šoferu izraisītos negadījumos dzīvību zaudējuši par 47,2% mazāk cilvēku.

Satiksmes drošības statistikas rezultāti jau ceturto gadu pēc kārtas ir iepriecinoši, jo to tendence ir nemainīga – bojā gājušo skaits uz Latvijas ceļiem turpina samazināties. Jāpiezīmē, ka letālu negadījumu skaita kritums ir konstatējams jau no šīs tūkstošgades sākuma, tomēr lielākie sasniegumi bija 2008. gadā, kad gada laikā bojā gājušo skaits samazinājās par vairāk kā 100 cilvēkiem – 25% salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu. 2010. gadā sasniegtais samazinājums ir -15,4% jeb 215 dzīvības (salīdzinājumā ar 254 dzīvībām 2009. gadā).

Rezultāti ir labi un tiek turpināts darbs, lai šī tendence turpinātos, tomēr gluži loģisks ir jautājums – kādi ir galvenie veicamie darbi un aktivitātes, kas palīdz uzlabot satiksmes drošību? Atbilde nav gluži viennozīmīga, jo pieredze un veiktie pētījumi rāda, ka ir ļoti daudz dažādu faktoru, kurus apvienojot, rodas pozitīvs rezultāts. Tiek uzskatīts, ka zemāk norādītās aktivitātes ir ļoti svarīgas pozitīvu rezultātu sasniegšanai:

1) Atbilstoša likumdošana – gadu gaitā sodi kļūst arvien bargāki, ir ieviesta pārkāpumu punktu uzskaites sistēma, vadīšanas tiesību atņemšana u.c. sodi, kurus sabiedrība atzīst par pietiekami bargiem un tos ievēro.

2) Satiksmes dalībnieku kontrole – regulāra un rūpīga autovadītāju, motociklu vadītāju, velosipēdistu un gājēju kontrole ir nesusi labus rezultātus, jo pakāpeniski katrs satiksmes dalībnieks iemācās savas tiesības un pienākumus, kā arī to, ka ir jārespektē pārējie. Fotoradaru ieviešana ir ļoti atbalstāma, jo palīdz samazināt vidējo ātrumu (neatbilstoša ātruma izvēle ir viens no galvenajiem traģisku negadījumu iemesliem).

3) Sabiedrības izglītošana – regulāras sociālās kampaņas, PR pasākumi, eksperimenti, konkursi bērniem un jauniešiem veicina izglītības līmeņa paaugstināšanos, kā rezultātā pēdējo gadu laikā notikušas daudzas pozitīvas izmaiņas – piemēram, paaugstinājies drošības jostu lietošanas biežums, uzlabojušās motociklistu un velosipēdistu zināšanas par dalību satiksmē, pieaugusi autovadītāju tolerance pret mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.

Pastāv arī dažādi iemesli, kas papildina esošos un palīdz uzlabot situāciju – sabiedrības atbildība par saviem līdzcilvēkiem (atturēšana no sēšanās pie stūres reibumā, bērnu iesaistīšanās liekot piesprādzēties arī saviem vecākiem), kā arī vispārējā izglītības līmeņa paaugstināšanās, satiksmes plūsmas intensitātes samazināšanās, autoparka vecuma samazināšanās un citi. Iespējams, arī ekonomiskā situācija valstī autovadītājiem liek braukt uzmanīgāk un

apdomīgāk.

Ik gadus tiek analizēta ne tikai kopējā statistika, bet arī atsevišķi rādītāji. Tādā veidā tiek konstatēts, kurās jomās uzlabojums ir augstāks, bet kurās – nepieciešams papildus ieguldījums blakus esošajiem projektiem. Tā, piemēram, 2010. gadā nenoliedzami būtiski uzlabojusies satiksmes drošība saistībā ar dzērājšoferiem. Bojāgājušo skaits to izraisītos negadījumos samazinājās par 47,2% (19 cilvēki) salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu.

Tajā pašā laikā pēdējos gados aktualizējusies mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošības problēma. Aptuveni puse no visiem bojāgājušiem ir gājēji, velosipēdisti un motociklisti. Pamanāms fakts ir tas, ka ir būtiski pieaudzis velosipēdu un motociklu skaits satiksmē. Līdz ar to arī vairāk šo transportlīdzekļu vadītāju un pasažieru iekļūst satiksmes negadījumos. Paredzēts, ka 2011. gadā uzsvars tiks likts uz mazaizsargāto satiksmes dalībnieku izglītošanu un drošības uzlabošanu. Arī Satiksmes ministrija ir norādījusi, ka šogad īpaši jāpievērš uzmanība tieši šai problēmai.

Problēmas risināšanai tiks rīkota ne tikai sociālā kampaņa, bet plānos ietilpst arī grozījumu veikšana Ceļu satiksmes noteikumos, kas precizēs velosipēdistu un gājēju dalību satiksmē, viņu tiesības un pienākumus.

PAPILDINĀTAS PRASĪBAS TRANSPORTLĪDZEKĻU VADĪTĀJU EKSAMINĀCIJAS INSPEKTORIEM

Prasības transportlīdzekļu vadītāju eksaminācijas inspektoriem turpmāk būs noteiktas ar Ministru kabineta noteikumiem „Noteikumi par prasībām transportlīdzekļu (izņemot traktortehniku) vadītāju eksaminācijas inspektoriem”.

Inspektoram, kas drikst pieņemt eksāmenu, jābūt zināšanām par transportlīdzekļa vadīšanu, kā arī labām praktiskajām iemaņām. Tam jāprot pareizi novērtēt pretendenta zināšanas un prasmes, kā arī jāpārzina transportlīdzeklis un ekonomiskas un videi draudzīgas braukšanas principi.

Par transportlīdzekļu vadītāju eksaminācijas inspektoru var kļūt no 23 gadu vecuma ar vismaz profesionālo vidējo izglītību. Topošajam inspektoram ir jāiziet CSDD apmācība un jānokārto teorētiskais un praktiskais eksāmens.

Kā papildinājums esošajām prasībām ir noteikti regulāras periodiskās apmācības un

inspektoru pārbaužu apjomi. Tāpat kā līdz šim arī turpmāk notiks jau pieņemto eksāmenu pārbaudes. Parāleli transportlīdzekļu vadītāju eksaminācijas inspektora darbam, tas nedrīkstēs nodarboties ar transportlīdzekļu vadītāju apmācību.

Jaunie noteikumi attieksies gan uz esošajiem inspektoriem, gan uz personām, kas nākotnē vēlēšies iegūt šādu kvalifikāciju.

Lai noteikumi stātos spēkā, tie vēl jāapstiprina valdībā.

NOSKAIDROTI KONKURSA «GRIBU BŪT MOBILS!» UZVARĒTĀJI!

Jau ceturto reizi noslēdzies konkurss jauniešiem „Gribu būt mobils!”, kas ar katru gadu kļūst arvien populārāks. Par uzvarētājiem šogad kļuva Priekuļu vidusskolas komanda „Īstais ātrums”, kas balvā saņēma ceļojumu uz zinātnes parku Heureka, Somijā.

Finālistiem bija jāveic vairāki pārbauzījumi, kuru grūtības pakāpe bija daudz augstāka nekā pusfinālā: pirmais – tests pie datora, kur ierobežotā laikā bija jāatbild uz satiksmes drošības, autobūves vēstures un pirmās palīdzības jautājumiem; otrais – makets ar ceļa situāciju, kur komandai tika piedāvāts, izmantojot 78 ceļazīmes, aprīkot krustojumus un ceļa posmus ar tām, kam sekoja papildus uzdevums – iezīmēt maketā velosipēda un mopēda vadītāja braukšanas trajektoriju no mājām uz skolu; trešais – komandai bija jāsaģatavo un jāprezentē īpašs mājas darbs – „Programma skolēnu vasaras nometnei par ceļu satiksmes drošību”.

Konkursa dalībnieki bija ļoti labi sagatavoti, par ko liels paldies arī to treneriem-skolotājiem, jo jaunieši ir topošie mopēdisti, motociklisti un autovadītāji, kuriem drīzumā teorētiski iegūtās zināšanas būs jāizmanto praksē. CSDD novērojumi liecina, ka šādi konkursi palīdz sagatavot ļoti ziņoņus un atbildīgus jaunus satiksmes dalībniekus.

Pirmo trīs vietu ieguvēji:

1. Priekuļu vidusskolas komanda „Īstais ātrums” – 68,1 punkti

2. Strautiņu pamatskolas komanda „Strauti” – 67,6 punkti

3. Kuldīgas Alternatīvās sākumskolas komanda „Karstās riepas” – 67,4 punkti

Visi rezultāti ir publicēti konkursa mājas lapā www.gribubutmobil.lv. Otrās un trešās vietas ieguvēji savā īpašumā ieguva ceļojumu biroja dāvanu karti, ko tie varēs izmantot pēc saviem ieskatiem, bet visi pārējie fināla dalībnieki saņēma vērtīgas balvas.

Jau ziņots, ka 2011. gada konkursam pieteicās rekordliels skaits komandu – 398, kas bija par 77 komandām vairāk nekā iepriekšējā gadā. Konkursu organizē CSDD sadarbībā ar SIA „Agentūra VB Plus”. Projekts tiek finansēts no OCTA prēmijām. Paldies projekta atbalstītājiem – Rīgas Motormuzejam, SIA Ādažu kukulītis, Kinder Delice un Skaisto skatu aģentūrai.

Juridiskie pakalpojumi

Dokumentu sastādīšana un analīze.
Liela pieredze
nekustamo īpašumu jautājumos,
patērētāju tiesību aizsardzībā,
darba tiesībās,
pārstāvībā attiecībā ar kreditoriem.

Tālr.: 29222431

Saņem izziņu
30 minūtēs!

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

- autovadītājiem
- ierocu nēsāšanai
- pirmstermiņa komisija

TĀLR. 67627653

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

SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO TRANSMISIJU REMONTA CENTRS

Artīlērjas iela 48, Rīga
Mob.t: 266 766 11, 29 2345 03

FARKOPI

Ar E-20 sertifikātu

IZPŪTĒJI AUTO AKSESUĀRI

VAIRUMĀ UN MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS

www.farkop.lv

Maskavas iela 446c
tālr. 66116670, 28618121

Liepājas iela 23, Rīga
tālr. 67617250, 28618151

F1 leģendas

Airtona Sennas liktenīgā avārija



Airtons Senna
1960. gada 21. marts — 1994. gada 1. maijs.

F-1 pilota karjera:
1984.—1994. g. 162 sacikstes, 41 uzvara, 80 pjedestāli, 65 „pole position”, 19 ātrākie aplī, 3 čempiona tituli (1988., 1990., 1991. g.).

Pirms 17 gadiem no šīs pasaules aizgāja brazīliešu F-1 pilots, trīskārtējs pasaules čempions Airtons Senna. Un tas notika čempiona cienīgi — 1994. gada 1. maijā Sanmarīno GP izcīnā Imolā, braucot kā līderis visiem priekšā, septītajā aplī viņš neiegriezta Tamburello līkumā un ar ātrumu 310 km/h pa taisni iebrauca mūžībā...

Miljoniem autosporta fanu viņu dievināja, gandrīz tikpat daudzi — nesaprata un ienīda. Konkurenti viņu cienīja, apbrīvoja un... neieredzēja. Trasē viņš bija ātrs, fantastiski ātrs, nežēlīgi ātrs! No 1989. līdz 2006. gadam viņam piederēja „pole position” skaita absolūtais rekords — 65, kuru Šumahers pārspēja tikai pēc 12 gadiem. Airtons Senna pie sacīkšu auto stūres bija pats ātruma iemiesojums, taču viņš necieta, ja vēl kāds cits bija tikpat ātrs. Par nelaimi Airtonam, vismaz divi no viņa konkurentiem — Alēns Prosts un Naidžels Mansels — spēja braukt tikpat ātri un nemaz nedomāja griezt viņam ceļu. Šādos gadījumos Airtonam godīgas spēles principi pārstāja eksistēt — viņš kļuva nežēlīgs, nekaunīgs, brīžiem pat atklāti negodīgs. Jo finišēt otrajam viņam nozīmēja būt pirmajam zaudētājam!

1988.—1991. g. „McLaren” komandā uzskatāms par veiksmīgāko laiku Sennas karjerā — 30 uzvaras un trīs F-1 čempiona tituli — 1988., 1990., un 1991. gadā. Nākamajā — 1992. — gadā neviens uz pasaules, pat Airtons Senna, nespēja apturēt Naidželu Manselu — dižāko F-1 neveiksminieku —, kuram veiksmes dieviete reizi par visām reizēm atdeva parādu par trim pēdējā brīdī zaudētiem pasaules čempiona tituliem. Tosezon anglis pie „Williams” stūres izcīnīja deviņas uzvaras sezonā un čempiona titulu ar 52 punktu pārsvaru pār tuvāko sekotāju. Senna saprata, ka „McLaren” formulu tehniskais pārākums beidzies un ka tagad tikai „Williams” mašīnas var sniegt reālu iespēju uzvarēt. Airtons nāca klajā ar sensacionālu paziņojumu, ka būtu ar mieru braukt „Williams” komandā pat par velti. Taču vietu pie „Williams” stūres ieguva viņa

niknākais sāncensis Alēns Prosts, kurš aizkulišu intrīgās izrādījās izmanīgāks, tādā veidā faktiski vinnējot čempionātu jau pirms sezonas starta. Senna 1993. gadā palika otrais un pēc sezonas beidza sešus gadus ilgušo sadarbību ar „McLaren”.

Sen kārotajā „Williams” mašīnā Senna iesēdās tikai 1994. gada pavasarī, taču šī mašīna viņam veiksmi nenesa. Pirms sezonas sākuma kādā intervijā, atbildot uz jautājumu par F-1 tehnisko noteikumu grozījumiem, Senna teica: „Mums priekšā ir sezona ar daudzām avārijām. Es pat riskēju teikt, ka — ja nekas nenotiks, mēs būsim laimīgi.” Sezona Airtonam sākās ar nepatīkamu izstāšanos mājas trasē Brazīlijā — pievīla tehnika. Arī otrais posms Japānā Sennam nebija veiksmīgs — jau starta pagriezienā viņa formulai uztriecās karstgalvis Mika Hakinens, un otro reizi uzvaras laurus plūca jaunais Mihaēls Šumahers ar „Benetton”. Kad Senna ieradās uz trešo posmu Sanmarīno, uz viņa pleciem gūlās smaga atbildības nasta — atrašanās pie neuzvaramās „Williams” mašīnas stūres jau pati par sevi pieprasīja cīņu par čempiontitulu, bet rezultātu tabulā punktu ailītē rēgojās nullīte... Senna cerēja, ka šī sezona viņam sāksies Imolā, šī viņam bija „visu vai neko” sacīkste. Kvalifikācijā jau 65. reizi karjerā viņš izcīnīja pirmo starta vietu, tomēr noskaņojumu nomāca divas nopietnas avārijas.

Autosporta vēsturē 1994. gada Sanmarīno GP izcīņas sacīkstes mēdz dēvēt par Imolas melno nedēļas nogali. Piektdienas treniņbraucienos Rubenss Barikello lielā ātrumā ietriecās riepu nožogojumā un nokļuva slimnīcā. Daudz lielāka traģēdija notika sestdienas kvalifikācijā, kad avārijā gāja bojā jaunais austriešis Rolands Racenbergers. Austriešu pilota nāve bija dziļi satriekusi Sennu, viņš telefonsarunā draudzenei esot teicis: „Ja vien pastāvētu jebkāds iegansts nepiedalīties sacīkstēs, es to izmantotu, bet man tomēr ir jāturpina.”

Svētdien sacīkstes jau sākumā izvērtās nelaimīgi, jo startā noslāpa Dž.Dž. Lehto mašīna. Tas izraisīja vairāku auto sadursmi, un no lidojošajām formulām atlūzām cieta skatītāji. Trasē parādījās drošības mašīna. Pēc vairākiem apliem sacīkstes atsākās — Senna un Šumahers atrāvās no trešajā pozīcijā braucošā Bergera, taču visi redzēja, ka Sennas mašīna uzvedas divaini. Bergers vēlāk atcerējās: „Es nodomāju — Mihaēls sācis uzbrukumu pirmajai pozīcijai un

Airtonam jāveic pret darbība, tas ir viss, ko viņš varētu mēģināt.” Protams, Senna būtu varējis padoties Šumaheram, taču — ja Airtons sacīkstes 6. aplī būtu palaidis Mihaēlu garām, viņš būtu nodevis savu pārliecību. Sennas un Šumahera tandēms 7. reizi šķērsoja starta—finiša līniju, veica nelielo posmu līdz nejaukajam Tamburello pagriezienam, kurā pat vispieredzējušākie piloti reizēm mēdzot nolaupties. Senna pirms Tamburello nebremzēja, it kā tas būtu pavisam parasts pagrieziens, un ar ātrumu 310 km/h neierakstījās līkumā... Tiešraidē to redzēja 300 miljoni pārsteigtu TV skatītāju, kuriem tobrīd šķita, ka Senna pat necinās ar mašīnu, necenšas to pagriezt, bet turpina braukt taisni... Saskaņā ar telemetrijas rādītājiem, pirms avārijas mašīnas ātrums bija 310 km/h, bet vienā mirklī pārlidojot 80 metrus platajai uzartajai drošības zonai, tā nedaudz sabremzējās un ietriecās betona apmalē ar 218 km/h lielu ātrumu.

Trieciens bija drausmīgs. FIA trases medicīnu komanda pēc vairāk nekā 10 minūtēm izvilka Airtona Sennas ķermeni no sadragātās mašīnas kokpita, un helikopters viņu nogādāja Boloņas slimnīcā. Pēc apsekošanas kļuva skaidrs, ka Sennas smadzenes ir mirušas un viņam nav nekādu cerību izkļūt no komas. Plkst. 18.37 mediķi nolēma pārtraukt mākslīgo dzīvības uzturēšanu. Kā vēlāk noskaidrojās, sadursmē formulas priekšējais labais ritenis ar gabalu no piekares trāpījis Sennam pa galvu, ķivere bija pilnībā caursista, un radītas dzīvībai ļoti bīstamas galvas traumas. Airtona Sennas kombinezona piedurknē tika atrasts satīts Austrijas karogs, kuru viņš bija paredzējis atraišīt uz goda pjedestāla, pieminot bojā gājušo Rolandu Racenbergeru...

„Sennas liktenīgā kļūda!” — šādi un līdzīgi virsraksti 3. maijā bija visu pasaules laikrakstu pirmajās lapās. „Williams” komandas tehniskais direktors Patriks Heds tika citēts itāliešu un brazīliešu presē: „Mēs pārbaudījām telemetrisko informāciju. Airtons Senna diemžēl pieļāva traģisku kļūdu. Viņš nedaudz pacēla kāju no pedāļa tieši nogāzē, tajā vietā, kur trases segums mainās. Tas izraisīja spiediena spēka mazināšanos uz aizmugurējā antisparņa, tādēļ mašīna turpināja virzīties taisni.” Arī Sennas komandas biedrs Deimons Hils intervijā laikrakstam „The Times” kļāstīja savu pārliecību, ka Senna pirms traģiskā likuma brauca pārāk lielā ātrumā. „Esmu drošs, ka Senna pieļāva kļūdu, taču ļoti

daudzi cilvēki tam nekad nenoticēs,” sacīja Hils. Viņš apgalvoja, ka Sennas vadītajai formulai neesot bijis nekāda tehniska defekta, jo iepriekš abi komandas biedri bija ar to braukuši.

Taču nākamajās dienās masu medijos parādījās dažādas citas Sennas bojāejas iemeslu versijas. Viena no tām avārijā vainoja Imolas trases segumu, kas 1994. gadā tika pilnībā atjaunots. Daudzas F-1 komandas sūdzējās par nepietiekamo riteņu un asfalta saķeri. Lai šo saķeri palielinātu, mehāniķi parasti nedaudz samazina gaisa spiedienu riepiņās. Tomēr šajā gadījumā mašīnas apakša sāk nedaudz skrāpēt trases nelīdzenākās vietas... Nākamā versija — atlūzas uz trases. Imolas starta taisnē vai ieejā liktenīgajā Tamburello līkumā uz asfalta varēja būt palikusi kāda no starta incidentā sadauzīto mašīnu atlūzām, kas varētu sabojāt Sennas formulas riepiņas... Videomateriāli šīs versijas neapstiprināja.

Kā vēl viens avārijas iemesls tika minēts pilota fiziskais stāvoklis. Senna varēja zaudēt samaņu pie stūres. Apstiprināt vai apgāzt šo minējumu nebija iespējams. Šeit nelīdzēja arī Sennas sekcijas rezultāti — medicīna nav visspēcīgā. Bet „eļļu uguni” ielēja laudis, kuri bija pazīnuši Airtonu kā sacīkšu braucēju. Viņi atcerējās, ka dažreiz, lai uzlabotu reakciju, Senna uz diezgan ilgu laiku bija aizturējies elpu. Un tomēr — vesela, spēcīga, trenēta sportista pēkšņa bezsamaņa bija maz ticama.

Dažviet kā vēl viens iespējama avārijas iemesls tika minēts pilota emocionālais stāvoklis. Airtons Senna bija reliģiozs cilvēks. „Airtona problēma — viņš tic Dievam un nepieļauj domu, ka varētu aiziet bojā sacīkšu avārijā,” tā pēc 1990. gada čempionāta izšķirošās sacīkstes pirmajā līkumā Sennas izraisītās sadursmes izteicās viņa sīvākais konkurents Alēns Prosts. Pēc Imolas traģēdijas daudzi atcerējās arī kādu Sennas interviju, kurā viņš teicis, ka reiz, traucoties ar maksimālo ātrumu, esot it kā nokļuvis citā realitātē un piedzīvojis ko līdzīgu dievišķai atklāsmei. Un ja nu šoreiz Airtons labprātīgi izvēlējas doties pie Dieva? Tiesa, šādam lēmumam varēja būt arī pasaulīgāks skaidrojums — ja nu Senna pats izvēlējas uzrakstīt šādu savas dzīves un karjeras noslēgumu? Jā, viņam bija viss, ko vien dzīvē var vēlēties — nauda, slava, skaista sieviete, privātais helikopters un sala pie Brazīlijas krastiem, taču tam visam nebija nekādas nozīmes, salīdzinot ar sacīkšu uzvarām, jo sacensību gars viņam

bija asinīs... Un tieši sacensībās viņam tobrīd negāja spoži — atrašanās pie neuzvaramās „Williams” mašīnas stūres jau pati par sevi pieprasīja cīnīties par čempiona titulu, bet rezultātu tabulā punktu ailītē rēgojās nullīte. Ja nu čempions saprata, ka nekad vairs nebūs pirmais? Finišēt otrajam viņam taču nozīmēja būt pirmajam zaudētājam! Lai cik šī versija arī būtu neticama, šodien patiešām ir grūti iedomāties Airtonu Sennu, vadot mierīgas vecumdienas.

Visbeidzot oficiālā versija. Uz Šumahera „Benetton” formulas, kura sekoja līderim, uzstādītā kamera parādīja, ka Sennas mašīna Tamburello līkumā pēkšņi izlidoja no trajektorijas un aizbrauca taisni. Tā parasti notiek, ja ir bojāta stūres iekārta. Vēlāk šo versiju apstiprināja Sennas formulas tehniskās ekspertīzes slēdziens. Traģiskā negadījuma izmeklēšanu Itālijas varas iestādes pabeidza tikai 1997. gada aprīlī. Par oficiālo avārijas iemeslu tika atzīts automašīnas stūres iekārtas bojājums. Par Airtona Sennas netīšu slepkavību 1994. gada 1. maijā Sanmarīno „Grand Prix” izcīņas laikā tika izvirzītas apsūdzības četrām personām. Apsūdzētie: „Williams” tehniskais direktors Patriks Heds, komandas galvenais konstruktors Adrians Ņūvijs un Imolas autodroma oficiālie pārstāvji Federiko Bendinelli un Džordžo Pogi. Viņu advokāti noliedza izvirzītās apsūdzības, uzskatot, ka nav tiešu pierādījumu... Taču, pirms 1997. gada Sanmarīno GP izcīņas „Williams” komanda apsvēra iespēju nebraukt uz Itāliju, jo netīšā slepkavībā apsūdzētajām personām pastāvēja risks nokļūt Itālijas cietumā un tur arī palikt vismaz līdz tiesai. Tiesas sēde Sennas lietā notika 1997. gada 16. decembrī. Lai nolasītu attaisnojošu spriedumu apsūdzētajiem, tiesas priekšsēdētājam Antonio Kostanco vajadzēja nedaudz vairāk par minūti. Līdz ar to tika pielikts punkts šai lietai, kuru visas pasaules žurnālisti sauc par melnāko nodaļu F-1 autosacīkšu vēsturē.

Sennas avārija ir pēdējais nāves gadījums F-1 sacīkstēs. Kopš tā laika mašīnu un trašu drošība ir piedzīvojuši milzīgus uzlabojumus, un, salīdzinot ar pagājušā gadsimta astoņdesmitajiem un deviņdesmito gadu sākumu, F-1 pilotiem šobrīd riski ir krietni mazāki.

„Sacīkšu gars ir man asinīs. Tā ir daļa no manis, daļa no manas dzīves. Esmu to darījis visu mūžu. Un tas man ir svarīgāk par visu pārējo.”

/Airtons Senna./

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

Rīga, Zeltiņu, Granzdas 15
mob. t. 29848899 – Aivars
zemgalemp1@inbox.lv

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBĪĻIEM

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

autogāze

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

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

Izmēram nav nozīmes, stilam — gan! „Mazda2” / „Citroen C3”

Turpinājums no 2. lpp.

Auto aizmugure veidota kā ieapaļa trapeceveida durvju un slīpu aizmugurējo boklampu kopums. Durvju forma un lielais stiklotais laukums aizmugurē veido lielisku redzamību atpakaļskatā, kas hečbeka tipa auto parasti ir visai problemātiska.

Interjerā lieliski sadzīvo dizainiski veiksmīga, lakoniska viduskonsole ar auto statusam atbilstoši lētu plastmasu, kas nedaudz bojā vācu auto salonos izlepušo letiņu pašsajūtu. Ērtā un sportiskā trīspieķu multistūre acīmredzami kļūst par „Mazda” aktuālo modeļu vizītkarti. Stūre gan nav regulējama dziļumā, mainās tikai augstums un lenķis attiecībā pret vadītāju. Veiksmīgs risinājums ir kā uz pjedestāla uzstādīts ātrumu pārslēgs, kas vadītājam

Degustējām „Mazda2” ar 1,5 litru benzīna motoru un automātisko pārnēsunkārbu, kurai ir parastais „Drive”, „Sport” un palēninātais režīms (kam tas paredzēts — vai tiešām smagiem ceļa apstākļiem?). Auto organiski saplūst ar pilsētas auto straumi, kurā „Mazda2” jūtas kā zivs ūdenī. Piekare sportiski cieta, arī vadāmība gana sportiska. Lielisks, azartisks pilsētas auto, kas apgādāts ar vienu no labākajiem elektriskajiem stūres pastiprinātājiem klasē. Motors ir japāniski paskaļš, dzirdami arī ceļa un balstiekārtas radītie trokšņi, taču trokšnis gaitā nav nomācošs. Motoram atraisīt visus zirgus ierobežo automātiskā kārba, kas slēdzas ar nelielu aizturi. Man gribētos manuālo kārbu, kas pilnībā ļautu izbaudīt degustētās „Mazda2” sniegto braukšanas prieku. Auto ir



garāka ir japānietei. Savā klasē „Citroen C3” ir gana liels auto, tomēr ne pats lielākais. Garumā un platumā to par 104 mm un 20 mm pārspēj „Peugeot 207”, bet augstumā — par 6 mm — „Toyota Yaris”.

No mūsdienu autodizaina pozīcijām raugoties, „C3” vairs nešķiet tik revolucionārs kā savulaik tā priekštecis, jo arī citi ražotāji radījuši pietiekami atraktīvus mazās klases modeļus. Taču „Citroen” tik un tā ir atradis veidu, kā atkal atgādināt par franču revolūciju. Tas ir „Visiodrive” panorāmas vējstikls. Jā, vidējās klases universālim, krossoveram vai minivenam panorāmas jumts vairs nav nekas neparasts, bet „Citroen” tagad ļauj skaitīt zvaigznes arī mazauto cienītājiem, turklāt nevis tikai aizmugurē, bet arī priekšā sēdošajiem pasažieriem. Jo „C3” vējstikls sākas tur, kur parasti, bet beidzas aiz priekšā sēdošo pakaušiem. Faktiski, stikla augšējā mala ir tuvāk bagāžniekam nekā motora pārsegam! Panorāmas vējstikls latvietim praktiskajam droši vien liksies nevajadzīga ārišķība, taču tieši tas jauno „C3” padara atšķirīgu no jebkura cita mazauto. Mūsu bieži vien drūmi pelēcīgajā dienasgaismā „C3” salons ir daudz gaišāks, turklāt — ja gadījies piebraukt ļoti tuvu krustojumam, bez kakla mežģīšanas var redzēt luksoforu. „C3” par „Visiodrive” kļūst tikai greznākajā „Exclusive” komplektācijā, bāzei „Comfort” tas nav pieejams, toties vidējā „Chic” līmenī papildu maksa ir 410 eiro. Stikls nosacītā jumta daļā ir speciāli tonēts, lai pasargātu no pārāk spožas saules. Ja gaisma šķiet pārāk spilgta, var aizbīdīt jumta apšuvuma kustīgo daļu līdz ierastam necaurredzama jumta stāvoklim. Konstruktori nav aizmirsuši arī atliecamos saules sardziņus, tikai tajos nav ne spoguļiņu, ne kabatiņu, bet pie griestiem nav rokturišu un āķišu apģērba pakarināšanai. Kopumā „C3” ir izaudzis un vairs nemērķē uz blondiņu auto titulu, un to vislabāk var novērtēt automobiļa salonā, kas ir moderns un ekspressīvs! Viss ir daudz solidāks un nopietnāks nekā franču mazauto jebkad bijis. Apdares materiālu kvalitāte ir jūtami uzlabojusies, un tie izvietoti visnotaļ pārdomāti, lai durvīs roku bieži skartajās vietās būtu pēc taustes patīkama, bet uz paneļa pret netīšiem bojājumiem izturīgāka virsma. Arī montāžas kvalitāte ir nevainojama. Mērinstrumentu sekcija priecē ar trim sportiska dizaina pulksteņiem, bet visvairāk sajūsmina jaunā „C3” stūre — ar nošķeltu apakšdaļu gluži kā F-1 bolīdam, ar ērtu spieķu izvietojumu un speciāli veidotām pareiza satvēruma vietām. Salona interjera dizaina un noformējuma ziņā „CitroenC3” pārspēj „Mazda2”. „Citroen” salonā arī ergonomikai nav kur piesieties — stūre ir regulējama visos virzienos, bet sēdekļi — plašā diapazonā, optimālu sēdpozīciju atrast ir viegli. Atšķirībā no stūres „C3” sēdekļus par sportiskiem nosaukt nevar, sānu atbalsts varēja būt labāks. Atzveltnes slīpuma regulēšanas kļūst sēdekļa sānos iespīests šaurā vietā starp vidējo statni un sasniedzams ar piepūli. Salonā tiek piedāvāts klases ietvaros solīds plašums. Arī

aizmugurē diviem cilvēkiem vietas pietiek, šeit nav nospiedošās gaisotnes, kas ir dažos citos mazās klases automobiļos, jo aizmugurējais sānu logs ir diezgan liels, gaismas ir daudz, un depresija noteikti neuznāks. Vajadzības gadījumā vidēja auguma cilvēki aizmugurē var saspiesties arī trijātā. Bagāžnieka 300 litru kravas nodalījums ir viens no lielākajiem klasē, par 10 litriem atpaliekot tikai no „Peugeot 207”. Vienlaikus gan jāatzīmē, ka aizmugures sēdekļus nevar nolicīt līdz grīdai. Bagāžas nodalījumā ir pazudusi dubultā grīda, kāda bija vecajam „C3”, bet nodalījuma sānos ir nišas sīklietām.

Benzīna dzinēju klāsts sākas ar pavāju

1,1 litru (60 ZS) agregātu, kas diezin vai spēs mūsu pusē pircējus kārdināt, tam seko nīprāks 1,4 litru dzinējs (73 ZS), taču saldaiss ēdiens ir jaunie, sadarbibā ar BMW tapušie benzīna VTi motori (1,4VTi — 95 ZS, 1,6VTi — 120 ZS) ar augsti tehnoloģisko „Valvetronic” barošanas sistēmu. Arī populārie franču HDI dīzeļi (70 un 90 ZS) ir izgājuši atjaunošanas kursu, lai kļūtu „zaļāki” un ekonomiskāki. Pārstrādātas ir arī „C3” balstiekārtas un stūres mehānisms, bet transmisijas mantotas no iepriekšējā modeļa. Pārsvārā tās ir manuālas, vienīgi 1,6 VTi „Exclusive” komplektācijā pieejams četrpakāpju automāts.

Degustācijai mums bija nodots testa auto ar 1,4 litru VTi 95 ZS motoru. Izmēģinātais dzinējs darbojās klusi dažādos normālas ikdienas braukšanas režīmos un bija pietiekami elastīgs. Vecā manuālā pārnēsunkārba, šķiet, tomēr ir ieguvusi saturīgāku kulisi. Pārnēsunkārbas svira, manuprāt, gan varēja būt pacelta mazliet augstāk vai tuvāk vadītājam, jo piektajā robā nācās sniegties pēc sviras tālāk, nekā gribētos. Salīdzinot ar iepriekšējo paaudzi, jaunais „C3” uz ceļa turas daudz pārliecinošāk, sānsveres pagriezienos ir mazākas un pie stūres var justies krietni drošāk, lai gan piekare kopumā joprojām ir mīksta un komfortabla. Iepriekš teiktais par uzlabotām C3 braukšanas īpašībām tomēr nenozīmē, ka tagad šis modelis derēs sportiskai „gāšanai”.

(Nobeigums 6. lpp.)



vieglāk sniedzams, parocīgāks kļuvis arī stāvbremzes rokturis. Mērinstrumentu paneli informatīvi lakonisks un vizuāli interesants apla un pusapļa ansamblis, kura labajā pusē konstruktori pamanījušies iekombinēt arī borta datora ekrāna četrstūri. Laba vadītāja vietas ergonomika un lietotājam draudzīgs vadības ierīču izvietojums. Sēdpozīcija šķiet mazliet paaugstināta, kas pilsētas manevriem nāk tikai par labu, kājām ir īpaši daudz brīvas vietas, kas varētu būt ērti garkājainām būtnēm. Dāmas kā trūkumu atrod apgaismojuma neesamību saulesarga spoguļlīdī. Kā pasvītrotot, ka maza auto galvenā sūtība ir pārvadāt vienu vai divus braucējus un tikai ārkārtas gadījumā — vairākus pasažierus. Salona priekšdaļa veidota iespējami ērta. Sēdekļi ar izteiktām sānu malām auguma fiksēšanai, ergonomiski ērti durvju paneli, ar lieliskiem roku balstiem. Tas viss disonē ar šauru aizmugurējo durvju ailu un pašauru divānu, kurā labāk braukt diviem pieaugušiem pasažieriem. Taisnības labad jāsaaka — komforta nevienlīdzīgais dalījums starp priekšējiem pasažieriem un aizmugurē sēdošajiem ir daudzu mazu automobiļu Ahilleja papēdis. „Mazda2” bagāžas telpas tilpums ir 250 litru, taču to var palielināt līdz 787 litriem, salokot aizmugurējos sēdekļus. Ziemā bagāžnieka vāka atvēršanu un aizvēršanu neizdodas veikt, nenosmērējot rokas.

„Mazda2” motoru klāstā ir 1,3 un 1,5 litru benzīna motori. Mazākais starp pieejamajiem dzinējiem ir divās versijās: ar 55 kW (75 ZS) un 63 kW (86 ZS) jaudu, bet jaudīgākais — ar 1,5 l darba tilpumu — attīsta 76 kW (103 ZS) jaudu. Dzinēju un transmisijas izstrādātāji galvenokārt ir centušies nodrošināt efektīvu degvielas patēriņu, tādēļ „Mazda2” tagad ir uzskatāma par vienu no taupīgākajiem modeļiem savā klasē. 1,3 litru benzīna motors ar 55 kW (75 ZS) jaudu patērē tikai 5,4 l degvielas uz 100 km. Mazais motorīņš automobili līdz ātrumam 100 km/h iekustina 14 sekundēs. Toties pilsētas ielās šis auto ir gana žiperīgs. Visi motori tiek sajūgti ar piecu pakāpju manuālo pārnēsunkārbu, taču tagad piedāvājumā parādījies arī četrpakāpju automāts. „Mazda2” paredzēts arī 1,4 litru turbodīzeļis, bet tas nav atrodams Latvijas dīlera piedāvātajās cenu lapās.

atsaucīgs un prognozējams visās reakcijās. Asos līkumos mēģināta izprovocēt uz izslīdēšanu, automašīna spītīgi turas trajektorijā, vien retu reizi negribīgi padodamās īpaši agresīvai provokācijai, taču sānslīdes ir viegli kontrolējamas. Laba saķere, bet cieta gaita. Piekarei gan ļoti nepatīk Akmens un Salu tiltu posmu savienojumi, bet kuram auto gan tie patīk? Kopumā „Mazda2” ir lielisks, azartisks pilsētas auto, kas sniedz jauneklīgu braukšanas prieku, turklāt ir tikpat straujš un sportisks kā „Ford Fiesta” vai „Peugeot 207”.

„Citroen C3”.

Mazā franču revolūcija

Pirmais franču mazauto „Citroen C3” pasauli ieraudzīja 2002. gadā. Eiropas pārāpdzīvotajā mazauto pasaulē apaļā „citroniņa” uznāciens bija pamanāms, vismaz no dizaina viedokļa noteikti, jo tolaik „C3” neparastais izskats šķita tik pārdroši rotaļīgs, ka jau robežojās ar bērnišķīgumu. Siluetā tas atgādināja leģendāro „Citroen” „pīli” — modeli „2CV”, ko ražoja 40 gadu garumā — no 1948. līdz 1990. gadam, un tādēļ nav brīnums, ka ārpus Francijas to dažviet joprojām dēvē par neglīto pīlēnu. Protams, 21. gadsimtā par karjeru 40 gadu garumā neviens nesapņo, reti kuram auto modelim ierindā izdodas noturēties ilgāk par četriem gadiem. Arī „C3” 2006. gadā piedzīvoja nelielu feisliftu, taču kopumā faktiski nebija mainījies.

2010. gada modeļa „Citroen C3” dizainā vairs nav ne miņas no neglītā pīlēna, virsbūves līnijās nevar atpazīt franču bumbuliša virsbūves aprises. Vienlaikus automobilis ir paaudzies izmēros — garumā par 11,8 cm, platumā par 6,4 cm un augstumā par 3 cm, tomēr necenšas pārkāpt mazajai klasei gandrīz vai nepieklājīgo 4,0 robežu. Riteņu garenbāzes pieaugums ir šķietami nenozīmīgs — tikai 15 mm, taču jāatceras, ka mazauto salona ietilpībai katrs centimetrs ir no svara. „C3” ārējie parametri: garums 3941 mm, platums 1728 mm, augstums 1524 mm, riteņu garenbāze 2466 mm, bagāžnieka tilpums standartā 300 litri. Salīdzinot ar „Mazda2”, „Citroen C3” ir par 56 mm garāks, 33 mm platāks, 49 mm augstāks, taču riteņu garenbāze par 24 mm

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

SX 6000

autokimijas SX6000 ražotāja QMI pārstāvis Baltijas valstīs SIA "PROMEX"

piedāvā sadarbību autoservisiem un auto sporta klubiem

Tālrunis: +371 67606918 info@promex.lv www.promex.lv www.sx6000.lv

PIRMĀ SPECIALIZĒTĀ MOTO BRAUKŠANAS SKOLA RC Unlimited

Vai vēlaties imācīties ar motociklu braukt kā profesionāli?

Jums ir iespēja apgūt motobraukšanas programmu, kas ir veidota uz īpašas braukšanas tehnikas kursa bāzes un tā ir piemērojama visiem ielu motociklu tipiem sākot no čoperiem beidzot ar superbaikiem. Tā ir izveidota, lai motobraucēji varētu paaugstināt savu zināšanu līmeni un apgūtu speciālo braukšanas tehniku, kā rezultātā iemācītu braucējiem pareizi pārvaldīt motociklu un tikt galā ar bīstamām situācijām.

Daudzas lietas būs šokējošs atklājums pat pieredzējušiem braucējiem!

Pieredzējuša instruktora uzraudzībā Jūs varēsiet apgūt:

- speciālo braukšanas tehniku;
- kā pareizi rīkoties āvarijas situācijās, atpazīt tās un novērst to rašanos;
- motocikla tehnikas īpatnību izmantošanu braukšanas uzlabošanai

Ļoti interesanta apmācības programma, kas iekļauj sevī zināšanas sākot ar pareizu riepu izvēli un beidzot ar sacīkšu stila braukšanu un psiholoģisko barjeru pārvarēšanu. Apmācības programma izveidota tā, lai nodrošinātu maksimālu zināšanu daudzuma apgūšanu un braukšanas tehnikas līmeņa paaugstināšanu salīdzinoši īsā laika periodā.

Apmācības kurss ietver sevī īpašu teorētisko zināšanu pamatbāzi un praktiskās braukšanas nodarbības.

Apmācības ir iespējamas kā latviešu, tā krievu valodā.

Pieteikšanās un informācija pa tālruni 29222431
Ronalds Cimoška (Spider)
mail: rcunlimited@inbox.lv



Izmēram nav nozīmes, stilam gan!

„Mazda2” / „Citroen C3”



(Turpinājums no 5.lpp.)

„Citroen” ir radījuši „C3” ar domu par pilsētas ielām, kurās netrūkst „gulošo policistu” un citu šķēršļu, tāpēc piekare ir orientēta uz komfortu. Šā iemesla dēļ tam nepiemīt pārāk sportiska vadāmība uz šosejas, arī virsbūves svārstības pagriezienos ir jūtamas, bet priekšējie riteņi ātrās virāzās tiecas zaudēt saķeri ar ceļu. Stūres reakcija ir diezgan vaļīga, arī pārnēsumi slēdzas ne tik precīzi, kā varētu vēlēties. Maršruts Rīga—Ventspils un ierobežotais laika limits pierādīja, ka salīdzinoši liels ātrums un mūsu nacionālās kvalitātes šosejas segums ar ielaņiem šim auto nav labākā vide, jo brīžiem tā vien likās, ka tā aizmugure ir pārāk viegla un tiecas palēkties. Taču „Citroen C3” skaņas izolācija ir iespaidīga — pat uz šosejas pretvēja un ceļa radītie trokšņi ir dzirdami maz. Benzīna dzinējs liek par sevi manīt, droši vien tāpēc, ka nekādi citi trokšņi nav dzirdami. Kopumā „C3” brauc komfortabli, bet ne pārāk aizraujoši, tas vairāk piemērots nosvērtiem un mierīgas dabas braucējiem. „Mazda2” brauc jautrāk un azartiskāk, bet „Citroen C3” ir labāk piemērots garākiem ceļojumiem. „C3” ir komfortabls, bet ne pārāk aizraujošs auto. Pavisam citāds raksturs ir no

„C3” atvasinātajam „franču mini” — augstā stila auto „Citroen DS3”, kurā ir mazāk praktiskuma, vairāk — sporta un glamūra.

Degustācijas secinājumi

Veiksmīgam mazauto nav jāizskatās lielākam, nekā tas patiesībā ir, bet tam noteikti jābūt stilīgam un atraktīvam! Abi mūsu degustācijas dalībnieki tādi neapšaubāmi ir. Vēl vairāk — šie auto ir kā stilīgi sieviešu aksesuāri, kas pieskaņoti pie eleganta tērpa. Bez šādiem atraktīviem mazauto Rīgas ielas būtu daudz garlaicīgākas. Diemžēl, Latvijā dāmiņas daudz biežāk un labprātāk izvēlas lielus, klamzīgus džipus — laikam jau uzskata, ka izmēram ir nozīme, vai arī lielos dzelžos viņas vienkārši jūtas drošāk... Bet kāpēc gan pa ielu viņas pastaigājas seksīgos minivārciņos, nevis slēpotāju biksēs, kas taču ir daudz drošāks apģērba gabals pret jebkura veida apdraudējumiem... Tāpēc „Autoinfo” iesaka: „Vīrieši, pārciet savām mīļotajām sievietēm seksīgus mazauto! Jo pie milzīgu, brutālu landkruizeru stūres jūsu sievietes var kļūt pārlieku vīrišķīgas un uzvedībā, ne tikai uz ceļa, bet arī sadzīvē, pamazām sākt līdzināties savam auto! Sakiet godīgi — kurš no jums

gan vēlēties katru dienu atrasties līdzās būtnei, kura atgādinās brunčos ietērptu hokejistu Krisu Saimonu?”

„Mazda2” vērtējums

Plusi: glīts un parocīgs mazauto, turklāt veikls un gana sportisks, 1,5 litru motors nodrošina labu dinamiku.

Mīnusi: gaita varētu būt stabilāka, traucē ceļa troksnis salonā, neliels bagāžnieks.

Salīdzinot ar supermini klases mūsdienu standartiem, ko veido tādi modeļi kā „Opel Corsa”, „Renault Clio” un „Škoda Fabia”, „Mazda2” ir par aptuveni 150 kg vieglāka. Lai gan šis vieglums nedaudz ietekmējis gaitas stabilitāti un skaņas izolāciju, pārliecinoši ieguvumi ir ekonomijā, dinamikā un braukšanas priekā. „Mazda2” brauc tikpat labi, cik izskatās!

„Mazda2” sākumcena modelim ar 1,3 litru dzinēju, 5 pakāpju manuālo pārnēsmaškarbu un „Comfort” aprikojumu ir Ls 9 375, savukārt „Mazda2” ar 1,5 litru dzinēju, 4 pakāpju automātisko pārnēsmaškarbu un „Dynamic” aprikojumu maksā Ls 11 400. „Mazda2” paredzēts arī 1,4 litru turbodīzelis, bet šāds auto nav

atrodams Latvijas dīlera piedāvātajās cenu lapās.

„Citroen C3” vērtējums

Plusi: stilīgs mazauto ar plašu salonu, labu gaitas komfortu un lielisku trokšņu izolāciju.

Mīnusi: pietrūkst mazauto nepieciešamā sportiskā braukšanas prieka, vadāmība uz nelīdzena asfalta nav tik pārliecinoša, kā varētu vēlēties.

„C3” kļuvis patiešām stilīgs — uz ielas to noteikti pamanīs! Salona apdarē un gaitas komforta ziņā „C3” izvirzās klases līderos. Turklāt nevienam klases biedram salonā nav tik izteiktas plašuma sajūtas. Taču daudziem no tiem piemīt vairāk sportiskuma. „C3” pievienotā vērtība ir „Visiodrive” panorāmas vējstikls.

„Citroen C3” sākumcena modelim ar 1,1 litru dzinēju, 5 pakāpju manuālo pārnēsmaškarbu un „Comfort” aprikojumu ir Ls 8 293. „C3” ar 1,6 litru dzinēju, 4 pakāpju automātisko pārnēsmaškarbu un „Exclusive” aprikojumu maksā Ls 11 350. Savukārt modelim ar 1,4 HDI dīzelīdzinēju, 5 pakāpju manuālo pārnēsmaškarbu un „Comfort” aprikojumu cena ir Ls 9 776.

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

**AUTO
RITMS**

STŪRES IEKĀRTU
HIDRAULISKO/MEHĀNISKO AGREGĀTU
DIAGNOSTIKA, REMONTS
DARBIEM GARANTĪJA 1 GADS

VIEGLĀ A/M un M/AUTOBUSU
ATJAUNOŠANA PĒC
CS NEGADĪJUMA

VIRSBŪVES KRĀSOŠANA
RITOŠĀS DAĻAS REMONTS

Izpūtēju un to rezerves daļu
VEIKALS

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

IZPŪTĒJU AUTOSERVISS

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

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

MOTOTEHNIKA
Rezerves daļas • Akseuāri
Velo rezerves daļas

no Ls 280

no Ls 250

SIA "Abi-T"
Rīga, Remtes iela 21
Gustava Zemgala
gatve 67 (pie VEF)
www.abimoto.lv

no Ls 499

28 39 4444

RENAULT

**Jaunas un lietotas
rezerves daļas**

**Tehniskā apkope
un remonts**

Jaunums!
Optika Spoguļi
Radiatori Ventilatori

www.suman.lv

**ŠUMAN
AUTO**

Rīga, Maskavas iela 444a
Jaunas rezerves daļas 67803232
Lietotas rezerves daļas 29233100
Autoserviss 67187980
Rīga, Kalnciema iela 117/119, tālr. 67451919
Liepāja, Brīvības iela 11, tālr. 63422433
Daugavpils, Kandavas iela 4, tālr. 65428658

JAUNA FILIĀLE
Rīga, Ganību dambis 40a, tālr. 67382838

**REZERVES
DAĻAS**

**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

Audi
SEAT

**VISU VEIDU
REZERVES DAĻAS**

UZ VIETAS UN UZ PASŪTĪJUMU
DARBA LAIKS: 9-18, ST. 10-15
Ropažu iela 59, Rīga (pretī Čiekurkalna tirgum)
tālr. 67551284, mob. 29463403
www.twinauto.lv e-mail: gints@twinauto.lv

**LĒTAS ZIEMAS RIEPAS
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 mazumtirdzniecība.

Tālr.: 65030483, 29252205
e-pasts: jakoby@apollo.lv
www.piepagraba.lv

**LOVATO
AUTOGAS**

**AUTOSERVISS
GĀZES IEKĀRTU SERVISS**

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

Auto Plus

**AUTODAĻAS
no
AMERIKAS**

Brīvības 390 67520018 Kurbiņa 6 67281822 6.Astas 5b 67598312

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA

**RADIATORU SERVISS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA**

SIA
OPPOZIT
OBSOJA
SIA

Granīta ielā 3
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.oppozit.lv

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

Auto Gāzes serviss

Autogāzes iekārtu: Ganību dambis 25a,
diagnostika, Rīga
remonts, Tālr.: 29466474;
uzstādīšana, 67293122
rezerves daļas. www.heinrihs-gaze.lv