



2. lpp



6. lpp



5. lpp

Nem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

FEBRUĀRIS NR. 2/2012 (174)

A Degustācija

Mikrovens nav ledusskapis

«Hyundai ix20» / «Toyota Verso-S»



Agnis Krauja

Mikrovens ir auto, kas no ārpuses izskatās mazs, bet no iekšpuses — liels. Kad, pateicoties modernajām tehnoloģijām, dažādiem dzīves gadījumiem piemērotu ietilpīgu mašīnu kļuva iespējams uzbūvēt ne tikai uz kompaktklases, bet arī mazās klases platformas, radās mikroveni. Pēc ārējiem izmēriem vēl mazāki nekā kompaktni, tātad arī lētāki iegādē un ekspluatācijā, taču gandrīz tikpat ietilpīgi. Diemžēl sākumā konstruktoru tieksme ierobežota izmēra virsībā izveidot maksimāli ietilpīgu salonu radīja savstarpēji līdzīgas kastītes, kas atgādināja uz sāniem apgāztus ledusskapjus, kuriem kāds ir

piemontējis riteņus. Mūsdienās šie uz mazās klases modeļu bāzes veidotie paaugstinātas ietilpības automobiļi no savdabīga nišas produkta jau kļuvuši par pierastu lietu. Tās ir mašīnas, ko ikdienas vajadzībām iegādājas ģimenes cilvēki, kam nepieciešama maza, ekonomiska, bet ietilpīga un daudzfunkcionāla automašīna.

«Hyundai ix20»

Jaunais «Hyundai ix20» savu debiju piedzīvoja 2010. gada Parīzes autošovā, kur tika reklamēts kā universāls un plašs auto ikdienas vajadzībām. «Hyundai» šobrīd ir nopērkams vienīgi Eiropas tirgū, kas arī raksturo tā būtību. Mulsinošs ir tikai šā auto

nosaukums. «Hyundai» jaunāko modeļu gammā «ix» bija saistīts ar visu riteņu piedziņu, jo pirms «ix20» taču bija «ix55» un «ix35» — abi krossoveri. Taču «ix20» pilnpiedziņas nav, pat klīrenss nav augstāks kā parastam mazauto. «Hyundai» modeļu gammā «ix20» nomaina modeli «Matrix». Pēctecību neizdodas atrast ne nosaukumā, ne izskatā, ne tehnikā. 2001. gadā izlaistā «Matrix» skices bija zīmētas slavenajā itāliešu dizaina ateljē «Pininfarina» (par ko gan liecināja tikai zem aizmugures sānu loga redzamais firmas logo), bet pie «ix20» dizaina korejiešu koncerns ķērās pats, pieņemot darbā eiropiešu dizainerus. Trīsreiz apgājis apkārt automašīnai, secinu, ka spēkrats ir

padevis gana izskatīgs, turklāt no visiem rakursiem. Veiksmīgas proporcijas, sabalansētas formas un pievilcīgas detaļas, jaušami pat viegli sportiski akcenti. «ix20» ir 4100 mm garš, 1765 mm plats un 1600 mm augsts, tā riteņu bāze ir 2615 mm. Tas nav pārāk liels, lai apgrūtinātu lāvērēšanu sastrēgumos vai aizpildītā stāvlaukumā. Salīdzinot ar tiešajiem konkurentiem, «Hyundai» mikrovens garumā par 288 mm piekāpjas «Opel Meriva», bet par 17 mm pārspēj «Nissan Note» un par 32 mm — «Kia Venga».

Izpriecāties par sakaīgo dizainu, atveru auto durvis un kāpu iekšā. Kā jau šādas koncepcijas automobilim pieklājas, salonā ir gana plaši un ērti. Salons ir omulīgs, pārredzamība — ideāla. Augstā sēdpozicija un daļiņe vējstikla balsti ļauj labi pārredzēt ceļu, atpakaļskata spoguļos laba pārredzamība. Tomēr stūres un sēdekļa regulējumu

iekāpšanu. Tieši tāpēc aizmugures rindā par šaurību nevar sūdzēties, vietas ir gana daudz, un pasažieri priecājas par gaismas pilno salonu. Sajūtas salonā ļauj aizmirst, ka šis ir mazbudžeta auto, jo interjers ir elegants un mūsdienīgs. Jā, plastmasa vietām ir spīdīga un cieta, taču kontroles ierīču kvalitāte iespējama. «ix20» priekšējā paneļa viduskonsole liekas harmoniskāka, mērinstrumentu sekcija interesantāka un stūre glītāka nekā vairumam konkurentu. «ix20», uzskatāms par pilnvērtīgu piecviētiņu auto. Otrajā rindā grīda ir absolūti līdzena, un aizmugurē vidū sēdošajam kājām vietas pietiks. Vietas ceļgalu zonā pat ir neparasti daudz, aizmugures sēdekļa atzveltnēm var regulēt arī slīpumu, turklāt sēdekļi pa daļām ir bīdāms pa slieķītēm, sniedzot iespēju piemērot salonu lielākai bagāžai vai pasažieru ērtībām. Standarta bagāžnieka tilpums ir 440 litri, bet



diapazons varēja būt plašāks, gribas sēdekli nolaist zemāk, stūri pievilkt tuvāk, taču to neļauj salona vertikālā orientācija, kas minēvins atšķir no parastiem mazauto. Paaugstinātais sēdekļu novietojums braucējiem sniedz lielisku skatu, kā arī ērtāku

ar salocītiem sēdekļiem šis auto kļūst par vērā ņemamu kravas transporta vienību. Aprīkojuma ziņā «ix20» nokomplektēts pēc visām šādas klases auto mūsdienīgām prasībām.

Turpinājums 4. lpp ➤

Pievienojies! Pirmais servisa apmeklējums īpaši salds!

Servisa darbam
-50%
dāvanā
kafijas krūze

Spēkā līdz 31. martam, jauniem klientiem - pirmajam autoservisa apmeklējumam.

Krasta iela 66, Rīga, t. 6 707 8004
Brīvības gatve 246, Rīga, t. 6 780 1901
Zvaigžņu iela 15, Ventspils, t. 6 360 7758

amserv.lv

AMSERV

Saņem izziņu 30 minūtēs!

MEDICINISKĀ KOMISIJA

- ▶ autovadītājiem
- ▶ ieroču nēsāšanai
- ▶ pirmstermiņa komisija

TĀLR. 67627653

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

AUTOSERVISS
www.autoforwards.lv

STARTERU, ĢENERATORU REMONTS
ar pārbaudi uz stenda.

Bremžu sistēmas remonts un pārbaude uz stenda.
Lukturu regulēšana.
Riteņu savirzes regulēšana.
Ritošās daļas remonts.

Pērnavas iela 86 T. 29722366, 29551255

Jaunais OPEL dīleris Auto Blitz aicina – brauc ar pārliecību!

PIEDĀVĀJAM TAVAM OPEL DIAGNOSTIKU PAR BRĪVU!

Īpaši nosacījumi uzņēmumu autoparkiem!
Īpašas cenas servisam un rezerves daļām!

Piesakies pa telefonu 66 00 11 77

Opel. Tikai no Auto Blitz!
www.autoblitz.lv Rīgā, Skanstes ielā 33.

Wir leben Autos.

A Autosporta vēsture

Rallijkross — sacīkstes kā TV šovs



Agnis Krauja

Janvārī Rīgā notika Starptautiskās Automobilu federācijas (FIA) «Off Road» komisijas sezonas noslēguma apbalvošana, kurā tika sumināja 2011. gada Eiropas rallijkrosa čempionāta un Eiropas autokrosa čempionāta laureātus. Latviešu viņu vidū gan nebija, taču Rīgā rīkoto pasākumu augstu novērtēja FIA vadība, tādēļ ir cerība, ka ne visai tālā nākotnē arī pie mums „Mūsas” trasē varētu notikt kādas Eiropas līmeņa rallijkrosa sacensības. Lūkosim noskaidrot, kāpēc rallijkross ir vienas no populārākajām auto sacensībām Eiropā un Skandināvijā pat nopietni konkurē ar ralliju.

Rallijkross ir ātrāks un dinamiskāks par Latvijā populāro autokrosu. Arī rallijkrosa sacensības notiek slēgtās trasēs ar mainīgu segumu, taču ir būtiska atšķirība — rallijkrosa trasēm tiek veidots ciets segums un trases ir ar asfalta un grunts segumu, kuru attiecība parasti ir 50/50. Grunts segumu veido sīkas, labi noblīvētas šķembas, un parasti tas ir ciets, gluds un pat sausā laikā nedaudz slidens. Protams, trasē ir arī kāds tramplīns, taču galvenais nosacījums — grunts segumam jābūt stingram un cietam, asfalta — līdzenam. Tradicionālais salāpītāis Rīgas ielu asfalts rallijkrosam nederētu. Tāpēc šis autosporta veids vairāk ir piemērots tieši salonautomašīnām. Eiropā sportisti šajās sacensībās bieži brauc ar šosejas piekarēm un regulējumiem, rallijkrosa sacensībās tiek izmantotas sliktas riepas. Trases minimālais

garums ir 950 m, bet platums 12 m. Kontinentālajā Eiropā trases ir likumotas, ar sarežģītu konfigurāciju, Britu salās — ātrākas, ar plašiem, slaidiem likumiem, Skandināvijā tās veidotas ar izteiktu reljefu un daudziem tramplīniem.

Līdzjutējus autosacīkstēs šosejā visvairāk aizrauj tieši starta moments un pirmie apli, kad braucēji vēl nav izretojušies trasē, kad notiek cīņa par pozīcijām un jebkurā brīdī iespējami apdzīšanas manevri un — ko tur slēpt — arī sadursmes. Rallijkrosa sacensības faktiski jau sastāv tieši no starta un dažiem apliem, kam uzreiz seko finišs, pēc kura sportisti atkal gatavojas nākamajam — tikpat īsam un dinamiskam — braucienam. Garlaikoties nav laika ne brīdī! Rallijkrosā ir iespējamas mašīnu kontaktcīņas, taču noteikumi ir stingrāki nekā autokrosā — ja sadursme ir izraisīta apzināti, vainīgais sportists tiek diskvalificēts. Rallijā līdzjutējus visvairāk aizrauj mašīnu jauda, ātrums uz dažāda ceļa seguma, likumi sānslīdēs un lidojumi pāri tramplīniem. Arī tas viss ir redzams rallijkrosā, turklāt skatītājiem nav nepieciešams trakā steigā pārvietoties no viena ātrumposma uz nākamo, jo viss notiek kompaktā, labi pārskatāmā trasē, tepat acu priekšā — var ērti apsēsties tribīnē un atkorķēt pudeli auksta alus.

Parasti rallijkrosā sportistam vienās sacensībās jāaizvada septiņi braucieni (trīs — laika kontrolē, trīs — kvalifikācijā un viens — finālā). Ja kvalifikācijā pieci dalībnieki startē no vienas rindas, tad finālā kopā uz starta



stājas astoņi braucēji, kuri pēc kvalifikācijas braucienu rezultātiem ir izvietoti trīs rindās (3—2—1). Salīdzinot ar ralliju un autošoseju, rallijkross ir īsts sprints — katrs brauciens ilgst apmēram trīs minūtes, kurās arī viss izšķiras tieši cīņā trasē. Tādēļ rallijkrosa mašīnas ir jaudīgākas par rallija mašīnām, kuras tomēr paredzētas, lai izturētu vairāku dienu sacensības. Laikā, kad rallijkrosā valdīja rallijā aizliegtie leģendārie B grupas monstri (1987.—1992. g.), to sākotnējā aptuveni 500 ZS jauda esot pieaugusi līdz pat 800 zirgspēkiem un vēl vairāk! Divīzijā 1, jeb „Supercars” klasē, kā to rallijkrosā dēvē pašlaik, var piedalīties arī „WRC” klases rallija automašīnas, tikai — lai cīnītos par augstām vietām, tām ir jābūt attiecīgi uzlabotām — krietni jāpalielina dzinēja jauda un jāpārregulē piekare, kā arī jāuzliek šosejas riepas, ko autosportistu žargonā dēvē par slikiem.

Eiropas čempionātā visu laiku panākumiem bagātākais sportists ir zviedrs Kenets Hansens ar 14 čempiona tituliem, 6 čempiona titulus ieguvis leģendārais norvēģis Martins Skanke, 5 titulus izcīnījis veiksminīgākais B grupas mašīnu pilots — somis Mati Alameki, pa 4 tituliem ieguvuši zviedrs Olle Arnesons un norvēģis Eivinds Oplands. Nāciju ieskaitē 28 čempiona tituli Zviedrijai, 23 Norvēģijai, 9 Somijai. Autoražotāju neoficiālajā konkurencē veiksmīgākā marka bijusi „Ford” — ar šīm mašīnām izcīnīti 22 čempiona tituli, 19 tituli „Citroën”, 8 „Peugeot”, 7 „Volkswagen”, 6 „Renault”, bet pa 4 reizēm uzvarējuši sportisti ar „Porsche”, „SAAB”, „Mitsubishi” un „Opel” automašīnām.

Pirms dažiem gadiem rallijkrosa kā atraktīva šova potenciālu novērtēja arī amerikāņi. 2010. gada sezonā viņi savu drifta čempionu Taneru Foustu sūtīja izlūkos uz Eiropu, kur amerikānim pirmajā sezonā ne vienmēr izdevās iekļūt A finālā. 2011. gadā Fousts jau spēja uzvarēt divos posmos un Eiropas čempionāta kopvērtējumā ieguva augsto 2. vietu „Supercar” klasē. Amerikā notiekošajā „Global Rallycross Championship”, kas risinās stadionos mākslīgi veidotās trasēs, 2011. gadā vairākos posmos piedalījās arī rallija leģenda Markuss Gronholms, viņš izcīnīja trīs uzvaras un kopvērtējumā ierindojās 2. vietā aiz Foustas, kurš no 8 posmiem uzvarēja divos. Starptautiskā Automobilu federācija jau plāno Eiropas čempionātam piešķirt Pasaules

čempionāta statusu.

Rallijkrosa vēsture

Rallijkrosa dzimtene ir Britu salas, un šis autosporta veids dzimis 1967. gada 4. februārī kā ABC televīzijas producenta Roberta Rīda veidots TV šovs ar uzaicinātu rallija pilotu piedalīšanos. Vēsturē pirmajā rallijkrosā uzvarēja Viks Elfordss, kurš pēc gada triumfēja Montekarlo rallijā, bet vēlāk kļuva par F-1 pilotu. Elfordss brauca ar „Porsche 911”, bet viņa sīvākie konkurenti Braiens Melia un Tonijs Fols — ar „Ford Cortina Lotus” un „BMC Mini Cooper S”. Rallijkrosa TV šovs guva necerētus panākumus, un ABC televīzija to pārvērtā par 6 posmu čempionātu, kurš noslēdzās 6. aprīlī Laidonā ar Toniju Čepelu („Ford Escort Twin Cam”) uzvaru. Viņš kļuva par pirmo britu rallijkrosa čempionu. 1968. gadā rallijkrosa TV šovam Britu salās jau bija gandrīz 10 miljonu liela skatītāju auditorija. To redzēja Nīderlandes TV kompānijas AVRO producentis Robs Herzets, kurš bija ieradies Anglijā darba vizītē. Atgriezies mājās, viņš kopā ar žurnālistu Žerāru Van Lennepu nolēma atvest rallijkrosu pāri Lamanšam. Pirmais rallijkross kontinentālajā Eiropā notika 1969. gada 7. jūnijā Venlo. Tajā piedalījās uzaicināti autošosejas un rallija braucēji. Par pirmo uzvarētāju TV kameru priekšā kļuva Hanss Koks ar „NSU 1200 TT” automobili. Panākumu iedvesmota, TV kompānija noorganizēja četru posmu „AVRO Trophy” seriālu, kurš noslēdzās 16. augustā ar Hansa Koka uzvaru. Novembrī tika nodibināta Nīderlandes Rallijkrosa asociācija, kura divu gadu laikā uzbūvēja pirmo speciālo rallijkrosa trasi Valkensvārdē. Trase tika atklāta ar sacensībām 1971. gada 17. aprīlī, kurās uzvarēja Jans De Rojs ar „DAF 555 Coupe 4WD”.

Pirmais visas Eiropas līmeņa rallijkrosa čempionāts — „Embassy/ERA European Rallycross Championship” — notika 1973. gadā, un par pirmo neoficiālo Eiropas čempionu kļuva skots Džons Teilors ar „Ford Escort RS 1600 BDA”. 1976. gadā Starptautiskā Autosporta federācija (FIA) izsludināja vienotus rallijkrosa noteikumus un pirmo oficiālo Eiropas kausa izcīņu, kurā uzvarēja austrieti Francs Vurcs ar „Lancia Stratos HF 2.4”. Lai gan tajos gados neapšaubāmi populārākā rallijkrosa mašīna bija „Porsche 911 Carrera”, 1977. gadā uzvarēja Herberts Grīnsteids ar „Alpine A310



16V”. Šajos gados rallijkrosā aktīvi piedalījās arī nākamie rallija pasaules čempioni Bjorns Valdegārds („Porsche Carrera”) un Stigs Blomkvists („Saab 96”). 1978. gadā rallijkrosā tika ieviestas 2 klases — „Touring Cars” („TC”) un „Grand Touring Cars” („GT”), bet FIA Eiropas kausu ieguva sportists, kurš guvis visvairāk punktu, neatkarīgi no klases piederības. Lai gan „GT” klasē ātrākais bija austrieti Endijs Benca ar unikālo 500 ZS jaudīgo „Lancia Stratos 3.0”, kausu ieguva „TC” klases uzvarētājs norvēģis Martins Skanke ar „Ford Escort RS1800”. 1979. gadā FIA Eiropas kauss pārtapa par oficiālu Eiropas čempionātu. Par pirmo Eiropas čempionu „TC”

Turpinājums 7. lpp ➤



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

SIA izdevniecība «AUTOINFO»
sadarbībā ar CSDD.
Reģ. apl. Nr. 000702099
Rīga, Nometņu iela 47-13, LV-1002
Tārunis/fakss 67626339
Direktors – Kaspars Bergmanis.

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM
AUTO
info

Tirāža – 10 000. Iznāk reizi mēnesī.
Tārunis reklamai 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

Auto Apkopes Serviss

SAAB VOLVO

Jaunas un Lietotas Rezerves daļas

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

VIDES REMONTS

Dabas aprūpes dienests VIDES REMONTS piedāvā:

TERITORIJU LABIEKĀRTOŠANU,
JEBKURAS SAREŽĢĪTĪBAS KOKU NOCIRŠANU,
CELMU LIKVIDĒŠANU.

Mums ir visa darbam nepieciešamā tehnika un strādnieki ar pieredzi.

Tālr. 29172758; 29220293



Grozījumi Administratīvo pārkāpumu kodeksā par ātruma pārsniegšanu

Lai veidotu vienotu, ritmisku auto plūsmu un uzlabotu satiksmes drošību, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) sagatavojusi grozījumus Administratīvo pārkāpumu kodeksā (APK). Izmaiņas APK izstrādātas, ņemot vērā reālo situāciju uz Latvijas ceļiem, kā arī citu valstu pieredzi un praksi šajā jomā. CSDD arī atgādina un aicina ikvienu autovadītāju ievērot ceļu satiksmes noteikumus, būt pieklājīgiem un uzmanīgiem, tādējādi rūpējoties gan par savu personisko, gan citu satiksmes dalībnieku drošību un dzīvību.

Ņemot vērā, ka izskanējušas dažādas versijas par iespējamajiem grozījumiem APK saistībā ar ātruma pārsniegšanu, CSDD sagatavojusi skaidrojumu par aktuālāko situāciju šajā jautājumā. Tālāk var iepazīties arī ar salīdzinošu tabulu, kur uzskatāmi parādīta esošā un plānotā kārtība (atšķirības tabulas sadaļā „Ar foto radaru fiksētie pārkāpumi”, kā arī tabulas 1. un 2. pielikums).

Būtiskākās izmaiņas, kas saistītas ar CSDD rosinātajiem grozījumiem paredz, ka ar foto radaru ātruma pārsniegšanu fiksēs un naudas sodu piemēros, ja atļautais ātrums tiks pārsniegts par vairāk nekā 11 km/h virs

atļautās normas. Tāpat kā līdz šim – par to pārkāpumu uzskaites punkti netiks piešķirti.

Savukārt, ja ātruma pārsniegšanu līdz 10 km/h virs atļautās normas konstatēs policija, autovadītājam piemēros administratīvo sodu – brīdinājumu, bet pārkāpuma uzskaites punkti netiks piešķirti. Ja braukšanas ātrums tiks pārsniegts no 11–20 km/h, autovadītājam izteiks brīdinājumu vai piemēros naudas sodu, bez punktu piešķiršanas.

Šobrīd policija piemēro vienu soda veidu visiem pārkāpumiem no 1–20 km/h virs atļautās normas – brīdinājumu (administratīvais sods) vai naudas sodu, nepiešķirot pārkāpumu uzskaites punktus.

Plānots, ka februāra sākumā grozījumi APK noteiktā kārtībā tiks virzīti iesniegšanai un izskatīšanai Saeimā.

CSDD sagatavotie un juridiski noformulētie grozījumi APK: „149.8 pantā:

☛ papildināt ar jaunu pirmo daļu šādā redakcijā: „Par atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu līdz 10 kilometriem stundā, – transportlīdzekļa vadītājam izsaka

brīdinājumu.”;

☛ izteikt esošo panta pirmo daļu kā (11) daļu šādā redakcijā: „Par atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu no 11 līdz 20 kilometriem stundā ar motocikliem, tricikliem, kvadricikliem, vieglajiem automobiļiem, kravas automobiļiem, kuru pilna masa nepārsniedz 7,5 tonnas, – izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam piecu latu apmērā.”;

☛ izteikt otro un trešo daļu šādā redakcijā: „Par šā panta pirmajā prim daļā paredzēto pārkāpumu, ja tas izdarīts vietā, kura apzīmēta ar 518. ceļa zīmi „Apdzīvotas vietas sākums” vai ar 528. ceļa zīmi „Dzīvojamā zona”, – izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam desmit latu apmērā. Par atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu no 11 līdz 20 kilometriem stundā ar automobiļiem, kas velk piekabi, kravas automobiļiem, kuru pilna masa pārsniedz 7,5 tonnas, autobusiem un traktoriem – izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam desmit latu apmērā.”.

Jauns pakalpojums CSDD Aizkraukles nodaļā – iepriekšēja pieteikšanās pa tālruni auto TA

Kopš pirmdienas, 2012.gada 23.janvāra, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) savu klientu ērtībai nodrošina jaunu pakalpojumu CSDD Aizkraukles nodaļā – iepriekšēju pieteikšanos pa tālruni 65124245 tehniskās apskates veikšanai transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3500 kg. Piezvanot pa šo tālruna numuru, klientiem ir iespēja vienoties par spēkrata tehniskās apskates veikšanu sev ērtā laikā CSDD Aizkraukles nodaļas darbalaika ietvaros.

Aizkraukles nodaļa jau ir 14.vieta Latvijā, kur CSDD nodrošina šādu pakalpojumu. Tāpat kā līdz šim Aizkraukles nodaļā, Jaunceltnes ielā 5, darba dienās no pulksten 8:30 līdz 17:00 klientiem būs iespēja veikt transportlīdzekļu reģistrāciju un tehnisko apskati rindas kārtībā transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3500 kg.

Rūpējoties par savu klientu ērtībām, CSDD izstrādā jaunus pakalpojumus un pilnveido esošo pakalpojumu klāstu. Viens no CSDD darbības virzieniem ir piedāvāt saviem klientiem pakalpojumus attālināti, t.i., nodrošināt papildus ērtības CSDD pakalpojuma saņemšanā, taupot klientiem laiku un līdzekļus, kas būtu vajadzīgi, lai klātienē

apmeklētu nodaļu un veiktu nepieciešamās darbības. Piemēram:

- CSDD e-pakalpojumi (<https://e.csdd.lv>): pieejami jebkurā laikā, nodrošinot iespējas internetā veikt virkni darbību; saņemt informāciju un atgādinājumus, piemēram, bez maksas un jebkurā laikā uzzināt informāciju par sevi, savu transportlīdzekli, par nodokļu atlaidēm, par OCTA polises derīguma termiņu; saņemt vienas dienas atļauju; reģistrēt velosipēdu; pieteikties autovadītāja eksāmenam u.c.;
- iepriekšēja pieteikšanās uz tehniskās apskates veikšanu pa tālruni: CSDD Aizkraukles, Cēsu, Jūrmalas, Kuldīgas, Limbažu, Ogres, Saldus, Tukuma, Valkas un Valmieras nodaļās, kā arī Liepājas nodaļas Grobiņas tehniskās apskates stacijā, Rīgas nodaļas tehniskās apskates stacijā Sēlpils ielā 6 a, Siguldas tehniskās apskates stacijā, Talsu nodaļā, Laidzes ielā 9;
- iepriekšēja pieteikšanās uz un atteikšanās no transportlīdzekļa vadītāja eksāmena pa tālruni: CSDD Daugavpils, Gulbenes, Jelgavas, Jēkabpils, Liepājas, Rēzeknes, Rīgas (Bauskas iela 86), Talsu, Valmieras un Ventspils nodaļās;
- CSDD korporatīvo klientu e-servisi:

viens no CSDD pērn ieviestajiem jauninājumiem, kas ļauj klientiem operatīvi un nepastarpināti veikt izmaiņas un atzīmes tiešsaistes režīmā CSDD Transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrā. Jau vairāk nekā divi tūkstoši CSDD korporatīvo klientu nodarbojas nevis ar papīra iesniegumu drukāšanu un to nogādāšanu CSDD, bet izmanto korporatīvo klientu e-servisa sistēmu, piemēram, uzņēmumi, bankas, lizinga kompānijas, transportlīdzekļu tirgotāji, ārstniecības iestādes. Šajā sistēmā katrai klienta kopai pielāgoti e-servisi sniedz nepieciešamo informāciju un ļauj veikt vajadzīgās atzīmes CSDD reģistrā. Rezultātā notiek tūlītēja informācijas apmaiņa, tiek ietaupīts laiks, uzlabota pakalpojumu drošība, turklāt šis ir videi draudzīgs pakalpojums;

- telefoniska informācijas saņemšana no CSDD: nosūtīt SMS (LMT abonentiem – uz servisa kodu 29310105, TELE2 – 26000900, TRIATEL – 25800852, BITE – 29024800, atbildes informācijas maksa Ls 0,61 par SMS) vai piezvanot pa tālruni 90004099 (maksa ar PVN Ls 0,98 minūtē), jebkurā diennakts laikā var saņemt informāciju no CSDD Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistra, vairāk informācija: <http://goo.gl/6qXb8>.

Noslēgumam tuvojas CSDD rīkotā konkursa 6. - 8. klašu skolēniem „Gribu būt mobils” reģionu pusfinālī

Janvārī un februārī notiek jauniešu vidū popularitāti iemantojušā un Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) rīkotā konkursa 6.-8.klašu skolēniem „Gribu būt mobils” septiņu reģionu pusfinālī. Šobrīd jau zināmi piecu reģionu pusfinālu laureāti – Rīgas, Gulbenes, Liepājas, Valmieras un Kandavas. Konkursa „Gribu būt mobils” līdz šim notikušo reģionu pusfinālu visi rezultāti atrodami šeit: http://www.gribubutmobils.lv/lv/pus_results, savukārt šī gada konkursa pēdējie divi reģionu pusfināli notiks:

- Ogres 1.vidusskolā, 8.februārī, piedalās Daudzeses pamatskolas, Iecavas vidusskolas, Jaunogres vidusskolas, Jēkabpils Valsts ģimnāzijas, Ogres 1.vidusskolas, Ogres pamatskolas un Skaistkalnes vidusskolas komandas;

- Daugavpils Saskaņas pamatskolā, 9.februārī, piedalās Daugavpils Saskaņas pamatskolas, Sutru pamatskolas un Zemgales vidusskolas komandas.

Savukārt visu reģionu pusfinālu uzvarētāji būs zināmi februāra vidū, kuri marta sākumā sacentīsies konkursa finālā Rīgas Motormuzejā, pretendējot uz galveno balvu – izglītojošu ekskursiju uz zinātnes centru „Copernicus Science Centre” Varšavā, Polijā. Savukārt finālā 2.un 3.vietas ieguvēji saņems dāvanu karti pašu plānotai ekskursijai pa Baltijas valstīm, bet pārējie fināla dalībnieki – vērtīgas balvas.

2011./2012.mācību gada konkursā „Gribu būt mobils” pieteicās 410 komandas no visas Latvijas, bet konkursa priekšsacensībās un neklātienē sacensībās interneta vidē piedalījās 394 komandas, kas ir būtiska daļa



no Latvijas vispārizglītojošo skolu skaita. Savukārt uz iepriekšējās sezonas konkursu pieteikumi tika saņemti no 404 komandām, bet konkursā piedalījās 398 komandas. Konkursa ietvaros tapusi izglītojoša grāmata „Gribu būt mobils”: http://www.gribubutmobils.lv/lv/book/Gribu_but_mobils_gramata.pdf.

Konkursu „Gribu būt mobils” CSDD rīko jau piekto reizi, tā mērķis ir paaugstināt skolēnu zināšanas par satiksmes drošību, pilnveidot personiskās drošības garantēšanas iespējas; konkurss orientēts uz mācīšanās kvalitātes uzlabošanu un zināšanu praktisku pielietošanu.

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 Jaunceltnes iela 5,
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 65124245

LIEPĀJA,
R TA K Brīvības iela 148, LV - 3401
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63489184

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

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

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

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

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

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

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

DAUGAVPILS,
R K Kraujas iela 3
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 65428871

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

TA Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00

RĒZEKNE,
R TA K Jūratovkas iela 1a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K IP 64622358

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

TA Ludzā, Rūpniecības iela 2a
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

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

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

TALSI,
R K Laidzes iela 9
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427

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 Blumbaha iela 9
Pirmd., otrd., trešd., piektdienās 8.30 - 17.00
Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sestdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63224370

TA Ārjas 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

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

KULDĪGA,
R TA Planīcas iela 69
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
IP TA 63341185

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

R TA Transportlīdzekļu reģistrācija
Tehniskās apskates stacija
Vadītāju kvalifikācija
Iepriekšējais pieraksts
IP Tehniskās apskate automobiļiem ar pilno masu virs 3,5 t

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 Gariņu 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

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

SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO TRANSMISIJU REMONTA CENTRS

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

Mikrovens nav ledusskapis

«Hyundai ix20» / «Toyota Verso-S»

➤ Turpinājums no 1. lpp.

Kā jau visi „Hyundai” modeļi, arī šis ir aprīkots ar „USB/AUX” ieeju, kas ļaus atskaņot iecienītākos „mp3” failus. Tāpat ir daudz un dažādu kabatiņu sīklietu novietošanai un divas 12 V līdzas, kas noderēs ceļojumos.

„ix 20” dzinēju gammā ir divi benzīna motori — 1,4 l (90 ZS) un 1,6 l (125 ZS). Mazākais tiek komplektēts ar piecpakāpju, bet lielākais ar sešpakāpju manuālo pānesumkārbu, kā arī četrpakāpju automātu. Arī „common rail” turbodīzeļi ir divi — 1,4 l (divas jaudas pakāpes — 77 un 90 ZS) un 1,6 l ar 128 ZS jaudu. Abi komplektējas ar sešpakāpju mehāniku. „ix20” „BlueDrive” versijā būs aprīkots ar „Idle Stop&Go” (ISG) automātiskas slāpēšanas-iedarbināšanas sistēmu, kas ļauj taupīt degvielu pilsētas satiksmē. Degustētais 1,4 litru 90 zirgspēku benzīna motors ir pieticīgākā izvēle, taču ikdienas vajadzības tas apmierinās bez problēmām. Tas ir lēts, turklāt šis elastīgais dzinējs patiešām mašīnai piestāv. Motors nav jautrs, taču apdzīt ļaus, ja neslinkosi ar zemāka pānesumu ieslēgšanu, vienmērīgā ātrumā tas ir gana kluss, motora dziesma saplūst ar fona trokšņiem, piekare gan varēja būt klusāka. Degvielas patēriņš pieņemams šāda veida automobiļiem.

„ix20” brauc viegli, nepiespiesti un mazliet vaļīgi. Stūre un pedāļi ir tik miksti un



baismīgajiem ceļa segumiem, tāpēc, pateicoties „ix20” pārliecinošajai sakerei ar ceļu, jāsecina, ka „ix20” kopumā ir komfortabls ģimenes auto.



patīkami, ka braukšana atgādina datorspēli, taču no dizaina solītā sportiskuma ne vēsts — pagriezienos par sevi liek manīt augstā virsbūve, savukārt stūre ir neinformatīva. Stūres reaktīvā pretspēka trūkums liedz ar garšu mesties iekšā līkumos un atgādina, ka minivens jau pēc būtības nav paredzēts draiskulībām, tāpēc nav iemesla neko pārmetēt šā auto vadāmībai. Stūres vieglums stāvlaukumos un pilsētas šaurībā ir priekšrocība, bet, augot ātrumam, pagriezienos pietrūkst dabiskās atpakaļreakcijas. Arī piekare ir diezgan mīksta, taču ne vienmēr spēj slāpēt nelīdzsvarotību ceļa radītos trokšņus un vibrācijas. Šo piekari gribētos apzīmēt ar vārdu — „caurspīdīga”. Tāpēc „ix20” nav pats patīkamākais auto uz grants ceļa trepes un grubulāina salāpīta asfalta, jo uz nelīdzena ceļa gaita kļūst nervozāka. Taču nevienam normālam auto nav speciāli paredzēts mūsu Latvijas nereti

„Toyota Verso-S”

Varbūt kāds atceras neparasto mašīniti „Yaris Verso”. Šis automobilis izcēlās satiksmes plūsmā un bieži vien tika piesaukts līdzās „Ssang Yong Rodius”, „Fiat Multipla” un citiem autopasaules Kvazimodo jeb savādniekiem, lai gan no praktiskā viedokļa „Yaris Verso” bija gluži interesants — mazs, tomēr ietilpīgs un praktisks, kā arī pietiekami lēts. Tagad „Toyota” piedāvājumā šo īpatnējo auto aizvieto jauns modelis — „Verso-S”, kurš galīgi sajauc kārtis, jo distancēties no „Yaris”, tādēļ pavisam viegli ir kļūdīties, iedomājoties, ka šis ir tas pats no kompaktās korollas atvasinātais „Verso”. Šķiet, ka „Toyota” dizaineri ar šo modeli lūkojuši uzminēt autodizaina tendences tuvākajiem desmit gadiem. „Verso-S” izskats ir izteikti laikmetīgs, daudzstūrains lukturi virs milzīgā, šķautņaini izliektā priekšējā bampera izskatās svešādi, un tikai sānskatā atpazīstam jau



redzētas dizaina formas, ko atceramies no lielā brāļa „Verso” un virknes citu minivenu. Vējstikls kičīgi aprīkots ar vienu vienīgu logu tīrītāju. „Verso-S” radīts atbilstoši mūsdienu pilsētnieka — modernā, ekonomējošā pilsoņa — vajadzībām. Auto garums ir tikai nepilni 4 metri, tātad mazāk nekā jebkuram kompaktklases auto, taču virsbūves augstums sola, ka salonā būs vietas visam nepieciešamajam. „Verso-S” ir 3990 mm garš, 1695 mm plats, 1595 mm augsts, tā riteņu bāze ir 2550 mm. „Verso-S” ir mazāks par „Hyundai ix20”, piekāpjoties par 120 mm garumā, 70 mm platumā un tikai 5 mm augstumā.

Iekāpjot „Verso-S”, auto tumši tapsētais salons pirmajā momentā šķiet neticami plašs, turklāt panelu virsmas izskatās no nostrādātas tikpat rūpīgi kā lielajam brālim biznesmenim „Aveniss”. Vadītāja vietas regulēšanas iespējas šķiet gana plašas, bet ērti iekārtoties izdodas, vien pavēlot ārā teleskopisko stūri un pabīdot atpakaļ sēdekli, jo citādi 1,88 m garam šoferītim labās kājas ceļgals atdursies pret ātrumpārslēga konsoli.

problēmām, kādas satiksmes plūsmā varētu rasties ar citiem mazauto. Pārredzamība ir laba, turklāt, izmantojot atpakaļskata kameru, var pilnībā izbaudīt priekšrocības, ko pilsētas šaurībā sniedz kompaktie „Verso-S” izmēri. „Verso” interjera radītā plašuma sajūta nav ilūzija — četriem pieaugušajiem ir iespēja iekārtoties visai ērti un veikt pat tālākus ceļa gabalus. Tiesa gan, ņemot vērā auto nelielo garumu, bagāžnieks nav diez ko ietilpīgs, taču pāris ceļasomas un vēl šo to tajā var ievietot diezgan brīvi. Ņemot vērā jaunākās tendences šajā segmentā, nedaudz izbrīna, ka „Verso-S” nav bīdāmi aizmugurējie sēdekļi, kas ļautu labāk manipulēt starp vietu bagāžai vai pasažieru kājām. Tomēr vienkārši nolokāmie sēdekļi ļauj maksimāli izmantot pieejamo plašumu tad, kad tas patiešām ir nepieciešams, 430 litru bagāžnieku pārvēršot par 1388 litru kravas nodalījumu. „Verso-S” jau bāzes versijā ir bāztin piebāzts ar visām mūsdienu drošības tehnoloģijām (ABS, EBD, BA, VSC), bet „Linea Sol” versijā šis tehnoloģiskais aprīkojums papildināts ar 6,1 collu skārienjutīgu ekrānu, kurā var aplūkot degvielas patēriņa grafikus un izvēlēties radiostaciju vai dziesmas no USB pieslēgvieta iespraustās zibatmiņas.

Degustācijas braucienā devāmies ar visplašāk aprīkoto „Verso-S” ar 1,33 litru benzīna dzinēju, kas savienots ar automātisko pānesumkārbu — bezpakāpju variatoru (CVT), kurš nodrošina vienmērīgu paātrinājumu. Degvielas ekonomijas nolūkos šis auto aprīkots ar „Start & Stop” sistēmu, kura izslēdz dzinēju ikreiz, kad apstājaties ar nospiestu bremžu pedāli. Tātad — braucam! Sēdēšana „Verso-S” ir gandrīz tik augsta kā apvidus auto, redzēt var gana tālu, un sajūta ir varena, tomēr jau pirmajās virāžās augstais mikrovens nepārprotami liek noprast, ka te nebūs nekādas sportiskas līkumu „kantēšanas”. Komfortabla gaita, taču stūre šķiet pārāk vaļīga. „Verso-S” braukšanas īpašības nav elpu aizraujošas, kaut gan auto dara visu to, kas transportlīdzeklim jādara. Neko šim mikrovenam nevar pārmetēt, turklāt vadā-



Taču šis ātruma pārslēgs, kas pēc aktuālās minivenu modes ievietots priekšējā panela izvīrījumā, atrodas īsti pa rokami. Arī elkoņa balsts sēdekļa labajā pusē izvietots tieši tik augstu, lai atbalstītu uz stūres esošas rokas elkoni. Kā jau sagaidāms, sēdpozicija ir salīdzinoši augsta, pilsētā ļaujot aizmirst par

mības līdzsvaru ar gaitas komfortu var pat paslavēt. „Verso-S” veiksmīgi absorbē ceļa negludumus, piekare nešķiet tik „caurspīdīga” kā „ix20”, bet uz puslīdz līdzena asfalta „Verso” iedveš pie stūres sēdošajam tādu miera sajūtu, ka nepavisam nerodas vēlēšanās to sagandēt ar pārgalvīgu manevru.

Turpinājums 7. lpp ➤

Profesionāls
**STŪRES IEKĀRTU UN
AGREGĀTU**
remonts
ar garantiju

**AUTO
PIEKĀRES
UN VIRSBŪVJU**
remonts, krāsošana

SIA **AUTO RITMS**
Rīga, Jelgavas iela 66
Tālr. 67612501 Mob.t. 29473759

Oriģinālās rezerves daļas japāņu auto
NO NOLIKTAVAS UN PĒC PASŪTĪJUMA
4-10 DIENU LAIKĀ

67610 986, 67622 585, fakss 67622 575
SIA «DTS», Vienības gatve 18, Rīga
dts@dts.lv www.DTS.lv

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

SIA "AM AUTO"
Brīvības 193, Rīga
Tālr: 29427911, 87287907
katru dienu no 11.00 līdz 23.00

A Moto tests

«Suzuki VS1400GLP Intruder»

V2, 1360 cm³, SOHC 6 vārstu, 72 ZS. (1987.—2004. g.)

Ronalds Cimoška

Aizsākoties vispārējai „čoperizācijai” astorndesmito gadu beigās, lielajam Japānas četriniekam īsti nebija, ko likt pretī „Harley Davidson” lielajiem V2, kas sāka kļūt aizvien populārāki motociklistu aprindās. Katram no Japānas četrinieka bija pa kādai variācijai par tēmu „ap litru”, taču īsto vīru kubatūras klasiskajā čopera veidolā īsti nebija nevienam. „Suzuki” nolēma spert soli pirmā un radīja „VS1400GLP Intruder”. Motocikls, jāpiebilst, sanāca visai iespaidīgs. Divi milzīgi cilindri, pa 680 cm³ katrs, lika daudziem izbrīnā ieplest acis. Klasiskais siluets ar resnu aizmugurējo — 15 collu — un tievu priekšējo — 19 collu — riepu, nekur nerēgojas lieki vadi, paaugstinātas stūres un neliela izmēra degvielas bākas salikums savā laikā izskatījās tiešām labi. Lai arī motociklam, kurš tika ražots 17 gadus, bija stilīgs izskats un iespaidīgi dzinēja tehniskie rādītāji (ražotājs uzrādīja, ka dzinējs attīsta 71 ZS jaudu, kas realitātē izvērtās par aptuveni 47 ZS uz aizmugurējā riteņa), tehniski motocikls sanāca stipri viduvējs. Viena nelāga īpatnība motociklam gan bija — uzvedība pagriezienos. Diemžēl efektīgs izskats ne vienmēr nozīmē tādu pašu uzvedību. Neveiksmīgi izvēlēta priekšējās dakšas leņķa dēļ motocikls pagriezienos centās dzīvot pats savu dzīvi. Atlika tikai mazliet vairāk pagriezt stūri, un „Intruder” burtiski nolūza pagrieziena virzienā. Ātrums no minimālā līdz vidējam motocikls burtiski bija jāattur no vēlmes pagriezt stūri vairāk, nekā tas ir nepieciešams.



Vadot „Intruder”, šī tehniskā īpatnība braucējiem nelāva atslābināties un aizmirst, ka tie brauca ar dzelzs zirgu, kurš turklāt bija ar savu raksturu.

„VS1400”, izņemot dzinēju, faktiski bija palielināta 750 un 800 kubīgā „Intruder” versija ar visām no tā izrietošajām sekām. Lai gan ir saprotama konstruktora vēlme radīt pēc iespējas vieglāku motociklu ar pēc iespējas jaudīgāku dzinēju, šajā gadījumā tas īsti labi nebija izdevies. Rāmja stiprība atpalika no augstajām prasībām, ko uzstādīja iespaidīgais dzinējs. Rāmja cauruļu sienas bija pārāk plānas, tādēļ nereti gadījās, ka priekšējās rāmja caurules, neizturot slodzi, mēdza pārlūzt. Piekare pieļāva komfortablu braukšanu tikai pa salīdzinoši labas kvalitātes

asfalta, pretēja gadījumā aizmugurējie amortizatori pie nedaudz lielākām bedrēm, nostrādāja līdz atdurei. Braukšana pa nelīdzenu ceļu pasažierim varēja beigties ar ārstu apmeklējumu, jo papildus tam, ka amortizatori nebija spējīgi pildīt savas funkcijas, arī vizuāli biežais un pēc izskata komfortabls pasažiera sēdekļs bija tikai kārtējais dizaineru māns. Ņemot vērā, ka klasiskās motocikla līnijas nepieļāva lielu vaļību vadu izvietošanai, daļa savienojumu tika paslēpta zem pasažiera sēdekļa, tādēļ patiesais polsterējums bija pāris nēka centimetru biezumā, un pasažieris ar pēcpusi burtiski pārkaitēja katru ceļa bedri vai izcilni. Tūnīngā amortizatori šo situāciju nedaudz uzlaboja, taču rāmja „vājumu” nenovērsa.

Braukšana naktī apstākļos ar šā motocikla standarta priekšējo lukturi var izraisīt zināmu stresu, jo tuva gaisma ir tik blāva, ka var radīt reālus draudus braucēja drošībai. Tāpēc vai nu jābrauc ar ieslēgtajiem „tālajiem” (pretimbraucējiem tās tāpat uzskatīs par tuvajām gaismām), vai jāmaina priekšējais luksturis pret citu.

Ievērojot to, ka zem vadītāja sēdekļa vietas ir pavisam maz, akumulators novietots metāla kastītē motocikla zemākajā punktā, posmā starp ātrumkārbu un aizmugurējo riteni. Lai izņemtu akumulatoru (kura izmērs ir piemērots tieši šim motociklam, tādēļ lēts tas nebūs), ir krietni vien jāpapūlas.

Toties konstruktori bija parūpējušies, lai „VS1400” pietiekami labi justos arī pilsētas burzmā, jo, pateicoties šaurajam silueta un oriģinālajai stūrei, kuras gabarīti īpaši neizvirzījās ārpus priekšējiem pagriezienu rādītājiem, motocikls ir spējīgs izbraukt cauri gandrīz jebkurai automašīnu sastrēgumam.



Galvenā un spilgtākā šā motocikla detaļa ir un paliek tā dzinējs. Tie zirdziņi, kas „iestūkēti” šajā dzinējā, tik labi dara savu darbu, ka pieredzējušās rokās, šo masīvo motociklu var pacelt pat uz aizmugurējā riteņa. Pamēģiniet to izdarīt ar jebkuru citu šāda tipa braucamo! Par spīti daudziem tehniskajiem trūkumiem, šim modelim ir ļoti prāvs cienītāju pulks visā pasaulē, jo uz „VS1400” dzinēja fona visi pārējie trūkumi kļūst stipri nebūtiski.

Šis prāvais gaisa—eļļas dzesēšanas sistēmas dzinējs pēc savas uzbūves ir samērā vienkāršs, pat brutāls. Tas nodrošina tā ilgmūžību. Pat ja braucat ar ātrumu 90 km/h, straujš gāzes roktura pagrieziens burtiski parauj motociklu uz priekšu. Arī startā no vietas šis motocikls vienkārši „apēd” savus sportiskos plastmasas brāļēnus. Protams, kad ātrums kļūst lielāks, motocikls padodas, bet — būsim objektīvi — šādi motocikli jau nav paredzēti sacensībām ar sporta motocikliem lielos ātrumos. Toties „īsta” motocikla sajūta ir garantēta. Atverot gāzi, braucējs ar katru savu šūnu jūt dzinēja darbības taktis, tajā pašā laikā šīs sajūtas nav tik ļoti uzkrītošas. Un lai jūs nesatrauc, ka šim motociklam izplūdes caurules ir ieguvušas zilu krāsu, — tas ir normāli: gaisa—eļļas dzesēšanas dzinēja darbības temperatūras režīms ir samērā augsts. Nebīstieties arī no tā, ka motors atdziestot skaji „tinkšķ”, — tā čukst jebkura gandrīz pusotra litra gaisa dzesēšanas „krāsns”. Tiem, kas senākos laikos braukuši ar „lž”, „Java”, „Voshod” un citiem līdzīgiem braucamrīkiem, šī skaņa visdrīzāk atsauks atmiņā nostalgiskas jūtas pēc trakajiem jaunības gadiem. Vienīgais trūkums šāda tipa dzinējiem ir komforta līmeņa krietna

pazemināšanās, braucot karstās vasaras dienās. Tomēr nemiet vērā, ka braukšana karstumā nelielā ātrumā vai ilgstošāka stāvēšana sastrēgumā var izraisīt dzinēja pārkaršanu, jo nelielais un gaumīgi veidots eļļas radiators, motociklam neatrodoties aktīvā kustībā, vairs nespēj efektīvi pildīt savu uzdevumu. Dzinējs var sākt neadekvāti atsaukties uz gāzes darbību un „splaudīties”. Tādā gadījumā nevajag tūlīt krist panikā, bet kādu brīdi pabraukt ar lielāku ātrumu. Laikā gaitā tūnīngā elementu ražotāji šo problēmu veiksmīgi atrisināja, piedāvājot tirgū palielinātu tilpuma eļļas radiatorus, ar kuriem dzinējs nepārkarst pat tropiskajā klimatā.

Viens no tipiskākajiem šā dzinēja defektiem ir problēmas ar elektrisko dekompressoru. Lai gan šis defekts novērojams samērā vienkārši, tas ir tipisks gan „VS1400”, gan arī to nomainījušajam „Suzuki” smagsvaram „LC1500” un daudziem šo motociklu īpašniekiem sagādājis ne mazums nepatīkamu mirkļu. Tādos gadījumos vienīgā iespēja pieļaut dzinēju ir motocikla iestumšana, kas nezinātajiem var izvērsties par gandrīz neizpildāmu uzdevumu milzīgo cilindru kompresijas dēļ. Pēc tam, kad motocikls ir iestumts līdz startēšanai pieņemamam ātrumam, braucējs nezināšanas dēļ bieži vien mēģina ieslēgt pārnesumu ar sajūga palīdzību. Hidrauliskais sajūgs, dzinējam nedarbojoties, savu darbu veic lēni, un bez dekompresora līdzdalības var sanākt, ka motociklu piedarbināt neizdosies pat četriem ražiem vīriem. Situāciju var glābt ar pavisam vienkāršu „trika” palīdzību — pārnesums ir jāieslēdz strauji un bez sajūga palīdzības.

Turpinājums 6. lpp ➤



Auto Plus



**AUTODALAS
no
AMERIKAS**

Brīvības 390 ☎ 67520018 | Kurbada 6 ☎ 67281822 | Ģastras 5b ☎ 67598312

inter cars autodalas



Bieķensalas iela 7,
Rīga LV-1004
T: 67804009, 66116778

mums ir VISS, kas vajadzīgs tavam auto!

KLŪSTI PAR «INTER CARS» KLIENTU UN TAVS AUTO RIPOS TEICAMI!

Autodaļas visiem vieglajiem un kravas automobiļiem.
Riepas, akumulatori, smērvielas.
Servisa aprīkojums, instrumenti.

www.intercarslatvija.lv

AUTO RITMS



AUTOEVAKUATORS

24H

T. 2255 5543

STARTERI un GENERATORI



SIA IZDARIGS
Tālr. 67426389
Mob.: 20363735, 29510793
e-mail: izdarigs2@inbox.lv

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 17a, tālr./fakss: 67346119, 26340782
Rīga, Matīsa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

BENZĪNA UN DĪZELDEGVIELAS SISTĒMU, DEGVIELAS BĀKU TĪRĪŠANA AR JET CLEAN TRONIC



SPRAUSLA PRIEKŠ TĪRĪŠANAS
SPRAUSLA PĒC TĪRĪŠANAS

Silver Crown
Artīlērījas iela 48, Rīga, LV 1009
Tālr.: 67311282, M. tālr.: 29234503
www.atrumkarba.lv

veikals serviss

IZPŪTĒJ



* Gofras, katalizatori, rezonatori, savienojumi, blīvēji.
* Tūnīngs, sporta izpūteji.
* Band- Pack iekārtas individuālai izgatavošanai.

SIA "NOVLINE BALTIC"
● Jūrmalas gatve 16, 67403659; 26955591
● Smerļa iela 3, 67520652; 29758980
novlinebaltic@gmail.com

Mikrovens nav ledusskapis «Hyundai ix20» / «Toyota Verso-S»

► Turpinājums no 4. lpp.

Salonā ir kluss, un pie „gandrīz atļautajiem” 100 km/h vien nedaudz dzirdams vējš jumta stūros. Piekare nav tik „caurspīdīga” kā „Hyundai i20” un ar jūtamā pašcieņu panes Rīgas ielu riebiņi nolāpītā asfalta grambas. Ir gluži labi un pat idilliski. Izrādās, ka arī lēnāku auto apdzīšana itin labi iespējama, galvenais — nekautrēties spiest gāzes pedāli. Apdzīšanas manevri saprātīga ātruma robežās nav problēma, jo auto ir tikai nedaudz smagāks par tonnu. Sportiskākai pārvietošanās garšai var mēģināt izmantot pārnesumkārbas „manuālo” režīmu ar ātrumpārslēga

lāpstiņām pie stūres, taču — lai gan ātrumi pārslēdzas žigli, tie ir ļoti īsi un dzinējs sāk pārmetoši idēt. Aiz ātrumpārslēga ir noslēpta poga „Sport”. Kad tā nospiesta, auto tiešām draudīgi ierūcas un dzinēja apgriezieni kļūst neekonomiski augsti, taču ar to pašu sportiskuma efekts arī beidzas, jo gaita īpaši dinamiskāka nekļūst. „Toyota” uzskata, ka „Verso-S” un tā pasažieriem krietni labāk patik vienmērīgi ātrumi Ceļu satiksmes noteikumu atļautajā diapazonā, tas ar visu savu būtību stimulē ekonomisku pārvietošanos. Benzīna dzinējam ir pārsteidzoši laba degvielas ekonomija, vidējais patēriņš 5,6 litri uz 100 kilometriem.

Degustācijas secinājumi

Mūsdienās jau pircējs uz autosalonu pēc mikrovena vairs nenāks ar metramēru rokās. Jo, uzlūkojot ģimenes auto, arī acīm vajadzīgs kāds priecīnš. Šodien tā vairs nav aksioma, ka mikrovens ir neglīts, četrstūrainis kā kaste un augsts kā mikroautobuss. Degustētie jaunie mikroveni cenšas deklarēt, ka praktiskam auto nav jāizskatās... praktiski, un tie pārtrauc šā tipa automobiļu tradīciju, ka paaugstinātas ietilpības automašīnā ir interesanti visiem, izņemot vadītāju. Neskatoties uz pārsteidzoši mazajiem gabarītiem, tie joprojām piedāvā daudzfunkcionalitāti un komfortu vismaz četriem pieciem braucējiem.

Hyundai „ix20” ir svaigs, moderna izskata mikrovens, kurš lieliski piemērots četru cilvēku ģimenes pārvietošanās vajadzībām, bet piecatā ērtības varētu kļūt nedaudz ierobežotas. Šķiet, ka „Hyundai ix20” ir veidots ar tādu mīlestību un šīku, kādu līdz šim izstaroja vien veiksmīgākie franču un itāliešu darinājumi. Dvēselei tikama ir arī plašuma sajūta salonā, bet vadītājam nevajadzētu aizmirst, ka viņš stūrē

paaugstinātas ietilpības auto. Lai arī stilīgs un ietilpīgs, tas tomēr ir būvēts uz mazās klases platformas — par to liecina ne pārāk aizraujošās braukšanas īpašības.

„Toyota” ar „Verso-S” piedāvā normālu, godīgu mikrovenu, kas nemēģina izlikties par kaut ko citu. Pilsētai draudzīgais auto garumā ir īsāks par 4 m, bet no iekšpuses atklāj lielas automašīnas funkcijas un aprikojumu. Intelīgents dizains nodrošina daudz personiskās telpas. Piekare gluži labi panes mūsu riebiņos ceļus. Vienīgā problēma ir tā, ka auto nav pārāk lēts, salīdzinot ar dažu labu konkurentu.

„Hyundai ix20” plusi: stilīgs dizains, maza auto izmēri, omulīgi brauciena apstākļi, ietilpība un funkcionalitāte; mīnusi: braukšana ar „ix20” nav aizraujoša, piekare — „caurspīdīga”.

„Toyota Verso-S” plusi: saviem izmēriem ļoti ietilpīgs auto, labs gaitas komforta un vadāmības līdzsvars, ekonomiskums; mīnusi: cena nav no mazākajām, benzīnmotors komplektā ar variatoru piedāvā pieticīgu dinamiku.

Jauns «Opel» dīleris Rīgā



**SIA «Auto Blitz»
«Mūsa Motors Grupa»
uzņēmums
«Opel» autorizētais
pārstāvis Latvijā
Skanstes iela 33,
LV-1013, Rīga, Latvija
tālr. +371 66 00 11 77
www.autoblitz.lv
e-pasts: info@autoblitz.lv**

Pērnā gada decembrī savu darbību sāka autorizētais pilna servisa „Opel” automobiļu dīleris SIA „Auto Blitz”.

Lai arī uzņēmums nodibināts nesen, tā komandā strādā augstas raudzes profesionāļi ar vairāk nekā 20 gadu „Opel” un citu marku pieredzi. „Auto Blitz” mērķis ir kļūt par labāko „Opel” dīleri Baltijā klientu apkalpošanas kvalitātes un sniedzamo pakalpojumu jomā.

„Auto Blitz” autosalons iekārtots Skanstes ielā 33; šajā mājā atrodas arī „Volvo” automobiļu salons un „Volkswagen” autorizēts serviss. Autocentrs nodrošina pilnu pakalpojumu klāstu: klienti šeit var iegādāties „Opel” vieglās un komercautomāšīnas, kā arī mazlietotas automāšīnas, tāpat var izmantot ātro servisu, virsbūves darbu servisu, pasūtīt un iegādāties rezerves daļas un aksesuārus. „Auto Blitz” klientiem ir pieejami tādi papildu pakalpojumi kā līzings, apdrošināšana un auto noma.

Patlaban „Auto Blitz” piedāvā vēl nebijušus nosacījumus

programma — 24 h bezmaksas palīdzība uz ceļa,
• īpaši servisa apkalpošanas nosacījumi arī pēcgarantijas periodā,
• servisa rēķinu pēcapmaksas iespēja,
• maiņas automobīlis uz remonta laiku,
• plānoto apkopju paketes (prognozējami izdevumi),
• speciāli piedāvājumi arī korporatīvā klienta uzņēmuma darbiniekiem.

«Suzuki VS1400GLP Intruder» V2, 1360 cm3, SOHC 6 vārstu, 72 ZS. (1987.—2004. g.)

► Turpinājums no 5. lpp.

Ja viss izdarīts pareizi, varēs arī iztikt bez bobsleja komandas.

Pa retam gadījās, ka, iegādājoties ilgāku laiku stāvējušus „VS1400”, jaunais īpašnieks secināja, ka strādā tikai priekšējais cilindrs, bet no izpūtējiem veļas zilgani dūmi. Tas var nozīmēt, ka jāgatavojas nelielam, bet pacietības pilnam remontam. Diez vai būs izdilis cilindrs un gredzeni — šo detaļu resurss parasti ir milzīgs. Parasti tas nozīmēja, ka aizmugurējā cilindra gredzeni ir „iesēdušies” virzulī, kas var būt noticis cilindra pārkaršanas

dēļ. Nepacietīgākie uzreiz mainīja virzuli, pacietīgākie atmišķšķēja gredzenus ar ķīmijas palīdzību. Gluži kā reklāmā — ja rezultāts ir vienāds, kādēļ maksāt vairāk?

Šā modeļa ilgdzīvošana un popularitāte pasaules tirgū ir veicinājusi to, ka motociklam ir pieejams ļoti bagātīgs tūninga detaļu klāsts gan Eiropas, gan arī ASV katalogos. Ir nopērkams pilnīgi viss un pat vēl vairāk.

Motociklam ir kardināla pievads, kas parasti, kalpo visu šā motocikla ekspluatācijas mūžu un pamatā neprasa nekādas tehniskās iejaukšanās, izņemot neliela daudzuma hipodālās eļļas maiņu ik pēc aptuveni 25 000—30

000 km nobraukuma vai reizi divos gados.

Nemiet vērā, ka „Intruderam”, ja to pienācīgi nekopj, ir tendence rūstēt. Rūsē diski, benzīnbāka, bet vairāk par visu — pasažiera hromētā muguriņa. Gan šā apstākļa dēļ, gan arī tāpēc, ka tā neapmierinoši pilda savas tiešās funkcijas (pasažieris jūtās tā, it kā tās vispār nebūtu), daudzi „VS1400” īpašnieki vai nu demontē tās, vai arī nomaina uz kādu no daudz praktiskākām tūninga „sissy bar”.

Retāk šim modelim sastopami izdeguši trokšņu slāpētāji. Pērkot tādu motociklu, galvenokārt pievērsiet uzmanību tieši korozijas daudzumam uz motocikla, tas viegli

palīdzēs noteikt gan motocikla vecumu, gan to, cik pienācīgi motocikls ir ticis kopts.

Taču galvenā problēma slēpjas faktoru salikumā „jaudīgs motocikls — nepieredzējis braucējs”. Ņemot vērā, ka rāmja stiprība ir nepietiekama, var gadīties, ka pēc nopietnāka kritiena būs izjaukta tā ģeometrija, tādēļ pirkšanas brīdī palūdziet, lai kāds pabrauc ar motociklu jūsu virzienā, lai varētu pārliecināties, ka riteņi atrodas vienā plaknē.

Lai, pērkot šādu motociklu, jūs nebiedē tā dzinēja apjoms salikumā ar 13 litru degvielas bāku. Degvielas patēriņš „VS1400” ir stipri vien mērens. Ārpus pilsētas tas ir aptuveni 5,5 litri uz 100 km, pilsētā — ap 7 litriem. Turklāt, ņemot vērā dzinēja tilpumu, degvielas patēriņš praktiski nemainās pat tad, ja uz motocikla jums būs pasažieris.

Gandrīz visus šos gadus motocikla

konstrukcija ir palikusi praktiski bez izmaiņām. Vienīgā būtiskā izmaiņa ir notikusi 1995. gadā, kad motocikls ieguva piecpakāpju ātrumkārbu iepriekšējās — četrpakāpju — vietā. Jāatzīst, ka uz motocikla maksimālo ātrumu tas neatstāja nekādu iespaidu. Uz motocikla cenu gan. Papildus minētajam jauninājumam, dzinēja jauda tika pazemināta gandrīz par 10 ZS.

Šīs modifikācijas „Intruder” var viegli atpazīt pēc melnā krāsā nokrāsotiem cilindriem. Tomēr šis jaunievedums atstāja ļoti interesantu iespaidu uz lietoto „Intruder” cenām tirgū. Nereti gadījās, ka četrpakāpju „VS1400”, kas tika ražoti līdz 1995. gadam, pārsvarā bija dārgāki par saviem gados jaunākajiem pēctečiem, jo jaunajam modelim pietrūka sava priekšteča brutalitātes, par ko tas tika ļoti cienīts.

A Ziņas

Vladimirs Antonovs Krievijā tiek vērtēts neviennozīmīgi

Anris Vilks

Tiem, kas pavisā lapo aviūz slejas, krievu biznesmeņa Vladimīru Antonova vārds līdz šim neko daudz neizteica — viņu pieminēja ziņās par darījumiem ar autobūves kompānijām Spyker un Saab, dažkārt — jaunumos, kas saistīti ar banku sektoru. Tā tas bija līdz šim, taču tagad par šo krievu miljardieri, kuru tur aizdomās par aptuveni simt miljonu latu iztrūkumu Latvijas krājbankā, zina teju katrs Latvijas iedzīvotājs.

Krievvalodīgajā presē par Vladimīru Antonovu atrodami daudzi raksti, kas liecina, ka arī savā zemē šis bankieris tiek neviennozīmīgi vērtēts. Lūk, viens no rakstiem, ko izdevums Banki.ru publicējis jau šā gada martā.

Krievu izdevums Banki.ru vēsta, ka Vladimirs Antonovs pārdevis kārtējās Konvers Group akcijas un iegūtos līdzekļus iegulda ārzemēs, pērkot autorāžotājus, avīzes un futbola klubus. Eksperti neizslēdz, ka biznesmenis gatavojas kļūt par kārtējo „bēgli,” kas pamet valsti uz neatgriešanās.

Darījuma summa netiek atklāta, tomēr eksperti lēš, ka Antonovs varētu būt ieguvis 600-800 miljonus rubļu.

Drīz pēc tam kļuva zināms, ka biznesmenis pērk kārtējos autobūves nozares

aktīvus rietumos — britu sacīkšu apvidus automobiļu ražotāju Bowler. Daži eksperti domā, ka tam izmantota nauda, ko bankieris ieguva, pārdodot Investbank daļas. Atgādināsim, ka biznesmenim pieder CPP Global Holdings, kas piegādā alumīnija virsbūves paneļus Bentley, Volkswagen un Aston Martin automašīnām, kā arī holandiešu superauto ražotājs Spyker.

Jāatzīmē, ka Antonova kungs ir prāvas akciju paketes īpašnieks kompānijā North One Sport (organizācija, kas nodarbojas ar pasaules rallija čempionātu organizēšanu), bet kādā no intervijām Antonovs atklājis, ka viņa organizācijai pieder arī itāļu dizaina studija Zagato. Šādu pastiprinātu interesi par autobūves industriju Antonovs skaidro ar mīlestību uz automobiļiem un labajām nozares perspektīvām.

Skajākais Antonova darījums autobūvē saistīts ar centieniem iegūt savā īpašumā zviedru marku Saab. Interesi par tās iegādi izrādīja holandiešu Spyker, kurā Antonovam piederēja prāva akciju pakete, tomēr General Motors kategoriski atteicās ielaisties darījumā līdz tam brīdim, kamēr krievu biznesmenis neizstāsies no Spyker īpašnieku sastāva. Tik kategoriska amerikāņu koncerna nostāja skaidrojama ar FIB ziņojumu, kurā norādīts uz

Vladimira Antonova iespējamiem sakariem ar organizēto noziedzību. Pēdējais kategoriski noliedz sakarus ar noziedzīgo pasauli un pat nolīdzis detektīvu biroju, kas veic neatkarīgu izmeklēšanu, lai pierādītu viņa biznesa legālo darbību.

„Es nekad neesmu redzējis šo ziņojumu un man par to neviens neko nav teicis. Vienīgais, ko zinu — FIB mani varēja pārbaudīt ASV vīzas saņemšanas sakarā. Tā ir standarta procedūra. Vīzu man izsniedza, tā ka jautājums atkrīt pats no sevis,” tā šo problēmu Antonovs komentē izdevumam Forbes.

No kurienes nauda?

Vladimira Antonova biznesa impērijas rašanās, konkrēti starta kapitāla izcelsme, ir noslēpums, kas glabājas aiz septiņiem zīmogiem. Ir dzirdēta versija, ka mācoties ASV, viņš sapazinies ar ietekmīgiem biznesmeņiem, kuru vīdū tiek minēti brāļi Čornije, Aleksandrs Mamuts un Aleksandrs Smolenskis. Pats Antonovs apgalvo, ka naudu pirmajam darījumam (Akademhimbank iegādei) 1990.gada beigās viņam iedevis tēvs, kas tolaik darbojās tirdzniecības biznesā. Lai kā arī bija, jautājums, par to kā 23 gadus vecs Sberbank ierēdnis pēkšņi kļūst par

kreditīestādes īpašnieku, paliek atklāts. Protams, „ieejas biļetes” cena tolaik nebija tik augsta un pēc 1998.gada krīzes Akademhimbank budžetā bija milzīgs caurums. Biznesmeņa paša vārdiem runājot, „Tā nebija banka, bet gan tikai licence.” Un tomēr, arī „licences” pirkšanai bija nepieciešami nopietni finanšu līdzekļi. Ar šo Antonova biznesa formēšanas periodu saistīti arī pirmie skandāli — uz Akademhimbank pie Antonova strādāt pārnāca liela daļa personāla no Depozitāriju un Flamingo bankas. Abas pēdējās struktūras kļuva bēdīgi slavenas pēc naudas atmazgāšanas gadījumiem caur Bank of New York. Pēc tam Vladimīram Antonovam ne reizi vien pieminēja šo karjeras periodu, saistot to ar shēmām, kas veicina naudas aizpludināšanu ārpus Krievijas robežām. Neskatoties uz pārmetumiem un aizdomām, Antonova kunga banku biznesu izrādījās visai veiksmīgs un drīz vien viņa kreditīestāde iekļuva Krievijas banku Top-100.

Tomēr konkurēt ar pazīstamiem zīmoliem bija pārāk grūti, tādēļ Antonovs nolēma, ka vieglāk un lētāk būs, ja iegādāsies jau iestrādātu biznesu ar pazīstamu vārdu. 2003.gadā viņš kļuva par Konversbank īpašnieku, izmantojot situāciju, kad „kara”

rezultātā, kas bija izraisījis starp Alfa un MDM banku, Konversbank pameta gandrīz visi lielākie klienti. Turpinot attīstīt savu banku biznesu, Antonovs sāka apgūt arī tuvējās ārzemes — sākumā viņš iegādājās Snoras banku (bijušo Lietuvas krājbanku), vēlāk arī Latvijas krājbanku.

Biznesmenis atzīst, ka perspektīvā Konvers Group ārzemju biznesa daļas pieaugs līdz 70%.

2010.gada novembrī Snoras meitasuzņēmums (Latvijas krājbanka) nopērk Latvijas avīzi Telegraf, brīdi pirms tam Snoras īpašumā nonāk arī mediju koncerna Lietuvas Rytas akciju pakete. 2011.gada februārī kļuva zināms, ka Convers Sport Initiative (CSI) ar Vladimīru Antonovu galvgalī, ved pārrunas par Anglijas premjerlīgas kluba Portsmouth iegādi. Britu mediji savukārt ziņo, ka iepriekš Antonova kungs mēģinājis kļūt par Skotijas FC Rangers un Anglijas trešās divīzijas futbola kluba AFC Bournemouth īpašnieku. Maz ticams, ka Antonovam nedod mieru Romāna Abramoviča lauri, drīzāk tas skaidrojams ar biznesmeņa vēlmi pamest Krieviju. Neapstiprināta informācija liecina, ka viņam jau nokārtota iespēja apmesties uz dzīvi Lielbritānijā..

Rallijkross — sacīkstes kā TV šovs



➤ Turpinājums no 2. lpp

klasē kļuva Martins Skanke, bet „GT” klasē divus gadus pēc kārtas uzvarēja zviedrs Olle Arnesons ar „Porsche 911 Carrera”. 1981. gadā „GT” klasē triumfēja somis Mati Alameki ar „Porsche 911 Carrera”, bet „TC” klasē pēc gada pārtraukuma atkal labākais bija Martins Skanke, kurš ar „Ford Escort RS1800 turbo” pārspēja visus konkurentus — gan ar „Volvo 343 turbo”, gan ar „VW 1300 turbo” un „BMW 320i”. Martins Skanke jau toreiz izcēlās ar savu temperamentu un atraktīvo uzvedību gan trasē, gan ārpus trases, iemantoja iesauku „Villmannen fra Tana” (trakais vīrs no Tanas) un vēlāk kļuva par visu laiku populārāko rallijkrosa pilotu — „Misteru Rallijkrosu”.

1982. gadā stājās spēkā jaunie FIA tehniskie noteikumi, kuri rallijkrosa mašīnas iedalīja „Divīzijā 1” (A grupas mašīnas ar viena tilta piedziņu) un „Divīzijā 2” („Rallycross Specials” ar visu 4 riteņu piedziņu). „Divīzijā 1” pirmās divas sezonas nepārspēts palika norvēģis Egils Stenshagens ar „Volkswagen Golf GTI 1.6”, bet kopš 1984. gada trīs reizes pēc kārtas triumfēja zviedrs Anderss Norsteds ar „Saab 900 Turbo”. Viņiem izdevās pieveikt visus sāncensus — gan ar „Volvo 240 Turbo” un „Opel Ascona i2000”, gan ar „Ford Escort RS Turbo” automašīnām. „Divīzijā 2” par pirmo čempionu kļuva nākamā F-1 pilota Aleksandra Vurca tēvs Francs Vurcs ar „Audi Quattro”, 1983. gadā ar šādu pašu auto uzvarēja Olle Arnesons. 1984. gadā, kad pasaules rallija čempionātā neierobežoti valdīja „Audi Quattro”, rallijkrosa spēcīgākajā divīzijā ātrāks par visiem bija Martins Skanke, kurš ar paša būvētu „Audi kileru” — pilnpiedziņas „Ford Escort XR3i T16 4x4” — togad no 28 startiem uzvarēja 22 reizes! Nākamajā gadā par Eiropas čempionu kļuva somis Mati Alameki ar „Porsche 911 BiTurbo

4x4”, kuras jauda esot bijusi 800—900 zirgspēki, tādēļ daudzi šo uzskata par visjaudīgāko rallijkrosa auto. 1986. gadā titulu atguva Olle Arnesons ar „Audi Quattro”.

Kad pēc traģiskajām avārijām rallijā tika aizliegtas radikālās B grupas automašīnas, par šo eksotisko superjaudīgo monstru jaunajām mājām kļuva Eiropas rallijkrosa čempionāts — „Divīzija 2”. Tā rallijkross piedzīvoja jaunu uzrāvienu — būtiski pieauga gan ātrumi, gan šā sporta veida popularitāte. 1987. gadā par čempionu kļuva somis Sepo Nītimeki, ar „Peugeot 205 T16 Evo2” pieveicot Mati Alameki, kurš brauca ar „Lancia Delta S4”, un Olli Arnesonu — „Audi Sport Quattro S1”. Lai gan „Peugeot 205 T16 Evo2” tobrīd nebija jaudīgākā B grupas mašīna, tās 540 zirgspēki pret 890 kg bija nepārspējama jaudas/masas attiecība. Nākamajā sezonā Mati Alameki jau bija pārsēdies pie „Peugeot 205 T16 Evo2” stūres un kļuva par čempionu, uzvarot 6 posmos no 11 un atstājot aiz sevis norvēģi Martinu Skanki ar „Ford RS200 E2” un britu Vilu Golopu ar „MG Metro 6R4 BiTurbo”. Čempionāta goda pjedestāls tads nemainīgs palika trīs gadus pēc kārtas — arī 1989. un 1990. gada sezonās uzvarēja Alameki. Visiem līdzjutējiem šie gadi palikuši atmiņā ar daudzām neaizmirstām divkaujām rallijkrosa trasēs starp aukstasinīgo Alameki un temperamentīgo Skanki. 1991. gadā beidzot triumfēja atraktīvais „Misters Rallijkross” — Martins Skanke ar „Ford RS200 E2”. B grupas mašīnas rallijkrosā pēdējo reizi startēja 1992. gadā, un britam Vilam Golopam tomēr izdevās izcīnīt britu mašīnai „MG Metro 6R4 BiTurbo” tās pirmo un vienīgo čempiona titulu Eiropā. B grupas monstru ēnā palikušajai „Divīzijā 1” savus pirmos četrus čempiona titulus pēc kārtas 1989.—1992. g. ar „Ford Sierra RS500 Cosworth” izcīnīja nākamais rallijkrosa karalis

zviedrs Kenets Hansens. Lai kā centās sāncensī ar „BMW M3”, „Opel Kadett GSi 16V”, „Saab 900 Turbo 16” un „Volvo 240 Turbo”, Hansenu viņiem pieveikt neizdevās.

1993. gadā tehniskie noteikumi tika vēlreiz mainīti. Rallijkrosā ienāca trešā klase — „1400 Cup” — priekšpiedziņas mašīnas ar 1,4 litru dzinējiem, kurā dominēja tādi auto kā „Peugeot 205 Rallye”, „Citroën AX Sport” un „Peugeot 106 Rallye”. „Divīzija 1” tika atvērta N grupas pilnpiedziņas rallija automašīnām, un turpmākos četrus gadus savā starpā čempiona titulus dalīja norvēģis Ludvigs Hunsbeds, brits Ričards Hutons (abi „Ford Escort RS Cosworth”) un norvēģis Eivinds Oplands („Mitsubishi Lancer Evolution III”). 1995. gadā pie „Toyota Celica GT-Four” stūres bronzas medaļu izcīnīja leģendārais zviedrs Gunde Svans — bijušais olimpiskais čempions distanču slēpošanā. „Divīzijā 2” tika aizliegtas speciāli rallijkrosam būvētas mašīnas (ieskaitot B grupas), un turpmāk drīkstēja piedalīties uzlabotas A grupas automašīnas, taču uzlabojumi bija atļauti visai radikāli — mašīnā drīkstēja ievietot tā paša ražotāja jaudīgāku dzinēju, drīkstēja tam pievienot turbīnu, drīkstēja priekšpiedziņas mašīnu pārveidot par pilnpiedziņas auto. Tā radās atraktīvie „Citroën Xantia”, „Peugeot 306” un „Ford Escort RS2000” pilnpiedziņas rallijkrosa prototipi. Divus čempiona titulus (1994., 1996. g.) izcīnīja Kenets Hansens ar „Citroën ZX GTi T16 4x4”. 1995. gadā uzvarēja Martins Skanke ar „Ford Escort RS2000 T16 4x4”, iegūstot sesto un pēdējo Eiropas čempiona titulu savā karjerā, kurā viņš izcīnījis arī 8 Eiropas vicečempiona titulus. Lai gan 2001. gadā viņš beidza savas aktīvā sportista gaitas, Martinam joprojām pieder uzvaru rekordskaits — Eiropas čempionāta posmos viņš uzvarējis visvairāk — 74 reizes! Karstasinīgajam norvēģim droši vien pieder arī rallijkrosa trasēs piedzīvoto avāriju skaits



neoficiālais rekords.

1997. gadā divīzijas tika samainītas vietām — uzlabotās A grupas mašīnas turpmāk startēja „Divīzijā 1”, bet N grupas mašīnas — „Divīzijā 2”, kur divus titulus pēc kārtas (1997., 1998. g.) guva Eivinds Oplands ar „Mitsubishi Lancer Evolution III”. Sākot no 1999. gada, „Divīzijā 1” tika atļauts piedalīties arī „WRC” klases rallija automašīnām, taču saglabāti brīvie tehniskie noteikumi (atļauta turbīnas un pilnpiedziņas pievienošana). Par čempionu togad kļuva bijušais rallija pilots zviedrs Pērs Eklunds ar „Saab 9-3 T16 4x4”, kuram izdevās pieveikt visus ar „WRC” mašīnām („Peugeot 206 WRC”, „Ford Focus WRC”, „Mitsubishi Lancer Evo 5”, „Subaru Impreza 555” un „Toyota Corolla WRC”) bruņotos konkurentus. 2000. gadā iesākās zviedra Keneta Hansena hegemonija, kas turpinājās līdz pat 2005. gadam — franču autoražotāja atbalstīts, ar pasaulē jaudīgāko „Citroën Xsara WRC” viņš ieguva 6 čempiontitulus pēc kārtas un iemantoja iesauku „His Kennyness”. Kopš 1999. gada



„Divīzijā 2” tika aizliegta pilnpiedziņa, un turpmāk šajā klasē sacentās N grupas mašīnas ar 2,0 litru dzinējiem un viena tilta piedziņu — „Citroën Xsara VTS”, „Opel Astra OPC”, „Peugeot 306 S16”, „Volkswagen Golf GTI 16V”, „Honda Integra Type R”. 2001. gadā „1400 Cup” klasei tika dots nosaukums „Divīzija 2A”. 2003. gadā noteikumi atkal piedzīvoja nelielus grozījumus. „Divīzija 1” un „Divīzija 2” palika iepriekšējās, bet „Divīzijas 2A” vietā nāca jauna klase — „Divīzija A1” — A grupas mašīnas ar 1,6 litru dzinējiem.

Nobeigums 8. lpp ➤

VISU VEIDU AUTOMĀTISKO ĀTRUMKĀRBU REMONTS

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

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

GĀZES IEKĀRTAS AUTOMOBILĒM

uzstādīšana
remonts
regulēšana
pārdošana

BRC SEQUENT
GAS INJECTION
SYSTEM

Signalizāciju un imobilizēru uzstādīšana

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

FARKOPI
Ar E-20 sertifikātu

**IZPŪTĒJI
AUTO AKSESUĀRI**

VAIRUMĀ UN MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS

www.farkop.lv

Maskavas iela 446c
tālr. 66116670, 28618021

Liepājas iela 23, Rīga
tālr. 67617250, 28618151

**SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO
PAR PIEVILCĪGU CENU!**

Jums vajag salabot auto?
SIA "Motors A5" to izdarīs ātri un par ļoti pieņemamu cenu. Mēs nepiedāvājam viltīgas atlaides un klientus nemānām ar neesošiem remonta darbiem!

Mēs veicam:

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

Motors A5
Mūkusalas iela 45c,
t. 67 627 546;
m. t. 29 237 499,
motors5@inbox.lv

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



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

**JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS**

Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība
Lielvārdes iela 130 Kalnciema iela 148
Tālr.: 67549084 Tālr.: 67602122
29541238 29545086

skype: japanautoparts.lv
e pasts: dok1@navigator.lv
www.japanautoparts.lv

AUTODIAGNOSTIKA
Ātri, nedārgi, kvalitatīvi un ar garantiju

Remontējam: inžektorus, aizdedzi, karburatorus.

Regulējam: benzīnam un gāzei **CO - CH**

Risinām problēmas: liels degvielas patēriņš, motors raustās, nepielec, neiet, noslapst, svārstās apgrīzieni u.c.

Piedāvājam: aizdedzes sveces, vadus, spoles, lambda zondes u.c.

Rīga, Brīvības gatve 193C
LV 29585100 RUS 29516561

www.diagna.lv

Rallijkross — sacīkstes kā TV šovs

➤ Turpinājums no 7. lpp

Šajā klasē sacentās „Volkswagen Polo GTI”, „SEAT Ibiza 16V”, „Peugeot 206 XS”, „Renault Clio”, „Opel Corsa GSi”, „Citroën C2”.

2006. gadā zviedrs Larss Larsons ar „Škoda Fabia T16 4x4” gāza no troņa pēdējo sešu sezonu „Divīzijas 1” karali Kenetu Hansenu. 2007. gadā Larsons ieguva otru čempiontitulu, bet 2008. gadā Kenets Hansens ar „Citroën C4 T16 4x4” izcīnīja savu četrpadsmito un līdz šim pēdējo Eiropas čempiona titulu. Togad Zviedrijas posmā kā speciālais viesis startēja rallija čempions Markuss Gronholms un izcīnīja uzvaru. Turpmākos gadus (2009.—2011. g.) „Divīzijā 1” nepārspēts palika norvēģis Sverre Isaksens ar „Ford Focus ST T16 4x4”.

2011. gada Eiropas rallijkrosa čempionātā sacensības notika spēkratiem trīs ieskaite grupās: „Super Cars” („Divīzija 1”) — auto ar 2 litru turbo motoru (jauda 500—600 ZS) un pilnpiedziņu, „Touring cars” („Divīzija 2”) — auto ar motora darba tilpumu līdz 2 litriem (jauda apmēram 280 ZS) un aizmugurējo riteņu piedziņu, „Super 1600” („Divīzija 1A”) — auto ar 1,6 litru motoru (jauda apmēram 250 ZS) un priekšpiedziņu. Čempionāts tika aizvadīts 10 posmos, kas notika 10 valstīs, bet visu klašu čempioni ir no vienas valsts — Norvēģijas! „Super Car” klasē pēc neveiksmīga sezonas sākuma tomēr savu titulu nosargāja Sverre Isaksens („Ford Focus”), „Touring Car” klasē tituls Larsam Oivindam Enerbergam („Ford Fiesta”. „Super 1600” klasē galveno balvu ieguva Andreass Bakeruds („Renault Clio”). Šajā klasē četros posmos startēja arī latvietis Reinis Safonovs („VW Polo”). Reinim visveiksmīgākais bija Polijas posms, kurā tika izcīnīta 8. vieta, bet sezonas kopvērtējumā viņš ar izcīnītiem 9 punktiem ieņēma 25. vietu.



Mūsējie Eiropā

Pirmais latvietis Eiropas rallijkrosa čempionātā debitēja 1997. gadā, kad Vladislavs Šlēgelmilhs nobrauca pilnu Eiropas čempionātu, izlaizot tikai vienu posmu. Ar „Ford Escort RS Cosworth” startējot D-2 klasē (N grupa, pilnpiedziņa), Vladislavs izcīnīja kopvērtējumā devīto vietu. Labākie panākumi atsevišķos posmos — 8. vieta Portugālē un Somijā, 9. vieta Vācijā. 2002. gadā ar „VW Polo” Eiropas rallijkrosa čempionātā trasēs devās Agris Upītis. Viņš startēja D-2A klasē, kas paredzēta N grupas vienas ass piedziņas 1400 kub. cm mašīnām. Upītis piedalījās trijos no deviņiem posmiem, kopvērtējumā gūstot 14. vietu. Labākie rezultāti bija divas 6. vietas — Francijas un Austrijas posmos. Jānis Aleksejevs bija trešais Latvijas pārstāvis Eiropas rallijkrosa čempionātā. 2007. gada sezonā, startējot čempionāta pēdējos divos posmos D-1A klasē, Jānis Aleksejevs debijas sacīkstēs Polijā izcīnīja astoto vietu, bet



nedēļu vēlāk Čehijā — 14. pozīciju un čempionāta kopvērtējuma ierindojās 27. vietā.

Kopš 2004. gada latviešu autosportisti ar atzīstamiem panākumiem piedalās „NEZ” (Ziemeļeiropas zonas) rallijkrosa čempionātā, kuru varam uzskatīt par tādu kā Skandināvijas rallijkrosa otro līgu. Par pirmo „NEZ” čempionu starp latviešiem kļuva Jānis Bogdanovičs, 2004. gadā ar „Peugeot 206 16V” izcīnot uzvaru „Divīzijā 2” (viena tilta piedziņas mašīnas ar 2,0 litru dzinējiem). Turpmākās trīs sezonas Jānis Bogdanovičs ar



„Ford Focus T16 4x4” aizvādīja „Divīzijā 1” (pilnpiedziņas mašīnas ar turbodzinējiem), izcīnot trešo vietu 2005. gadā, vicečempiona titulu 2006. gadā un visbeidzot arī „Divīzijas 1” čempiona titulu 2007. gadā. Jānim Bogdanovičam ir 9 uzvaras „NEZ” rallijkrosa čempionāta posmos. Tikpat uzvaru „NEZ” posmos ir arī Jānim Aleksejevam, bet tās visas izcīnītas „Divīzija A1” (priekšpiedziņas

mašīnas ar 1,6 litru dzinējiem) klasē, kurā viņš trīs reizes kļuvis par čempionu (2004, 2006, 2008. g.). Ilgonim Krūmiņam ar „BMW M3” ir izdevies izcīnīt 2008. gada „NEZ” čempiona titulu, trīs vicečempiona titulus un vienu trešo vietu, startējot „NEZ Open” jeb skandināvu nacionālajā klasē, kurā piedalās spēkrati ar motoriem virs 2 litriem un aizmugures piedziņu.



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



Par tīru gaisu un degvielas ekonomiju!

Artis Brūžītis,
SIA „Lindstrom” Transporta kontrolieris:

«Sadarbības partneru autoparkam uzstādīts SUPERTech, Degv.patēriņa samazinājums tika novērots jau pirmā mēneša laikā. MB Sprinter (2001.g.) degvielas samazinājums ~0.7l / 100km Renault Traffic (2005.g.) degvielas samazinājums ~0.4l / 100km Ņemot vērā rezultātus esam apmierināti gan mēs, gan sadarbības partneri. SUPERTech varam rekomendēt citiem sadarbības partneriem, transportlīdzekļu īpašniekiem un uzņēmumiem.»

Kur iegādāties SUPERTech?

«Vr Motors» Vecozolu iela 101, Tiraine, Mārupes pag.;
«Mūsa Motors Rīga» K.Ulmaņa gatve 5, Rīga;
«Grosauto» Zemzaru iela 1, Mārupe;
«Adam Auto» SIA Krasta iela 66, Rīga;
«Krons Auto» Dzelzavas iela 90A, Rīga
«Autofavorīts» Valgaies iela 2A,
Graudu iela 68, G. Astras iela 8A, Rīga,
«Auto plus» Kurbada iela 6, Rīga.

Testēts pēc Eiropas Komisijas
Direktīvas: 93/116 EEC un
SAE J 1321 protokola.

SIA «Supertech Latvia»
Mob. tālr.: (+371) 29338748
www.supertech.lv

RADIATORI

TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMINIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVIS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA
Granīta ielā 3
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.opozit.lv

LOVATO
AUTOGAS
AUTOSERVISS
GĀZES IEKĀRTU SERVIS
Sēpils iela 5, Rīga
www.autogaz.lv
Tālr.: 67377847
Mob.: 29289593
SIA "ABI MV"

4motors SIA

15 gadu pieredze auto remonta jomā



Admiņu 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 pretaiždzīšanas sistēmu

GEMIN

ALARM SYSTEMS

un LASERLINE pārstāvis Latvijā

(konsultācijas, tirdzniecība, serviss)

- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

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

Auto Gāzes serviss

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