



4. - 5. lpp



7. lpp



6. lpp

ĶEM
BĒZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

DECEMBRIS NR. 11 / 2012 (183)

A Degustācija

Mr. Freemont! - ceļotājs no saulainās Itālijas

«FIAT Freemont degustācija»



Agnis Krauja

„Mistera Frimonta” sejā grūti saskatīt itāļu autobūves leģendāro tradīciju kaut niecīgāko atblāzmu. Klasisks, smagnējs amerikāņu dizains, lieli riteņi, nopietns klīrenss. Vizuāli atstāj ļoti pamatīga automobiļa iespaidu. Īpaši draudīga izskatās monumentālā priekšdaļa. Milzīgie riteņi un robustās plaknes piešķir automobilim stabilitāti un pašpārliecinātību. Liels, melns, robusts un iespaidīgs auto, kas Rīgas ielās var negriezt ceļu pat landkruizeriem un citiem „dinozauriem”. Tomēr uz monolīta priekšvadņa šis greznais tanks nes „Fiat” vārdu. Kaut kas neiedomājams! — itāļu auto, kura

dizainu radījuši amerikāņi!

Bet, ieskatīties vērigāk — tas taču ir vecais paziņa „Dodge Journey”, kurš sācis jaunu dzīvi un Eiropā tagad pazīstams kā „Fiat Freemont”. Šis plāns ir daļa no „Fiat-Chrysler” koncerna bosa Serdžio Markione projekta, kā — ar mērķi samazināt izstrādes izmaksas un maksimāli izmantot rūpnīcu ražošanas jaudas — apvienot abus autoražotājus. 2007. gada Frankfurtes autošovā „Dodge Journey” bija viens no spilgtākajiem eksponātiem kompānijas stendā. Reizē ar „Dodge” automobiļu ienākšanu Eiropas tirgū „Chrysler” grupai pavērsās plašākas manevra iespējas. Par minivenu vectētiņu uzskatīt „Chrysler

Voyager” pēctecis turpmāk tika ražots vairs tikai garajā „Grand” izpildījumā, bet šajā — „Voyager” vietu kopējā modeļu rangā ieņēma „Dodge Journey”. „Journey” tehniskajā specifikācijā ražotājs bija norādījis skaidri — „MPV”, tātad minivens, lai gan pēc izskata tas daudziem atgādināja pseidoapvidnieku jeb krossoveru. Turklāt no Meksikas, kur izvietota „Journey” ražošanas līnija, Eiropai piegādāja tikai priekšspiedziņas mašīnas, pilnpiedziņas variantu rezervējot Ziemeļamerikai. „Dodge Journey” Latvijā nonāca īsi pirms krīzes — 2007. gadā, taču popularitāti neieguva un atšķirībā no dažādu paaudžu vojadžeriem par

Turpinājums 2. lpp ➤

Draudzīgais serviss — KEMI

Kas ir tie kritēriji, pēc kuriem mēs izvēlamies servisu automašīnu remontam? Cena? Protams. Apkalpošanas kvalitāte? Jā. Apkalpošanas vide un vieta? Arī. Ja vēlamies būt pavisam precīzi, tad tikai pēc visu šo faktoru veiksmīgas apvienošanas mēs izvēlamies vietu, kur remontēt savu dzelzs mīluli. Ja man kāds mēģinās iestāstīt, ka viņam noteicošā ir tikai remonta cena, es tādām cilvēkam nekad neticēšu. Diez vai kāds būs ar mieru noticēt „meistaram”, kurš apsolis jums par 10 latiem nomainīt sajūga komplektu pussabrukusā šķūnī. Diez vai arī kāds otrreiz dosies pie tāda meistara, kurš jūs sagaidīs ar vienaldzīgu sejas izteiksmi un būs nelaipns. Mūsu pasaule laika gaitā mainās, un vide mainās tai līdzīgi. Cilvēki kļūst prasīgāki, vairs neuzķeras uz reklāmas āķa, kas izrotāts ar iespaidīgu atlaižu skaitļiem, kuri realitātē bieži vien pārvēršas par tikpat lielu uzcenojumu.

Pirms pāris nedēļām, kad radās nepieciešamība apmeklēt autoservisu, izvēlējos jau sen Latvijā pazīstamu servisu, kurš ar savu aktivitāti un piedāvājumu klāstu man palicis atmiņā — autoserviss KEMI. Autoservisi KEMI tiešām ir mainījušies un

veido attiecības ar saviem klientiem pēc citiem principiem, lai pelnīti varētu saukties par klientam tiešām draudzīgu servisu. Pārtikas veikali piedāvā krāt bonusa punktus un pēc tam tos izlietot par pirkumiem? Kādēļ lai tā nenotiktu arī ar servisa pakalpojumiem, tikai ar lielākiem bonusiem? Veicot remontdarbus KEMI servisā par Ls 50, ieguvu Ls 5 KEMI virtuālos latus jeb veselus 10% no summas, nākamreiz varēšu tos izmantot, norēķinoties par pakalpojumiem KEMI servisā. Jūs uztrauc, ka, braukājot pa mūsu ceļiem, nav garantijas, ka tikko nomainītā detaļa pēc pusgada nebūs jāmaina atkal? KEMI piedāvājums mani patiesi iepriecināja, jo KEMI autoservisi dod gada garantiju gan par uzstādītajām detaļām, gan par izdarīto darbu. Ja gadījumā garantijas laikā nomainītais mezgls izies no ierindas, KEMI tā nomainītu veiks bez maksas.

Turklāt KEMI ir viens no nedaudzajiem servisiem, kurš sertificēts pēc ISO un TUV standartiem, kas jau ir noteikts apkalpošanas kvalitātes garant. Tas man kā klientam tiešām vieš papildu uzticību visiem remontdarbu procesiem. Lai kā arī būtu, tomēr



Turpinājums 2. lpp ➤

FREEMONT

VISAS AUTOMAŠĪNAS, KURAS VĒLATIES. VIENĀ.

189 CENA, SĀKOT NO Ls/mēn.

IERODĪETIES IZMĒGINĀT TO KOPĀ AR VISU ĢIMENI

G. Astras iela 5, Rīga, LV-1084, tālr. 67 146 255
info@autobrava.lv
www.jeep.lv, www.autobrava.lv

FIAT
5 GADU GARANTĪJA

AUTOSERVISS
www.autoforwards.lv

STARTERU, GENERATORU REMONTS
(com, lin, sig, rc, l, rlo, d, u.c.) 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

Autorizēts Opel serviss
Skanstes ielā 33
Zvani un piesakies
66 00 11 66
info@autoblitz.lv

Izmanto izdevību!

ĪPAŠS PIEDĀVĀJUMS OPEL AUTOMAŠĪNU ĪPAŠNIEKIEM

Atbrauc uz Auto Blitz un saņem “30 + 20”!

Ritošās daļas diagnostika bez maksas + **30% atlaide** rezerves daļām!
Riepu maiņa bez maksas + sezonas glabāšana **tikai 20 Ls!**
Eļļas filtrs bez maksas + eļļas maiņa **tikai 30Ls!**

*pakalpojumu cenas norādītas ar PVN.

www.autoblitz.lv

SAMARIEŠU APBIECĪBA LATVIJĀ

Saņem izziņu
30 minūtēs!

MEDICĪNISKĀ KOMISIJA

- autovadītājiem
- ieroču nēsāšanai
- pirmsterniņa komisija

TĀLR. 67627653

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

40% ATLAIDE

MASTER-TRAFIC-KANGOO REZERVES DAĻĀM

AUTO, VECĀKIEM PAR 4 GADIEM

25% ATLAIDE UZSTĀDĪŠANAS DARBIEM

PIEDĀVĀJUMS SPĒKĀ LĪDZ 31.12.2012.

www.renaultlatvija.lv

RENAULT SERVISS

Mūsa Motors Rīga SIA
K. Ulmaņa gatve 5
T. 67066222, 26589522

Renault

Draudzīgais serviss — KEMI

➤ Turpinājums no 1. lpp.

tas, ka zini — tavai automašīnai pienācīgā kvalitātē tiks uzsākta apkope tūlīt pēc tās iebraukšanas servīsā, rada labu sajūtu. Un vēl kā apliecinājums KEMI servisa draudzīgumam tā pakalpojumu klāstā ir iekļauti arī BEZMAKSAS piedāvājumi. Autobraucēji var pilnīgi bez maksas pieteikties uz ritošās daļas, bremžu sistēmas un gaismu pārbaudi. Tas bija vēl viens pluss KEMI virzienā. Ņemot vērā, ka viens no KEMI servisiem atrodas Mūkusalas ielā 73 (pie apļa), bet otrs G. Astras ielā 9, tā pakalpojumus ļoti ērti ir izmantot autobraucējiem, kas vai nu dodas uz tehnisko apskati, vai arī atgriežas no tās. Bieži vien tehniskajā apskatē automašīnu „izbrāķē”

pašā dienā varētu iziet atkārtoto apskati, velti netērējot savu laiku un nervus. Ņemot vērā, ka KEMI mātes uzņēmums „AD Baltic”, kas nodarbojas ar auto rezerves daļu vairumtirdzniecību, atrodas turpat, darbus ir iespējams veikt maksimāli īsā laika posmā, jo visas rezerves daļas jebkuram auto ir turpat uz vietas.

Un vēl viens pluss KEMI: ja gadījumā jums ar automašīnu pa ceļam atgādās kāda problēma, kuras dēļ nav iespējams turpināt ceļu, tad pēc klienta pieprasījuma, KEMI darbinieks atbrauks pēc jūsu automašīnas, bet jūs pašu nogādās darbavietā vai mājās.

Tāpat kā fiziskām personām, arī juridiskām personām ir vislabākie KEMI servisa pakalpojumu nosacījumi. Atlaides, bezmaksas



kādas ne pārāk sarežģīti novēršamas kļūmes dēļ, un autobraucējiem TA ir sagādājusi vēl vienu papildus problēmu, meklējot vietu, kur kļūmi ātri spēs novērst, jo TA ir ļoti svarīga ikvienam. Tādiem gadījumiem, pēc KEMI darbinieku stāstītā, KEMI autoservīsā Mūkusalas ielā ir atsevišķi rezervētas servisa jaudas, lai operatīvi palīdzētu saremontēt problemātisko mezgļu un autobraucējs tajā

pakalpojumi, īpaši apmaksas termiņi, lielisks apkalpošanas serviss — to visu KEMI piedāvā uzņēmumiem. Ja kādi nosacījumi uzņēmumus neapmierina — varat uzstādīt savus! Korporatīvo un juridisko klientu daļas vadītājs Egons Sveržickis vienmēr gaida jūsu uzņēmuma zvani, mob. t. 29166819.

Pozitīvā SUPER autoservisu KEMI kampaņa turpinās!

«FARKOPI»
ar E-20 sertifikātu

IZPŪTĒJI. AUTO AKSESUĀRI
vairumā un mazumā, uzstādīšana un serviss

LIETIE DISKI, RIEPAS
DBV, ELLAS, AUTOKOŠMĒTIKA

Maskavas iela 446c
tāl. 66116670, 28618021

Liepājas iela 23
tāl. 67617250, 28618151

WWW.FARKOP.LV

Autoserviss

AUTO GĀZES IEKĀRTAS
APKOPE, REMONTS

«Ātrums serviss» SIA

Lubānas iela 82, Rīga
+371 2044 9994
www.atrumsgaze.lv
info@atrumsgaze.lv

SIA izdevniecība «AUTOINFO»
sadarbībā ar CSDD.
Reģ. apl. Nr. 000702099
Rīga, Nometņu iela 47-13, LV-1002
Direktors – Kaspars Bergmanis.
Iznāk reizi mēnesī.

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM

AUTO
info

Tirāža – 10 000
Tālrunis reklāmai 29225389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas veidotājs.
www.autonews.lv

Mr. Freemont! - ceļotājs no saulainās Itālijas

«FIAT Freemont degustācija»

➤ Turpinājums no 1. lpp.

ierastu parādību uz mūsu valsts ielām un ceļiem tā arī nekļuva. 2011. gada martā Ženēvas autošovā šis amerikāņu auto pēc modernizācijas un identitātes maiņas piedzīvoja savu otro Eiropas debiju, ieguva jaunu vārdu — „Fiat Freemont” —, un to tagad var iegādāties pie „Fiat” dīleriem. Tiek uzskatīts, ka auto pārdošanas apjomi Eiropā no tā tikai iegūs, jo „Fiat” „vecajā kontinentā” ir plašāks dīleru tīkls. Jaunie saimnieki „Fiat” nolēmuši jau pazīstamajam „Journey” minivenam uzlikt jaunu radiatora resti, diskus, bamperus un „Fiat” logo, kā arī radikāli uzlabot interjeru. Bet vai tās ir vienīgās

krossoveram. Tātad kopumā „Freemont” ir apveltīts ar iespaidīgiem izmēriem: tas ir 4,89 metrus garš, 1,88 metrus plats un 1,69 metrus augsts, bet riteņu bāze sasniedz 2,89 metrus. Ar šādiem virsbūves izmēriem var atļauties plašu, komfortablu salonu un pietiekami lielu — 750 litru — bagāžnieku, kura maksimālā ietilpība ar nolocītiem sēdekļiem ir 1461 litrs.

Atceroties visai seno „Journey” degustāciju, toreiz nebija nekādu šaubu, ka „Journey” interjers bija elegantākais starp visiem „Dodge” modeļiem. Paneļa virspuse tam bija no mīkstas plastmasas un ar elegantiem hromētiem elementiem, tikai mērinstrumentu pulksteņu sekcijas vāciņš



pārmaiņas? Lūkosim to noskaidrot degustācijā.

Kā zināms, „Dodge Journey” Eiropā bija pieejams tikai priekšpiedziņas versijā ar 2,0 litru, 140 ZS „Volkswagen” dīzeļdzinēju. „Freemont” kļuva par pirmo „Chrysler/Dodge”, kas ieguvis „Fiat” dzinēju. „Freemont” tirdzniecība Eiropā sākās 2011. gada jūnijā, un tas sākotnēji tika piedāvāts ar priekšpiedziņu un diviem 2 litru „Fiat Multijet” dīzeļdzinējiem, kas attīsta 140 vai 170 ZS jaudu. Gada nogalē piedāvājumu papildināja modelis ar pilnpiedziņu un 276 ZS 3,6 litru V6 benzīnietis, turklāt pilnpiedziņa kļuva pieejama arī 170 ZS dīzeļim. „Freemont” visu riteņu piedziņas modeļi jau standartā tiek komplektēti ar automātisko pārnesumkārbu.

„Dodge Journey” ar priekšpiedziņu bija minivens, tādēļ Eiropas autoprese uzskatīja, ka „Freemont” būs labas izredzes Eiropas tirgū sacensties ar „Ford S-Max” un „Opel Zafira”. Pēc virsbūves ārējiem izmēriem „Freemont” ir lielāks par „S-Max”: garumā — par 119 mm, platumā — par 23 mm, augstumā — par 33 mm, bet kravas telpas maksimālajā ietilpībā piekāpjas „Ford” minivenam. Taču „Freemont” izskatu veido brīvs salikums no visdažādāko klašu automobiļiem. Šis auto ir pa pusei divdabīgs — kaut kas starp „MPV” (jeb minivenu) un „SUV” (jeb krossoveru), tautā iesauktu par parketa džipu. „Freemont” no jebkura cita itāļu (un vispār Eiropā radīta) automobiļa atšķir masīvs un dizaina pamatidejas fokusēšana agresīvā spēkpilnā priekšgalā. Profilā „Freemont” vairāk atgādina apvidnieku, nevis minivenu. Virsbūves arhitektūras ziņā ar atkāpi no vienapjoma idejas un skaidri iezīmēto motortelpas daļu, kā arī salīdzinoši lielo attālumu no zemes „Freemont” dizains sliecas apvidus automobiļu virzienā. Pilnpiedziņas versijā tas tikpat labi var konkurēt ar „Honda CRV” un „Hyundai ix35”. Pēc virsbūves ārējiem izmēriem „Freemont” pārspēj arī „CRV”: garumā — par 358 mm, platumā — par 58 mm, augstumā — par 38 mm, bet kravas telpas maksimālajā ietilpībā — pat veseliem 308 litriem. Interesanti, ka arī „Fiat” 183 mm klīrens ir par 13 mm augstāks nekā japāņu



palicis amerikāniskais, no cietas plastmasas, — un visu šo pulksteņu sekciju, pēc mūsu domām, prasījās novietot nedaudz augstāk. Toreiz secinājām — beidzot arī jeņķi ir sapratuši, ka cietas plastmasas paneļi Eiropas pircēja izpratnē galīgi neiederas. „Freemont” salonā ir pilnīgi jauns paneļa dizains, salīdzinot ar „Journey”. Secinām, ka interjerā Eiropas stils beidzot uzvarējis! Tagad „Freemont” salonā sajūtamies kā lielā folksvāgenā, viss vāciski akurāts. Priecē, ka šeit gan priekšējais panelis, gan durvju apdare veidota no elastīgiem materiāliem, kas patīkami pēc taustes un vēlāk ekspluatācijā negrabēs. Vairākums vadītāju pie stūres iekārtosies ērti, jo gan sēdeklim, gan stūrei ir plašas regulēšanas iespējas. Arī panelis ir lietotājam draudzīgs ar parocīgu un viegli sasniedzamu viduskonsoli. Ergonomikas ziņā nūdien nav kur piesieties. Ceļa pārskatāmība ir laba, taču, manevrējot atpakaļgaitā, gabarītu pārskatāmība uz aizmuguri nav ideāla, bet situāciju glābj parkingsensori. Pietiekami daudz vietas „Freemont” rumpī aizņem pasažieru salons, kas šķiet ļoti ietilpīgs. Šādu iespaidu rada apjomīgie sēdekļi un fantastiskais plašums galvas/plecu apvidū. Priekšā sēdošajiem, protams, vietas ir atliku likām, bet otrajā rindā, kur brīvi var sasēsties trijātā, līdz pilnai laimei mazliet pietrūkst — ja priekšējais braucējs atbīdījis uz aizmuguri, aiz viņa sēdošam vidēja auguma pasažieriem ceļi

atduras priekšējā atzveltni. Kā patīkams komforta elements jāmin trīszonu klimata kontrole ar visnotaļ plašām regulēšanas iespējām — aizmugurējo zonu var arī atslēgt pavisam vai arī regulēt gaisa plūsmu atbilstoši situācijai. Lai gan visa apdare ir eiropeiski glīta un akurāta, tomēr tehniski šeit joprojām valda Amerika. Stāvbremzes pedālis pie kreisās kājas, logu tīrītāji un gaismas regulējamās ar vienīgo sviru stūres kreisajā pusē, automātiskās kārbas pārlēgs gan novietots eiropietim saprotamā vietā — vidū pie labās rokas. Starp sēdekļiem divi glāžu turētāji un liela mantu kaste, kas izmantojama arī kā elkoņbalsts. Skārienjutīgs ekrāns bez navigācijas, laba audiosistēma. Degustētajā auto pietrūkst tikai tāda sūkma kā sēdekļu apsilde. Tumsā pie griestiem grūti sataustīt salona apgaismojuma pogu, jo salons tiek apgaismots ar diodēm. Jūmtā ir lūka no stikla un bagāžnieka grīdā ielocītas divas papildu sēdvietas, kurās labi jūtīsies arī ne pārāk liela auguma pieaugušie. Tātad auto varam uzskatīt par septiņvietīgu. Secinām — te vietas varētu būt vairāk nekā jebkurā no konkurējošajiem parketniekiem.

„Freemont” tiek piedāvāti trīs aprīkojuma līmeņi. Jau bāzes aprīkojumā cita starpā būs 17 collu vieglmetāla riteņu diskus, septiņas sēdvietas, septiņi gaisa spilveni, „ABS”, „ESP”, gudrā „Keyless Entry&Go” atslēga, krūza kontrole, trīs zonu klimata kontrole, riepu spiediena kontroles sistēma, multimediju sistēma ar skārienjutīgu ekrānu, bet „Urban” versijā tam visam klāt nāk arī 8,4

collu skārienjutīgs ekrāns, „DVD” atskaņotājs, „Bluetooth” sistēma, parkošanās sensori aizmugurē, nolokāmi spoguļi, automātiskās gaismas u. c. Ja ar to vēl nepietiek, „Lounge” aprīkojumā varat papildus saņemt 19 collu vieglmetāla riteņu diskus, navigācijas sistēmu, „Alpine” audiosistēmu ar 7 skaļruņiem, smalku ādas salona apdari un dažus hroma elementus dizainā. Uzslavas vērts ir ne tikai „Freemont” aprīkojums, bet arī salona transformācijas iespējas. Aizmugurējā rinda bīdās pa sliecītēm, un tās atzveltni ir trīsdabīga. Trešās rindas sēdekļi ir gandrīz tikpat ērti kā otrās. Piedevām vēl uz priekšu nolokāma ir pirmās rindas pasažiera atzveltni. Tas viss paver dažādas iespējas, kombinējot kravas un pasažieru pārvadāšanu pēc sirds patikas. „Freemont” ir vieta septiņiem pieaugušajiem un pāris somām, bet jūs varat nolocīt aizmugurējos piecus sēdekļus, lai iegūtu lielāku bagāžas telpu ar līdzenu grīdu.

Mūsu degustētajam „Freemont” ir 2,0 litru „Multijet” dīzeļdzinējs ar 170 ZS, automātiskā pārnesumkārbā un pilnpiedziņa. Pirms degustācijas bijām dzirdējuši par šī lielā pilnpiedziņas auto apetīti, bet pēc trīsarpus dienu degustācijas, kas norisinājās gan pilsētās, gan šosejās, gan lauka apstākļos, mūsu „Freemont” vidējais degvielas patēriņš bija 8,6 litri uz 100 km. „Fiat” 2,0 litru dīzeļim nav slikts uzrāviens, taču tas nav spridzeklis,

Turpinājums 8. lpp ➤

Ceļu satiksmes izglītības iespējas CSDD Rīgas Motormuzejā

Ceļu satiksmes drošības Nacionālajā programmā kā vieni no galvenajiem uzdevumiem izvirzīti „mazaizsargāto satiksmes dalībnieku, it īpaši gājēju un velosipēdistu, drošības garantēšana” un „satiksmes dalībnieku izglītošana, apmācība un apziņas veidošana”.

Vai mūsu bērni un skolēni ceļu satiksmē ienāk ar pietiekamu satiksmes drošības izglītību, vai viņu zināšanas ir kvalitatīvas un uz pareizu rīcību orientētas?

Nepārprotami, viena no vismazāk aizsargātajām un arī visgrūtāk prognozējamajām satiksmes dalībnieku kategorijām ir pirmsskolas un skolas vecuma bērni. Arī satiksmes negadījumu statistika rāda, ka aizvadītajā gadā ceļu satiksmes negadījumos ievainojumus uz ielas (ceļa) ir guvuši 434 bērni vecumā līdz 14 gadiem, no kuriem 5 gājuši bojā.

Jau daudzus gadus Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) īsteno dažādas izglītības aktivitātes un projektus, kā arī sniedz atbalstu izglītības iestādēm metodisko un mācību materiālu sagatavošanā, to dāvināšanā ikvienai izglītības iestādei. Izglītības likums paredz, ka drošības jautājumi iekļauti klašu audzinātāju stundās un Sociālo zinību priekšmeta standartā un, to pedagogi īsteno atbilstoši mācību standartos noteiktajiem mērķiem, uzdevumiem un saturam. Tomēr nereti pedagogiem pietrūkst zināšanu, laika un arī resursu kvalitatīvai un visaptverošai ceļu satiksmes noteikumu izskaidrošanai.

CSDD Rīgas Motormuzejā Latvijas skolēniem, izglītības iestādēm un interešu grupām piedāvā muzejpedagoģiskās programmas, kuras no 2012./2013. mācību gada papildinātas ar deviņām nodarbībām 1.-3.klašu skolēniem un pavisam drīz tām pievienosies ļoti interesanta mācību datorprogramma topošajiem gājējiem, velosipēdu un mopēdu vadītājiem (4.-8.klašu skolēniem). Šobrīd Rīgas Motormuzejā ir atvērta speciāla klase mācību nodarbībām, kur pozitīvā un radošā atmosfērā skolēni var klausīties muzeja pedagoga stāstījumu, piedalīties spēlēs, risināt uzdevumus un paši aktīvi līdzdarboties. Nodarbības pieejamas visu gadu, tām nav kampaņveida raksturs un tajās apkopotas skolēnus interesējošas tēmas.

1.klases bērniem svarīgi ir mācīties pareizi un droši šķērsot brauktuvi, kā arī zināt, kā jāiet pa ietvi un kā pa ceļa nomali. Lai apgūtu šo tematu, piedāvājam nodarbību „Gājēja ābece”. Savukārt nodarbībā „Atstarotāji” bērni iemācīsies, cik būtiska ir atstarotāja lietošana un kā tie pareizi lietojami, īpaši, diennakts tumšajā laikā. 1.klases bērniem ir iespēja arī piedalīties nodarbībā „Kā radās velosipēds”. Šajā nodarbībā bērni izzina velosipēda attīstības vēsturi, kā arī to, cik droša bija pārvietošanās ar šiem mūsdienīgu velosipēda priekštečiem un kā pasargāt sevi pašus.

2.klases nodarbībā „Gājējs ceļa zīmju pasaulē” skolēni apgūst gājējiem būtiskāko

ceļa zīmju nozīmi, kā arī izpēta, cik garš ir automašīnas un velosipēda bremsēšanas ceļš un kā šīs zināšanas izmantojamas ikdienā, piedaloties ceļu satiksmē. 2.klases skolēniem tiek piedāvāta arī nodarbība „Transports”, kur skolēni tiek iepazīstināti ar drošas pārvietošanās nosacījumiem personīgajos transporta līdzekļos un sabiedriskajā transportā, un nodarbība „Luksofori – sarkani, dzeltēni un zaļi”.

3.klases skolēni nodarbībā „Operatīvais transports” tiks iepazīstināti ar svarīgākajiem operatīvā transporta veidiem un, pats svarīgākais, apgūs, kā rīkoties, sadzirdot vai ieraugot operatīvo transportu. Savukārt nodarbībā „Mūsu ielas un ceļi” bērni turpina padziļinātā veidā apgūt dažādus ceļu satiksmes jēdzienus un gājēja pienākumus ceļu satiksmē. Tā kā 3.klases skolēni pavisam drīz – sasniedzot 12 gadu vecumu un sekmīgi nokārtojot velosipēda vadītāja eksāmenu, pastāvīgi varēs pārvietoties ar velosipēdu, nodarbība „Jaunais velosipēdists” iepazīstina ar būtiskākajiem ceļu satiksmes noteikumiem, kuri attiecināmi uz velosipēdistiem kā ceļu satiksmes dalībniekiem.

Visās nodarbībās skolotāja stāstījums tiek papildināts ar interesantiem un interaktīvu vidē veicamiem uzdevumiem, kas nostiprina nodarbības laikā iegūtās zināšanas.

CSDD un Rīgas Motormuzeja speciālisti ar prieku gaidīs skolēnus nodarbībās ceļu satiksmes drošības nodarbībās Rīgas Motormuzejā.

Konkursā «Gribu būt mobils!» šogad rekordliels dalībnieku skaits

Šogad vēl līdz šim nebijušu interesi un atsaucību guvis CSDD konkurss jaunajiem mopēdistiem „Gribu būt mobils!” – dalībai pieteikušās 443 komandas, kas ir par teju pussimts komandām vairāk nekā pērn. Šis CSDD konkurss īpaši veidots 6.-8.klašu skolēniem un šogad notiek jau sesto reizi. Konkurss notiek četros posmos:

- pirmais un otrais posms: priekšsacensības un neklātienē sacensības notika no 2012.gada 9.oktobra līdz 2012.gada 15.novembrim internetā, mājas lapā www.gribubutmobil.lv;

- trešais un ceturtais posms: septiņi pusfināli un fināls no 2013.gada 15.janvāra līdz 22.martam notiks klātienē septiņās vietās Latvijas reģionos un Rīgā.

Pirmā un otrā posma rezultāti – decembrī, kad katrā no septiņiem reģioniem desmit lielāko punktu skaitu ieguvušās komandas tiks aicinātas uz pusfinālu (pusfinālā ne vairāk kā divas komandas no vienas skolas). Šie rezultāti atrodami konkursa mājas lapā: www.gribubutmobil.lv.



Konkursa uzvarētāji pavasarī dosies izglītojošā ekskursijā uz zinātnes parku „Tom Tits Experiment” Zviedrijā. Fināla 2. un 3.vietas ieguvēji saņems dāvanu karti, lai dotos ekskursijā. Veiksmīgākos konkursa neklātienē kārtas dalībniekus, kuri neieņķūs pusfinālā, gaida noderīgas balvas. Balvas savā īpašumā iegūs arī visu klātienē septiņu pusfinālu dalībnieki.

Konkursa mērķis ir pilnveidot skolēnu zināšanas par satiksmes drošību un par personīgās drošības garantēšanas iespējām satiksmē. 12-14 gadu vecumā skolēni ir ne tikai gājēji, bet arī velosipēdisti un topošie

mopēdu vadītāji, kam jāmāc pieņemt atbildīgi lēmumi arī sarežģītās satiksmes situācijās.

Konkursu „Gribu būt mobils!” organizē CSDD sadarbībā ar SIA „Aģentūra VB Plus”. Projekts tiek finansēts no OCTA prēmijām. Projektu atbalsta Rīgas Motormuzejs, SIA „Skaisto skatu aģentūra”, SIA „Ādažu kukulītis” un šokolāde „Kinder Delice”.

Par CSDD darba laiku gadu mijā

Ņemot vērā, ka gadu mijā Latvijā ir salīdzinoši daudz brīvu dienu, tad tehniskā apskate strādās vēl papildus divas dienas – sestdien, 29.decembrī un svētdien, 30.decembrī. Tehniskā apskates darba laiks sestdien, **2012.gada 29.decembrī, CSDD nodaļās un tehniskās apskates (TA) stacijās:**

- 8:00-17:00: Madonā;
- 8:00-20:00: Jelgavā, Rīgā (Antenas ielā 2);
- 8:30-17:00: Aizkrauklē, Alūksnē, Balvos, Bauskā, Cēsis, Dobelē, Gulbenē, Tukumā, Rīgas nodaļas Siguldas TA stacijā, Rīgas nodaļas TA stacijā (Maskavas ielā 448), Rīgas nodaļas TA stacijā (Sēlpils ielā 6a), Jūrmalā, Krāslavā, Kuldīgā, Liepājā, Liepājas nodaļas Grobiņas TA stacijā, Limbažos, Ludzas TA stacijā, Ogrē, Preiļos, Rēzeknē, Saldū, Talsos, Valkā, Ventspilī;
- 8:30-19:00: Daugavpilī;
- 8:30-20:00: Jēkabpilī, Valmierā.

Tehniskā apskates darba laiks svētdien, 2012.gada 30.decembrī, CSDD nodaļās un tehniskās apskates (TA) stacijās:

- 8:00-14:00: Rīgā (Antenas ielā 2);
- 8:30-13:00: Daugavpilī, Liepājas nodaļas Grobiņas TA stacijā, Talsos, Valmierā;
- 8:30-14:00: Jelgavā, Jēkabpilī.

Informācijas apmaiņa par citā valstī veiktiem ceļu satiksmes pārkāpumiem

2012.gada 1.novembrī Valsts sekretāru sanāsmē (VSS) atbalstīta iecere normatīvajos aktos ieviest regulējumu, kas veicinātu pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem.

Izmaiņas normatīvajos aktos paredz Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2011/82/ES, jo līdz tās pieņemšanas brīdim

nepastāvēja regulējums, kas veicinātu šādas informācijas apmaiņu starp Eiropas Savienības (ES) valstīm.

VSS izsludinātais likumprojekts „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā”, pamatojoties uz direktīvā noteikto, paredz pamatprincipus normatīvajam regulējumam, lai varētu veikt informācijas apmaiņu ar citām ES dalībvalstīm par noteiktiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas minēti direktīvā. Latvijas kompetentās iestādes būs tiesīgas izmantot citu ES dalībvalstu transportlīdzekļu reģistrācijas datus (datus par transportlīdzekli un tā īpašnieku un turētāju), kā arī piešķirt citām ES dalībvalstīm tiesības izmantot minēto informāciju.

Likumprojekts nosaka pārkāpumus, par kuriem tiks nodrošināta informācijas apmaiņa, kā arī iestādi, kas veiks valsts kontaktpunkta funkcijas (Latvijā to veiks Iekšlietu ministrijas Informācijas centrs). Likumprojektā arī ietverts pilnvarojums Ministru kabinetam noteikt pārrobežas informācijas apmaiņas kārtību starp ES dalībvalstīm.

Jaunais regulējums attieksies uz transportlīdzekļu īpašniekiem (turētājiem, vadītājiem), kuri citā ES dalībvalstī būs pārsnieguši atļauto braukšanas ātrumu, nebūs lietojuši drošības jostas vai aizsargķiveres, neievēros luksofora aizliegdošās gaismas signālu, vadīs transportlīdzekli alkohola reibumā vai narkotisko un citu apreibinošo vielu ietekmē, izmantos neatļauto braukšanas joslu, kā arī lietos tālruni, transportlīdzeklī atrodoties kustībā.

Ja Latvijas iedzīvotājs būs pārkāpis satiksmes noteikumus, piemēram, Austrijā, tad Austrijas kontaktpunkts noskaidros datus par transportlīdzekļa īpašnieku, sazinoties ar Latvijas kontaktpunktu un transportlīdzekļa īpašniekam (turētājam) nosūtīs noteiktas formas aicinājumu samaksāt sodu vai norādīt personu, kas vadīja transportlīdzekli, vienlaikus izskaidrojot par sekām, kādas iestājas attiecīgajā valstī, ja persona nesamaksās sodu vai nenorādīs atbildīgo personu. Analógiski rīkosies Latvijas puse ar pārkāpējiem no ES valstīm.

Sodi par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem tiks piemērot tādā apmērā, kā to paredz ES dalībvalsts, kurā pārkāpti minētie ceļu satiksmes noteikumi.

Grozījumi Ceļu satiksmes likumā stāsies spēkā 2013.gada 7.novembrī. Līdz tam laikam tie vēl jāapstiprina valdībā un jāpieņem Saeimā.

CSDD INFORMATĪVAIS TĀLRUNIS 67025777

RĪGA, Bauskas iela 86

R Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no atdienes līdz piektdienai 9.00 - 18.00

K Darba laiks:
pirmdienās 9.00 - 19.00
no atdienes 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 3.51c Maskavas iela 448
darba dienās 8.30 - 17.00
IP 67132107

TA 3.51c 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 Jauncellnes 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 63469184

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
atdienes 8.30 - 19.00,
sestdienās 8.30 - 14.00
IP TA 63490670

BALVI,
R TA Robaži iela 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 64022866

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
3.51c TA atdienes 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

PREIĻI,
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 Jupatovkas iela 1a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
pirmdienās 8.30 - 19.00
K 64623780
IP R 64622358

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

TA Ludzā, Rūpniecības iela 2a
Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00

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

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

TA Satiksmes iela 2c
Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00,
sestdienās 8.30 - 15.00

TALSĪ,
R K Fr. Blumberga iela 11
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 67025870

JĒKABPILS,
R K Ā. Elksnes 2
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 65231730

TA Fr. Blumberga iela 9
Pirmd., atd., 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 8.30 - 20.00
sestdienās 8.30 - 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

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

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

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

R TA K IP 3.51c Transportlīdzekļu reģistrācija
Tehniskās apskates stacija
Vadītāju kvalifikācija
Iepriekšējais pieraksts
Tehniskās apskate automobiļiem
ar pilno masu virs 3,5 t

VENTSPILS,
R TA Ganību iela 154a
Nodaļas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
K IP 63224427
atdienes un ceturtdienās 8.30 - 17.00
3.51c Robežu iela 7
trešdienās un ceturtdienās 8.30 - 17.00

**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
ejļu maiņa
garantija

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

**SPECIALIZĒTAIS AUTOMĀTISKO
TRANSMISIJU REMONTA CENTRS**

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

Silver Crown

A Autosporta vēsture

Kauja par Eiropu

Agnis Krauja

Lai gan „BMW” motori F-1 čempionātā ir uzvarējuši tikai 20 sacīkstēs, kas tāds nieks vien ir, salīdzinot ar „Renault” 149 uzvarām, visi tāpat zina, ka tieši „BMW” ir agresīvākie un sportiskākie ielas automobiļi. Tiem ir dziļas saknes autosportā. Jau kopš pašiem pirmsākumiem vācu sportisti savus automobiļus ir triekuši līdz pašām fizikas likumu robežām, tā spodrinot gan savu, gan auto reputāciju. Lai gan leģendārā Nirburgringas „zaļā elļe” ir Vācijā, arī tepat uz Latvijas ceļu grubuļainā asfalta ikviens latviešu „pelēkais Duxsis”, piesēdies pie „bumera” stūres, pārvēršas par agresīvu ielu cīnītāju. Un kas par to, ka pasaules nozīmīgākajās sportkāru sacīkstēs „24 h Lemans” bāvārieši ir triumfējuši tikai vienu vienīgu reizi un pēdējos gados nemaz nemēģina iejaukties „Audi” un „Peugeot” milžu cīņās, toties Eiropas salonautomašīnu

čempionātā jau kopš 1966. gada dominējušas bāvāriešu mašīnas, laiku pa laikam atvairot spēcīgu konkurentu — „Alfa Romeo”, „Ford”, „Jaguar”, „Rover”, „Volvo” — uzbrukumus un pēc īslaicīgiem pārtraukumiem arvien atgriežoties čempiona troni.

Eiropas salonauto čempionāta (ETCC) pirmsākumi meklējami pagājušā gadsimta sešdesmito gadu pirmajā pusē. Tas strauji iekaroja popularitāti autosporta fanu aprindās, tā piesaistot autoražotāju uzmanību. Vienkāršam autobraucējam, kas savas brīvdienas pavadīja sacīkšu trasēs malā, bija daudz interesantāk vērot, kā savā starpā sacenšas pazīstami un labi zināmi automašīnu modeļi, kādi ikdienā redzami tepat uz ielas un nopērkami arī viņam pašam, nekā noskatīties ārkārtīgi ātras un savstarpēji ļoti līdzīgas formulas vai sportkārus, kuri vairāk atgādina viesus no tālās nākotnes, nevis normālus automobiļus. Autoražotājiem salonauto čempionāts radīja lielisku iespēju sacīkšu

trasēs tiešā cīņā pierādīt, kurš tirdzniecības salons piedāvātais produkts īsti ir pats ātrākais un izturīgākais. Lai automašīnas modelis tiktu homologēts (atīts par atbilstošu) salonauto čempionātam, tam jābūt saražotam vismaz 1000 eksemplāru lielā skaitā un salonā jāpietiek vietai četriem pieaugušajiem. Tālāk mašīnas pēc dzinēju tilpuma tika sadalītas pa klasēm, nosakot katrai klasei minimālo svara limitu, tādā veidā vieglākām mazākas klases mašīnām radot iespēju tiešā cīņā sacensties ar lielākiem un jaudīgākiem, bet — attiecīgi — arī smagākiem spēkratiem. Tehniskie noteikumi ļāva salonautomašīnas uzlabot atbilstoši 2. grupas prasībām, kas nozīmēja to, ka no standarta atšķirīgā — uzlabotā — sacīkšu modifikācija bija jāizgatavo vismaz 100 eksemplāros. Tā radās pašu ražotāju vai tūninga speciālistu sagatavotās atvieglotās sacīkšu modifikācijas ar forsētiem dzinējiem, platākiem riteņiem, uzpūstām riteņu arkām, bez bamperiem, bet ar papildu spoileriem labākai aerodinamikai.

Eiropas salonautomašīnu kausa izcīņa FIA uzraudzībā sākās 1963. gadā. Tehniskie noteikumi, atbilstoši 2. grupas prasībām, paredzēja uzlabotu visdažādāko salonautomašīnu (no mazajiem „Fiat 600” un „BMC Mini” līdz pat „Jaguar Mark2” un „Mercedes 300SE”) kopīgas sacīkstes, bet rezultātu vērtēšanu pa 9 atsevišķām klasēm — atkarībā no dzinēja darba tilpuma. Pirmajā sezonā ETCC ieskaitē notika 8 sacensības, kuras norisinājās gan šosejas aplveida trasēs — piemēram, slavenajā Nirburgringā —, gan kalnā braukšanas trasēs kā „Mont Ventoux”, bet pēdējais posms pat „dzelzs priekšskara” otrā pusē — Budapeštas Centrālajā parkā. Par pirmo ETCC seriāla uzvarētāju kļuva vācietis Peters Nokers ar „Jaguar Mk2”. Otrajā sezonā seriāls sastāvēja no 8 sacensībām šosejas aplī un trijiem kalnā braukšanas posmiem. Par uzvarētāju kļuva brits Vorviks Benkss ar „BMC Mini Cooper S” no Kena Tairela komandas, kura bija gatava jau tuvākajos gados iekarot autosporta augstāko virsotni — F-1 čempionātu. Sivākais konkurents britiem bija vācietis Eižens Bēringers ar „Mercedes 300 SE”. Ļoti konkurētspējīgas bija arī „Ford Cortina”, „BMW 1800 TI” un „Alfa Romeo Giulia” automašīnas.

Bāvāriešu autoražotājs „BMW” sešdesmito gadu sākumā atteicās no vecajiem lielajiem V8 dzinējiem un savus jaunus modeļus apgādāja ar mazākiem sešu un četru cilindru motoriem, kuri izrādījās daudz labāk piemēroti motoru sporta



aktivitātēm. Salonauto čempionātā „BMW” iesaistījās 1964. gadā un turpmākajās sezonās sniedza neierobežotu atbalstu tūninga kompānijai „Alpine”, kura ETCC startēja ar savu komandu. Savukārt „Ford” britu filiāle savu „Cortina” modeli nodeva leģendārā „Lotus F-1” komandas konstruktora Kolina Čepmena rokās, un viņš, atvieglot mašīnas svaru līdz 800 kg un 1,6 litru dzinēju uzforsējot līdz 145 zirgspēkiem, šo ģimenes sedanu pārvērtā gandrīz par neuzvaramu šosejas un rallija sacīkšu monsturu, pie kura stūres nekaitējās sēsties pat tālaika spožākā F-1 zvaigzne skots Džims Klārks. Kopš 1965. gada katrā no trim divīzijām tika kronēts savs ETCC čempions. 3. divīzijā (virs 2000 cm³) uzvarēja jaunais beļģu talants Žakijs Ikss („Ford Mustang”), nākamais F-1 pilots un trīskārtējs Lemānas 24 stundu uzvarētājs, 2. divīzijā (1000 līdz 2000 cm³) triumfēja britu aristokrāts Džons Vaitmors ar „Lotus Cortina”, kurš uzskatāms par absolūto čempionu, jo kopvērtējumā ieguva visvairāk punktu, bet 1. divīzijā (līdz 1000 cm³) uzvarēja Eds Svarts no Nīderlandes ar „Abarth 1000 TC”. 1965. gada februārī Amsterdamas motoršovā „Alfa Romeo” prezentēja sporta modeli „1600GTA”, kuru uz „Giulia GT” bāzes bija radījis slavenais „Ferrari” dizainers Karlo Čiti. Ne velti burtiņš „A” modeļa nosaukumā nozīmēja

„alleggerita” — tā bija atvieglota gandrīz par 300 kilogramiem un tagad mašīnas masa bija tikai 700 kg, bet 1,6 litru dzinēja jauda sasniedza jau 170 zirgspēkus. Briti uzskatīja, ka šo nu nekādi nevar saukt par salonautomašīnu, jo tās aizmugurējā sēdekli diviem pieaugušajiem nepietiek vietas, taču vidēji statistiskajam itālim nav tik raženi auguma parametri kā britam, tādēļ jaunajai „Alfa” tika atļauts piedalīties salonautomašīnu sacensībās, un jau savā pirmajā startā tā uzvarēja. 1966. gadā ETCC 2. divīzijā itālis Andrea De Adamičs ar „Alfa Romeo 1600GTA” sīvā cīņā pieveica britu Vaitmoru, vācietis Hūberts Hāns pie „BMW 2000TI” stūres triumfēja 3. divīzijā, bet 1. divīzijā ātrākais bija Džankarlo Bageti ar „Abarth”. 1967. gadā De Adamičs ar „Alfa Romeo 1600GTA” nosargāja savu čempiona titulu 2. divīzijā, vācietis Villijs Kausens ar „Abarth” uzvarēja 1. divīzijā, bet 3. divīzijā savu vienīgo titulu salonauto klasē ieguva „Porsche 911” ar Karlu Von Vendtu pie stūres.

1968.—1969. gadā ETCC tika atļauta 5. grupas speciāli sagatavoto salonautomašīnu piedalīšanās, kā arī ieviesta jauna klase mašīnām ar dzinēja darba tilpumu virs 5 litriem. Budapeštas posmu aizstāja sacīkstes Čehoslovākijā, ātrajā un diezgan bīstamajā Brno trasē. Turpmākos 20 gadus (līdz F-1



4 motors 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

GEMIK
ALARM SYSTEMS

un **LASERLINE** pārstāvis Latvijā
(konsultācijas, tirdzniecība, serviss)

- Riepu serviss, sezonāla uzglabāšana
- Tehniskā eksperta pakalpojumi

STARTERI un GENERATORI

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

turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

Rīga,
Granīta iela 3
Tālr.: 28606746
25511121
info@turbomotors.lv
www.turbomotors.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, Maģisa 119, tālr./fakss: 67311239, 29247270
eurobus@eurobus.lv, www.eurobus.lv

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

RADIATORI
TIRDZniecība, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMINIJA METINĀŠANA

RADIATORU SERVISS
KONDIcIONIERU UZPILDĪŠANA

OPPOZIT

Maskavas ielā 433B
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.oppozit.lv

www.AUTOnews.lv

- auto un moto ziņas • sports •
- galerijas • forums • padomi •
- tehniskais birojs • vēsture •
- reportāžas • degustācijas •

AUTONOMIE SILDĪTĀJI

TRANSBALTIJAS TIRDZniecības KORPORĀCIJA

RĪGA, MASKAVAS IELA 449,
TĀLR. 67266327,
WWW.TRANSBALTIJA.LV

Eberspächer

AUTO RITMS

AUTOEVAKUATORS

24H
T. 2255 5543

1986. gadā sasniedza Ungāriju) „Grand Prix” Brno kļuva par nozīmīgākajām autosacīkstēm „dzelzs priekšvara” šai pusē. Trešajā divīzijā divus čempiona titulus pēc kārtas izcīnīja „BMW Alpina” pilots austrietis Dīters Kvesters. Britu „BMC Mini Cooper S” abās mazākajās divīzijās nikni cīnījās ar itāļu „Alfa Romeo 1600 GTA” un „Abarth 1000 TC”. 1969. gadā skatītājiem aizraujošus mirkļus sagādāja ārkārtīgi ātrā, bet neizturīgā „BMW 2002” turbo divkaujas ar „Porsche 911”. Togad leģendārais 911. vēl drīkstēja startēt salonauto sacīkstēs, taču „Porsche” šo pašu modeli pieteica arī startiem „Grand Turismo” klasē, tādēļ turpmākajos gados tam durvis uz salonauto sacīkstēm bija slēgtas. 1970. gadā seriāls ieguva oficiālu Eiropas čempionāta statusu un atgriezās pie 2. grupas tehniskajiem noteikumiem, kas bija kļuvuši gan krietni liberālāki nekā iepriekš. Tomēr „BMW 2002 Turbo” un „Porsche 911” kā 2. grupas mašīnas netika homologētas. Vācijā, Ķelnē, bāzētā „Ford” Eiropas nodaļa Eiropas čempionātā debitēja ar jaunu „Capri” kupejas modeli, kura priekšrocības bija ļoti viegla virsbūve un jaudīgs V6 dzinējs. Piecus gadus pēc „Ford Mustang” sensacionālās debijas Amerikā „Ford” Eiropas nodaļa arī Vecajā kontinentā laida klajā analoģu modeli. Lai gan atbilstoši eiropiešu standartiem veidotais sporta auto „Ford Capri” bija izmēros mazāks par „Mustang”, tam vizuāli piemita tās pašas galvenās īpašības — garš motora pārsegs un sportiski iekārtots salons, kurā tomēr pietika vietas diviem pieaugušajiem un diviem bērniem. Tā kā nevienam vairs nebija šaubu par to, ka panākumi motoru sportā ir spēcīgs mārketinga ierocis, uzreiz pēc jaunā modeļa debijas „Ford” atklāja savu sacīkšu programmu un jau 1969. gadā „Capri 2300GT” uzvarēja „Tour de France” autosacīkstēs. 1970. gadā bija izgatavoti 1000 nepieciešamie „Capri” eksemplāri, lai modelis tiktu homologēts 2. grupas salonautomašīnu ETCC sacīkstēm. Tika pieņemts lēmums izgatavot sacīkšu versiju, un V6 dzinējs tika nosūtīts uzlabošanai uz britu kompāniju „Weslake”. Atgriezies no „fitnesa



kūres”, šis dzinējs jau bija „izborēts” līdz gandrīz 3,0 litru tilpumam, un, apgādāts ar jaunām „Weslake” galvām un „Kugelfischer” degvielas iesmidzināšanas sistēmu, tas sasniedza 280 zirgspēku jaudu. Uz kopējā fona tas nebija nekas satriecošs, taču „Capri RS” sporta mašīnas svēra ne vairāk par tonnu un bija vieglākas par galveno konkurentu kaujas ieročiem. Diemžēl tām vēl pietrūka izturības. Par 1970. gada Eiropas čempionu kļuva Toine Hezemans ar „Alfa Romeo 2000 GTAm”.

1971. gada Eiropas čempionātā „Ford” pilnā mērā izmantoja iepriekš gūtās mācības. Arī jaunais kaujas krāsojums deva papildu pašapziņu, un „Capri RS” bija ātrākā mašīnas trasē. „Zilā ovāla komanda” nevinēja tikai vienā no 8 sacīkstēm — Zandvortā, kur triumfēja Kvesters ar smago un jaudīgo „BMW”. Taču šis neveiksmes dēļ „Ford” zaudēja ražotāju titulu, jo „Alfa Romeo” uzvarēja ne tikai 1600, bet arī 1300 cm³ klasē. Par Eiropas čempionu pilotu ieskaitē kļuva „Ford” komandas līderis Dīters Glemssers, kurš četras reizes finišēja pirmais, bet Francijas posmā „Ford Capri RS 2600” līdz uzvarai aizvadīja F-1 pasaules čempionu duets — briti Greiems Hils un Džons Sertiss.



Atbildot uz „Ford” izaicinājumu, „Alpine” sagatavoja „BMW 2800 CS” sacīkšu versiju ar 300 ZS jaudīgu 3 litru sešu cilindru dzinēju, taču ar to nepietika, lai smagā bavāriešu kupeja spētu noķert „mini mustangus” no Ķelnes. „Alpine” turpināja intensīvu darbu, lai mašīnu atvieglotu un palielinātu dzinēja jaudu līdz 335 ZS, taču saražot homologācijai nepieciešamos 1000 eksemplārus tai nebija pa spēkam. Sacīkšu programmas grožus savās rokās pārņēma pats bavāriešu autoražotājs, pēc 1972. gada sezonas pirmā posma pārvilnot savā paspārnē „Ford” sacīkšu programmas direktoru Johenu Nērpašu. Viņš Minhenē izveidoja leģendāro „BMW Motorsport” departamentu, kurš līdz pat šai dienai ir atbildīgs par visiem mums zināmajiem sportiskajiem „BMW” „M” sērijas modeļiem. Pirmais „M” departamenta veikums bija modelis „3.0 CSL” („Coupe Sport Leicht”). Sešu cilindru dzinēja tilpums tika palielināts līdz 3,2 litriem (vēlāk tas sasniedza pat 3,5 litrus), četru pārneseņu standarta ātrumkārbā aizstāta ar piecu pārneseņu „Getrag” kārbu, visi komforta un skaņas izolācijas elementi likvidēti, motora pārsegs un durvis izgatavoti no alumīnija. Pēc visa tā auto zaudēja 150 kg svara un kļuva par 75 ZS jaudīgāku, sasniedzot jau 370 zirgspēkus. Pateicoties aizmugurē novietotajiem agresīvajiem spoileriem, sacīkšu „CSL” iemantoja iesauku Betmobilis, taču satiksmē uz koplietošanas ceļiem šādi spoileri tika atzīti par nelegāliem, tāpēc katrs sportiskā automobiļa pircējs tos saņēma izjauktā veidā 8 daļās iepakotus bagāžniekā kopā ar sīku instrukciju, kā pašam savu ielas bembī pārvērst betmobili. Tieši „CSL” kā pirmais „BMW” modelis ieguva apzīmējumu „The Ultimate Driving Machine”.

Gatavojoties 1972. gada sezonai, „Ford” galveno uzmanību veltīja „Capri RS” šasijas uzlabošanai, jo dzinējs jau bija uzfoksots līdz galējai robežai. Kamēr Johena Nērpaša vadītā bavāriešu sacīkšu programma vēl bija attīstības sākuma stadijā, zilibaltie „Capri RS 2600” atkal dominēja ETCC sacīkšu trasēs, no 9 čempionāta posmiem uzvarot 8 sacīkstēs, izņemot Nirburgringu, kur ātrāks bija „Schnitzer BMW”. Par Eiropas čempionu kļuva vācietis Johens Mass no „Ford” komandas, kas finišēja pirmais Moncā, Spa, Zandvortā, Silverstonā, kā arī noslēdzošajā posmā Spānijā. Atsevišķos posmos viņš dalīja mašīnu un uzvaru ar kādu no saviem komandas biedriem — Dīteru Glemseru, Hansu Joahimu Štuku vai Žerāru Larusu. Francijas posmā „Ford Capri RS 2600” mašīnas ieņēma visas pirmās trīs vietas uz piedestāla. Nākamais čempions Mass šoreiz



Pola Rikāra trasē palika trešais, bet pirms viņa finišēja „Ford” speciālie viesi — „Tyrrell” F-1 komandas zvaigžņu ekipāža Džekijs Stjuarts / Fransuā Sevērs.

1973. gada sezonu daudzi joprojām uzskata par augstāko virsotni ETCC sacensību vēsturē. Ietērpti slavenajās „M” kaujas krāsās (gaiši zilas, tumši zilas un sarkanas svītras), „BMW” rūpnīcas sagatavotie „CSL” izgāja sacīkšu arēnā cīņā ar iepriekšējās sezonās dominējušajiem „Ford Capri”. Rūpnīcas komandai atbalstu sniedza „BMW” tūneri „Alpina” un „Schnitzer”, kuriem katram bija sava sacīkšu komanda. Seriāla popularitāti vairoja F-1 zvaigznes, no pamatdarba pienākumiem brīvajā laikā labprāt startējot Eiropas salonauto čempionāta trasēs. Leģendārie F-1 piloti Nikijs Lauda, Kriss Eimons, Žakijs Ikss un Džeimss Hants no pamatdarba pienākumiem brīvajā laikā Eiropas salonauto čempionāta trasēs pie „BMW” stūres izcīnīja niknas divkaujas ar ne mazāk leģendārajiem Džekiju Stjuartu, Emersonu Fitipaldi un Džodiju Šekteru, kuri pārstāvēja konkurējošo „Ford” komandu. Eiropas autosporta trasēs 1973. gadā risinājās divu autoražotāju milzu cīņas — „Ford” pret „BMW” —, bet par šo cīņu iznākumu lasiet nākamajā numurā.



POLAR

Teicama redzamība - droša braukšana!



ZIEMAS LOGU MAZGĀJAMĀIS ŠĶIDRUMS

- efektīva un ātra iedarbība
- neitrāls pret auto krāsojumu, plastmasas un gumijas detaļām
- piemērots Latvijas ziemai

POLAR oficiālais izplatītājs Latvijā  ZEMITĀNA IELA 6, RĪGA. TEL. 67317064 WWW.DANS.LV

AUTOMĀTISKO
PĀRNESUMU KĀRBU
REMONTA RŪPNĪCA

RECRO

QUALITY THROUGH TECHNOLOGY

www.recro.eu

CĒSIS

T: 2920 7606



A Auto ziņas

Vai Fiat upurēs Lancia?

Ekonomiskā krīze Eiropā cērt vienu galvu pēc otras — pēc interneta vietnes Autoevolution rīcībā esošās informācijas par nākamo upuri var kļūt Fiat struktūrvienība Lancia.

Kā ziņo augstāk minētais interneta resurss, atsaucoties uz vācu izdevumu Automobilwoche, Fiat Group var pārtraukt Lancia darbību jau 2012.gada beigās sakarā ar to, ka kompānijas zaudējumi uz to brīdi var sasniegt jau 700 miljonus eiro.

Šāda veida restrukturizācija esot daļa no plāna, ko Fiat ģenerāldirektors Serdžio Markione realizē, mēģinot izvest koncernu no krīzes un atgriezties pie peļņas līdz 2015.-2016.gadam.

Finanšu stabilitātes pamatā ir izdevumu samazināšana, kopējas platformas ar alianses partneri Chrysler un modeļu pārzīmološana. Lielāko pienesumu Fiat cer sagaidīt no modeļa Panda, ko ASV tirgū pārdos ar Jeep izkārtni.



Kaitinošākie autobraucēju ieradumi

Apvaicājot 1011 satiksmes dalībniekus, vācu izdevums Autobild apkopojis kaitinošākos autobraucēju ieradumus, sarindojot tos secībā no devītās vietas līdz pirmajai. Interesanti, vai mēs domājam tāpat?

9.vieta — relaksējošā pozā pa logu izbāzts elkonis — 7% aptaujāto uzskata to par lieku „sevis izrādīšanu.”

8.vieta — 23 % aptaujāto kriet uz nerviem, ja kāds savā automašīnā pārāk skaļi klausās mūziku

7.vieta — pīpināšana — 27% respondentu kaitina, ja vadītājs cenšas sev pievērst uzmanību, lietojot automašīnas signāltauri,

6.vieta — signalizēšana ar gaismām — bet 29% - ja tas tiek darīts drudzaini mirkšķinot gaismas.

5.vieta — motora sildīšana — 41% aptaujāto ir pret nevajadzīgu vides piesārņošanu un trokšņa taisīšanu pat tad, ja motors tiek darbināts notīrot stiklus no sniega un ledus. Starp citu, šādas darbības neatbalsta arī likums un neapzinīgo autovadītāju var sodīt ar 10 eiro naudas sodu.

4.vieta — pārāk lēna kustība — 53% zaudē pacietību tad, ja satiksmes kustību bremzē kāds pārāk piesardzīgs autobraucējs. Arī šajā gadījumā paredzēts naudas sods — ja kāds no satiksmes dalībniekiem traucē pārējiem, bez iemesla braucot uz pusi lēnāk nekā attiecīgajā posmā atļauts, vainīgo var sodīt ar 20 eiro naudas sodu.

3.vieta — runāšana par tālruni — 64% to uzskata par kaitinošu un bīstamu nodarbi. Likums to atļauj darīt vienīgi tad, ja automašīnas motors nedarbojas. Pretējā gadījumā (arī stāvot pie luksfora un satiksmes sastrēgumā) piekērtais vadītājs tiek sodīts ar 40 eiro naudas sodu.

2.vieta — manevrēšana bez pagriezienu rādītāju lietošanas — 74% aptaujāto protestē pret šādu braukšanas manieri. Likums paredz sodu vismaz 10 eiro apmērā.

1.vieta — distances neievērošana. 86% kaitina pārāk tuva piespiešanās, piebraucot no aizmugures vai sāniem. Līdzīgi domā arī likumdevējs, kas šādā gadījumā var uzlikt līdz pat 400 eiro lielu sodu.

CSDD informācija

Talsos atklāta Latvijā modernākā CSDD nodaļas ēka



23.novembrī, oficiāli tika atklāta jaunā CSDD Talsu nodaļas ēka, Fr.Blumbaha ielā 11. Atklājot jauno ēku, CSDD direktors Andris Lukstiņš uzsvēra, ka šī ir modernākā CSDD ēka visā Latvijā. Tās būvniecībā izmatotie inovatīvie risinājumi un ēkas funkcionalitāte nodrošina mūsdienīgu un kvalitatīvu klientu apkalpošanu un pakalpojumu sniegšanu. Īpaši būtiski, ka ēkas būvniecībā pielietoti līdz šim Latvijā salīdzinoši reti, bet valsts institūciju un uzņēmumu būvniecībā — pirmo reizi, izmantoti principi un tā ir videi draudzīga. Piemēram, temperatūras nodrošināšanai tiek izmantoti zemes dziļu resursi no ģeotermāliem urbumiem, kas visa gada garumā telpās nodrošina atbilstošu temperatūru, proti, ziemā — silda, bet vasarā — atvēsina. Savukārt saules enerģija kalpo gan ūdens uzsildīšanai, gan kā atbalsts apkures sistēmai. Tā visa rezultātā tiek nodrošināts gan zems energopatēriņš, gan zemas izmaksas ilgtermiņā.

Līdzīgi kā pārējās CSDD ēkas Latvijā, arī

Talsu būve ir pielāgota cilvēkiem ar īpašām vajadzībām. Ēkai ir vairāki risinājumi klientu ērtībām, piemēram, ārpusē uzstādīts tehniskās apskates rindas numuru tablo. Turklāt tagad CSDD Talsu nodaļā visi pakalpojumi — transportlīdzekļu reģistrācija, vadītāju kvalifikācija un tehniskā apskate, klientiem pieejami vienuviet.

CSDD Talsu nodaļa ir viena no lielākajām ne tikai Kurzemes reģionā, bet visā Latvijā. Ikdienā tur vidēji tiek apkalpoti vairāk nekā 200 klienti, nodaļā strādā 16 darbinieki.

Talsu nodaļas ēkas projektu izstrādāja arhitektu birojs „Arhis”, būvdarbus veica SIA „Latvijas Energoceļnieks”. Vienstāva ēkas kopējā platība ir 750 kvadrātmetri. CSDD pakalpojumu nodrošināšanai kopējā aprīkoto laukumu platība ir ap 9800 kvadrātmetriem, tie kalpo transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas eksāmeni un tehniskās apskates procesam.

Ar šīs ēkas nodošanu ekspluatācijā, CSDD

turpina īstenot vienotu uzņēmuma attīstības, kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanas un vizuālā tēla koncepciju. Rūpējoties par saviem klientiem un darbības kvalitāti, 21 gada laikā, kopš uzņēmuma izveides, jaunas ēkas uzceltas CSDD nodaļās Liepājā, Gulbenē, Ogrē, Madonā un Valmierā. Savukārt šogad modernizētas CSDD nodaļas un tehniskās apskates stacijas Rīgā, Jēkabpilī, Krāslavā, Valkā, Valmierā, Bauskā un Tukumā.

CSDD nodaļu ēkas guvušas arī profesionāļu un ekspertu augstu novērtējumu. Proti, divas reizes saņēma vides pieejamības balvu konkursā „Zelta krūsis”: 2005.gadā Zelta krūsi saņēma CSDD Liepājas nodaļas ēka un 2006.gadā tika godalgota visa tipveida ēku koncepcija.

Pasākumā piedalījās CSDD direktors Andris Lukstiņš, Talsu novada domes priekšsēdētājs Miervaldis Krotovs, arhitektu biroja „Arhis” un būvnieka SIA „Latvijas Energoceļnieks”, kā arī CSDD pārstāvji.

Modernizēta TA stacija CSDD Tukuma nodaļā

14.novembrī noslēgušies modernizācijas darbi CSDD Tukuma nodaļas tehniskās apskates stacijā. Remonta laikā uzlabotas abas divas tehniskās apskates līnijas — aizbērta bedre, kas līdz šim kalpoja transportlīdzekļu pārbaudei, kā arī uzstādīti divi jauni pacelāji. Tie aprīkoti ar ass spēles detektoru

jeb sauktu par „kratekli” un nodrošina ātrāku un kvalitatīvāku transportlīdzekļu piekares un balstiekārtas pārbaudi. Savukārt nākamā gada sākumā plānots uzlabot iebraukšanas joslas Tukuma tehniskās apskates stacijā.

Rūpējoties par klientiem, CSDD pilnveido pakalpojumu sniegšanas vidi un procesus,

tajā skaitā, visās CSDD nodaļās nodrošina pakalpojumu pieejamību cilvēkiem ar īpašām vajadzībām.

Līdzīgi tehniskās apskates staciju uzlabojumi šogad veikti vairāku CSDD nodaļu tehniskās apskates stacijās — Rīgā, Jēkabpilī, Krāslavā, Valkā, Valmierā, Bauskā.

A Tehniskais birojs

Automātisko pārnesumkārbu ekspluatācija ziemas periodā

Kaspars Bergmanis

Ziema ir nopietns pārbaudījums ikvienam automobilim. Kas ir jāzina, lai ziemas salā droši brauktu ar automobili, kurš aprīkots ar automātisko pārnesumkārbu (turpmāk tekstā APK)? Lai noskaidrotu APK lietošanas nianse ziemas apstākļos „AutoInfo” dodas uz Cēsu automātisko transmisiju remonta rūpnīcu „RECRO”, kurā tiekamies ar tehnisko direktoru Raimonu Aploku.

Raimond, man ir auto ar APK. Vai man ir jāmaina eļļa savam auto pirms ziemas sezonas?

Eļļa ir jāmaina tikai tad, kad ir pienācis maiņas laiks. Transmisijas eļļas nav sezonāla rakstura smērviela. Tās zaudē savas īpašības tikai pie noteikta nobraukuma. Ja nezināt sava auto vēsturi un to, kas darīts ar pārnesumkārbu — rekomendēju eļļu nomainīt. Jāņem vērā kāda nianse — nereti, nomainot eļļu, var pārstāt darboties APK. Kāpēc? Ļoti vienkārši — viena no jaunās eļļas īpašībām ir spēja atmieķšķēt un izskalot uzkrājušos nodiluma elementus no nodiluma vietām. Ja nodiluma pakāpe ir augsta, tad pēc šīs izskalošanas rodas eļļas noplūde un var gadīties, ka kārbu vajadzēs remontēt. Tas ir bieži notiek ar APK, kurām ir liels nobraukums un nav laikus mainīta eļļa. Gribu uzsvērt, ka parasti eļļas maiņa beidzas bez problēmām.

Sildīt vai nesildīt auto dzinēju pirms braukšanas, ja ārā ir zema temperatūra? Viedokļi dalās: vieni mehāniķi saka — motoru vajag uzsildīt, bet citi apgalvo pilnīgi pretējo — ka jābrauc tūlīt, bet lēnām un ar mazu gāzi.

Kā ir APK, vai tās ir jāuzsilda?



Relatīvi veciem automobiļiem, kurus ražoja līdz deviņdesmito gadu vidum, ziemā APK bija jāuzsilda un tikai tad varēja doties ceļā. Savukārt moderno APK īpašība ir tā, ka tajās izmanto kvalitatīvas sintētiskas eļļas, kuras nezaudē savas īpašības pie zemām temperatūrām jeb, vienkārši sakot, salā nesabiezē. Jāatceras, ka vecai eļļai

piemīt īpašība salā pastiprināti sabiezēt, tā radot risku „izspiest” APK blīvslēgus, un šī ir visbiežāk sastopamā problēma ziemā.

Vai auto ar APK drīkst vilkt trosē, ja nedarbojas dzinējs, ieliekot pārnesumu kārbas sviru neitrālajā režīmā?



Vispirms īpašniekam ir jāiepazīstas ar sava auto lietošanas pamācību, kurā ir ražotāja norādījumi. Rekomendācijas ir dažādas — vienus auto drīkst vilkt ne vairāk kā 50 km, nepārsniedzot ātrumu 50 km/h, bet citiem automobiļiem ražotājs to strikti aizliedz.

Mans ieteikums: auto jāved ar autovedēju, nevis „šlīpsē” aiz cita auto. Tas samazinās remonta izmaksas.

Ziema, sniegs, auto iesēžas un nekust no vietas. Ar manuālo ātrumkārbu auto var iesūpot, bet kā ir automātu?

Šūpot ar APK, kā to dara ar manuālo pārnesumkārbu, kategoriski aizliegts! Konstruktijas dēļ šāda darbība var radīt neatgriezeniskus bojājumus, kam attiecīgi sekos ļoti dārgs remonts. Pārnesumu pārslēgšana no „Drive” pozīcijas uz „Reverse” tiek fiksēta tikai caur neitrālo pārnesumu „N”! Ja mašīna buksē, jāpārslēdz uz „N”, ar bremžu palīdzību pilnīgi jāapstādina, un tikai tad var likt „Reverse”! Tādā veidā mēģinot tikt uz priekšu vai atpakaļ.

Ja reiz auto neglābjami ir iestidzis sniegā vai smiltīs, meklējiet lāpstu, trosi vai traktoru, kurš izvilks to no gūsta. Tāpēc ziemā iesaku lietot ļoti labas riepas. Ja esat piedzīvoju meklētāji, tad vadāriet līdz lāpstu, buksēšanas trosi, siltu tēju termosā un tualetes papīru. Ja braucat pa aizsnigušiem lauku ceļiem, ieteiktu nopirkt riteņu ķēdes. Tās nav dārgas un neaizņem daudz vietas.

Vai drīkst auto ar APK vilkt trosē citu auto?

Drīkst. APK pati pieskaņosies braukšanas režīmam.

Sargs paša galvai

Ronalds Cimoška

Domāju, ka maz būs tādu motobraucēju, kas apgalvos, ka ķivere ir pilnīgi nevajadzīgs atribūts un ka ikvienam cilvēkam pašam ir tiesības izvēlēties veidu, kādā dabūt smadzenes ārā no galvaskausa. Ko lai saka — ir arī tāds viedoklis. Taču — lai cik dziļi arī būtu šāda pārliecība, parasti tā izgaist reizē ar pirmo nopietno kritienu. Vai arī izgaist tā, ka ķiveri vairs nav, uz kā likt, vai arī steidzamā kārtā tiek iegādāta atbilstoša ķivere. Nereti gadās, ka otra iespēja netiek dota...

Tie, kuri uzskata, ka ķivere ir traucēklis, tālāk var nelasīt. Pārējos laipni lūdzam nedaudz ielūkoties ķiveru pasaulē.

Kā vispār iespējams orientēties mūsdienu ķiveru tirgū, kad tikai viens vienīgs ražotājs piedāvā vairākus desmitus ķiveru modeļu katru gadu? Nezinu, droši vien jāņem vērā

trūkumu, piedāvājot atsevišķi pievienojamas stipas žokļa rajonā.

Integrālās ķiveres. Maksimāla galvas aizsardzība, pateicoties vienkorpusei struktūrai. Pielietojums — visplašākais. No motrollera līdz pat motošosejai. Atšķiras pēc komforta, svara, materiāliem, dizaina utt. Tomēr, par spīti to vienveidīgumam, izvēloties šādu ķiveri, ir nepieciešams precīzi zināt, kādiem mērķiem ķivere tiks izmantota. Ja ķivere ir specifiska, sportam paredzēta, iespējams, ka ikdienā tā nebūs tik parocīga lietošanā. Parasti sporta ķiveres no ikdienas lietošanai paredzētajām atšķir salīdzinoši zema svars, tomēr var izrādīties, ka, ikdienā lietojot, tā var būt ļoti trokšņaina, specifisko aerodinamisko īpašību dēļ. Kā minēja kāds no pasaulē populārāko ķiveru ražotājiem, komforts slikti savienojas ar augstiem drošības standartiem. Turklāt, lietojot sporta

izturīgākiem, plakaniem un lokaniem, kātu gali nedrīkst būt pārāk aizliekti, un būtu labi, ja tiem būtu nedaudz noapaļoti gali, citādi katru reizi, kad mēģināsiet ķiverē ievilkāt brilles, tās ķersies jums aiz ausīm, radot visai nepatīkamas sajūtas. Ja brīļļu kāti būs biezi, tie nepatīkami spiedīs un radīs diskomfortu. Vērts padomāt par kontaktlēcām.

„Flip Up” tipa ķiveres jeb ķiveres ar paceļamo „žokli”. Praktiskas, ikdienas lietošanai paredzētas ķiveres, kas ir gandrīz katra lielākā ķiveru ražotāja sortimentā. Galvenais pircēju loks — kurjeri un mototūristi. Ķivere cenšas sevī apvienot „Open Face” tipa un integrālo ķiveru īpašības. Braucējs jebkurā brīdī var izvēlēties sev ērtāko ķiveres veidu — paceļot uz augšu „žokli”, ķivere pārvēršas par „Open Face” tipa ķiveri ar visām no tā izrietošajām priekšrocībām. Braucot lielākā ātrumā, „žoklis” var tikt



veselais saprāts, maciņa biezums, gaume un paša vajadzības.

Pirmām kārtām jāapzinās, kāds ir jūsu galvenais mērķis, lietojot konkrēto ķiveri. Ar krosa ķiverēm viss it kā pamatā būtu skaidrs: svars + funkcionalitāte + dizains. Šīm ķiverēm ir diezgan šaura pielietošanas joma, tādēļ milzīga galvas laužšana te nav nepieciešama.

Bet kā tas ir ar ielas/šosejas ķiverēm? Te lietotāju prasības jau ir krietni augstākas. Sākumā jānoskaidro, kāda tipa ķivere jums nepieciešama. Ir trīs galvenie ķiveru tipi: atvērtā tipa („Open Face”), slēgtā tipa — vienkorpuse jeb integrālās ķiveres — un trešais tips, kas sevī apvieno pirmos divus tipus, — ķiveres ar paceļamo žokli („Flip Up”).

Kādas ir šo ķiveru galvenās priekšrocības un trūkumi?

Sāksim ar **atvērtā tipa ķiverēm**. Parasti šīs ķiveres ir vieglākas par pārējām un ar labu ventilāciju. Tajās ir ērti ēst, dzert, smēķēt un sarunāties ar citiem, tā sacīt, neatejot no kases (nenonemot ķiveri no galvas). Šādas ķiveres ir ļoti iecienītas ne pārāk ātru transportlīdzekļu — skuteru un čoperu/kruizeru braucēju vidū. Pastāv variācijas ar pilnībā atvērtu sejas daļu, kā arī ar nolaizamu vējstiklu un integrētām saulesbrīlēm maksimālam komfortam. No tālāk aprakstītajām ķiverēm tās atšķiras ar zemāku aizsardzības līmeni tieši sejas/žokļa rajonā pie frontālajiem triecieniem. Daži ražotāji cenšas kaut kā kompensēt šo

ķiveri ikdienas ātrumos, dažos gadījumos varat sastapties ar nepietiekamu ķiveres ventilāciju, jo tā var izrādīties projektēta labai funkcionēšanai tikai lielos ātrumos. Papildu visam minētajam drošības apsvērumu dēļ sporta ķiverēm aizdares ir izveidotas divu D veida metāla cilpu veidā, caur kurām tiek izvērtā siksnīņa (ikdienas lietošanai paredzētajām aizdare parasti ir izveidota klipša veidā — ērtākai lietošanai), lai trieciena brīdī aizdare nejausi neattaisītos un ķivere nenolidotu no braucēja galvas. Lai gan tāda iespēja ir gandrīz izslēgta, sportam paredzētajā inventārā ražotāji cenšas nodrošināties pat pret visnecīgāko sīkumu. Ikdienas lietošanai paredzētajās ķiverēs ir nedaudz citādi. Te uzsvāri jau tiek likti uz papildu ventilāciju, trokšņu līmeņa pazemināšanu, ērtāku aizdares lietošanu, dažādu papildu sarunu iekārtu montāžas iespējām utt.

Galvenais šo ķiveru trūkums ir nespēja veikt visas tās darbības, ko iespējams izdarīt ar atvērtā tipa ķiveri, problēmas būs arī cilvēkiem, kas lieto brilles. Piemēram, katru reizi, kad izlemsiet ķiveri novilkt vai uzvilkt, nāksies brilles noņemt un pēc tam atkal uzvilkt. Turklāt pašu brīļļu uzvilšana galvā esošai ķiveri ir nopietns pārbaudījums brīļļu izturībai. Ja jūs nēsājat brilles un esat nolēmis lietot integrāla tipa ķiveri, es ieteiktu ļoti rūpīgi pievērst uzmanību gan ķiveres iekšējam polsterējumam deniņu rajonā, gan pašu brīļļu konstrukcijai. To kātiem ir jābūt pēc iespējas

nolaists, tādā veidā nodrošinot braucējam nesalīdzināmi augstāku drošības un komforta līmeni. Būtiskākais šo ķiveru trūkums ir paaugstināts svars lielāka detaļu skaita un mehānismu dēļ.

Tomēr, lai kāda arī būtu ķivere, ekspluatācijas gaitā to laiku pa laikam ir nepieciešams kopt. Lai ķivere spētu pilnvērtīgi pildīt savas drošības funkcijas, es ieteiktu ievērot ražotāja ieteiktos lietošanas noteikumus.

Ķiveres ikdienas kopšanā nekā sarežģīta nav. Galvenais turēt to pēc iespējas tīru un sekot tam, lai ventilācijas atverēs neveidotos mušu un kukaiņu kapsētas un neiemājotu tārpji. Lai gan pastāv dažādi ķiveru kopšanas aerosoli, kas palīdz atmieķšķēt uzlipušos kukaiņus un nebojā pārkāļjumu, viens no parocīgākajiem un nekaitīgākajiem ķiveres tīrīšanas līdzekļiem ir silts ūdens. Ja kukaiņu populācija uz jūsu ķiveres ir sasniegusi masu kapu apmērus, varat noskalot ķiveri ar siltu ūdeni un uz pāris minūtēm uzlikt tai slapju dvieli. Viss uzlipušais slānis atmieķšķēsies un viegli pameīs jūsu ķiveres virsmu.

Izvēloties ķiveri, pievērsiet uzmanību, vai konkrētajam modelim ir izņemama iekšējā mīkstā daļa, lai laiku pa laikam to varētu izmazgāt personiskās higiēnas nolūkā. Rūpīgi sekojiet vizora stāvoklim. Cik iespējams, centieties to turēt tīru, lai nekas netraucētu jums objektīvi izvērtēt situāciju uz ceļa. Īpaši šis ieteikums attiecas uz diennakts tumšo daļu vai nelabvēlīgiem laikapstākļiem. Ja

ķiveres vizors ir netīrs vai saskrāpēts, var krietni pasliktināties jūsu drošību uz ceļa.

Ir vēl kāds ļoti būtisks ķiveru ražotāju ieteikums, ko daudzi motobraucēji uztver ar lielu skepsi, bet kurā, ņemot vērā personīgo pieredzi, es ieteiktu ļoti uzmanīgi ieklausīties. Ražotāji drošības apsvērumu dēļ iesaka ķiveri mainīt vai nu ik pēc 5 gadiem, ja esat to regulāri lietojuši, bet tā nav piedzīvojusi nekādas kritienus vai mehāniskus bojājumus, vai nekavējoties, ja esat cietuši negadījumā, kaut kāds sitiens ir bijis, bet ķiveri nav nekādu redzamu bojājumu, vai ķivere ir nokritusi uz cietas vai asas virsmas no aptuveni 1 metra augstuma. Vienmēr rodas jautājums — kādēļ? Mūsdienīgas, labas ķiveres galvenā funkcija ir ne tikai labi izskatīties un būt ar labu aerodinamiku, — tās galvenais uzdevums ir pasargāt braucēja galvu, kā arī kakla skriemeļus no bojājumiem

trieciena brīdī. Tādēļ ķiveres čaulas primārais uzdevums ir trieciena brīdī uzņemt un izkliedēt pēc iespējas vairāk sitiena enerģijas, lai pasargātu galvu un kakla skriemeļus. Ir nācies vērot, ka ķiveru čaulas pēc ļoti spēcīga trieciena saplīst, bet braucējam nav pat smadzeņu satricinājuma. Ja ķivere nokrīt uz cietas virsmas, kā jau minēts, tad ļoti iespējams, ka tās iekšējā struktūra trieciena vietā būs bojāta un, lai gan ar aci tas var arī nebūt redzams, pastāv iespēja, ka nopietna negadījuma brīdī ķivere nespēs pilnvērtīgi izpildīt trieciena enerģijas izkliedēšanas funkciju. Ilgstoši atrodoties saules staru vai apkārtējās vides ietekmē, čaulas struktūra pavājinās, tādēļ arī ir ieteikums drošības apsvērumu dēļ ik pēc 5 gadiem nomainīt ķiveri.

Esiet uzmanīgi, un tiekamies uz ceļa!

SAREMONTĒSIM JŪSU AUTO PAR PIEVILCĪGU CENU!

Jums vajag salabot auto?

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

Mēs veicam:

- Ritošās daļas, bremžu diagnostiku un remontu.
- Bukšu, amortizatoru, balsta šarnīru, stūres pirkstu, pusass granātu nomainīšanu, bremžu disku apvērpošanu.
- Dzīnēju, 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,
motorsa5@inbox.lv



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

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



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

9-19
10-15

**JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS**



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

skype: japanautoparts.lv
e pasts: doks1@navigator.lv
www.japanautoparts.lv

autogāze
GĀZES IEKĀRTU
UZSTĀDĪŠANA, REMONTS, DIAGNOSTIKA. CSDD sertifikāts.
Uzstādot iekārtas pie mums,
DIAGNOSTIKA BEZ MAKSA
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

Mr. Freemont! - ceļotājs no saulainās Itālijas

«FIAT Freemont degustācija»



Fiat Freemont salons



Dodge Journey salons

► Turpinājums no 2. lpp

bet jaudas diapazons gan ir pietiekams, lai saprāta robežās veiktu apdzīšanas manevrus. Dīzeļdzinējam jaudas pietiek, to ierobežo vien apdomīga automātiskā pārnesumu kārbā. Atceroties „Journey” degustācijas iespaidus, toreiz vilties lika samērā vārgais „Volkswagen” dīzeļdzinējs, kuru neglāba arī dinamiskā „Getrag” ražotā divsajūgu automātiskā pārnesumu kārbā „PowerShift”, kāda tiek izmantota arī daudzos „Ford” un „Volvo” modeļos. Diemžēl tieši „PowerShift” kļuva par „Dodge Journey” Ahilleja papēdi — pārnesumu kārbā nebija piemērota aptuveni divas tonnas smagajam auto. Lai noskaidrotu, kāda transmisija uzstādīta „Fiat Freemont”, devāmies uz Cēsim, lai automātisko transmisijas rūpnīcas RECRO inženieri notestētu un sniegtu savu atzinumu par ātrumkārbu. Cēsis uzreiz atklāja, ka „Freemont” ir atteicies no „PowerShift” par labu vecai un pārbaudītai automātiskajai pārnesumu kārbai no „Chrysler Voyager”. Tagad inženieri šo agregātu ir nedaudz modernizējuši, un šobrīd tā ir kļuvusi par sešu ātrumu transmisiju. RECRO inženieri pastāstīja ka „Journey” ar pārņemumu kārbu defektiem ir bieži ciemiņi un auto nereti tikai ar 70 000 km lielu nobraukumu tiek atvesti uz remontu.

Smalkās RECRO diagnostikas ierīces tika pieslēgtas „misteram Frīmontam” un neuzrādīja nekādas kļūdas, kas nozīmē, ka šis auto darbojas bez ķibelēm. „Freemont” braucējs atšķirībā no „Journey” izmantotā „PowerShift” jūt tos brīžus, kad automāts pārslēdzas, un pati pārslēgšanās notiek ar tādu kā aizturi, kas raksturīgi šāda tipa automātiskajām pārnesumu kārbām, tāpēc arī degvielas patēriņš ir lielāks nekā ar „PowerShift” aprīkotam auto. Taču „Freemont” pārnesumu kārbas darba mūžs noteikti būs garāks un transmisijas remonts — vienkāršāks un ievērojami lētāks.

„Freemont” no „Journey” atšķiras ne tikai ar nelieliem grozījumiem ārējā dizainā, būtiskākām pārmaiņām salonā un citu ātrumkārbu. „Fiat” ir arī stingrāka un atsaucīgāka piekare un arī stūres iekārta, kas vairāk atbilst Eiropas autobrocēju gaumei. Gaita ir apskaužami stabila, nekādas amerikāniskas zvārošanās, „Freemont” neatkarīgi no seguma pārliecinoši turas uz ceļa. „Freemont” ir liels automobilis, taču vieglās stūres un virsbūves svārstības iegrožojošās balstiekārtas dēļ vadītājam tā izmēri nav jūtami kā apgrūtinājums. Patiesībā šis auto šķiet pat veiklāks par dažu labu minivenu, kaut arī balstiekārta ir diezgan cieta un stūre nesniedz īpaši daudz informācijas par

to, kas notiek uz ceļa. Laba trokšņu izolācija, dīzeļi dzird vairāk ārpusē. Atzinību ir pelnījusi „Freemont” komfortablā gaita, jo piekare norij visas Latvijas ceļa nejaukās grambas. „Freemont” no bedrēm un grambām nebaidās un sliktiem ceļiem turas pretim tā, kā lielizmēra „Fiat” nav spējis nekad. Mūsu degustējams auto skaitās pilnpiedziņas, bet faktiski normālos apstākļos darbojas priekšējais tilts, taču, tiklīdz priekšējiem riteņiem pazūd saķere, tiek aktivizēta aizmugurējā tilta piedziņa. „Misteram Frīmontam” šāda pilnpiedziņa paver daudz plašākus apvāršņus ja ne gluži reālos neceļos, bet jebkurā lauku apvidū gan. Apvidnieka cienīgais 183 mm klīrenss paver iespējas pārvietoties arī nedaudz skarbākos ceļa apstākļos, taču šis iespāids var izrādīties mānīgs. Bez visu riteņu piedziņas šāds auto ar gandrīz 2,9 m garo riteņu bāzi un nepilnām divām tonnām pašmasas var iekrist neceļu lamatās ātrāk nekā jebkurš tsāks un vieglāks parketnieks, nu kaut vai „Fiat Sedici”. Taču pilnpiedziņa pavisam noteikti dod papildu pārliecību allaž neprognozējamajos Latvijas ziemas apstākļos. Lai kļūtu par pavisam īstu džipu, „Freemont” traucē priekšējā parkare, kas vienkārši ir pārāk gara — šķēršļotā apvidū pārvarot nelielus paugurus, var nolauzt bamperu.

Degustācijas secinājumi

„Fiat Freemont” pēc sajūtām ir vairāk amerikānis, nekā itālis. Pilnpiedziņas versijā šis auto ir vairāk „SUV”, nekā „MPV”. Itāliešu autoražotājam tā ir laba ziņa, jo „Fiat” beidzot ir ticis pie sava pilnizmēra krosovera! Labāk vēlū kā nekad. Ar izmēriem un stāju „Freemont” paceļas pāri kompakto „SUV” piedāvājumam, lai nevienam īj prātā neienāktu meklēt kādu līdzību ar tiguānu, par kašķaju nemaz nerunājot. Vēl vairāk — „misters Frīmonts” pirmajā acu uzmetienā liekas pat iespaidīgāks par „Premium” klases parketniekiem „X3” un „Q5”.

Pārtikušās Eiropas valstīs pamatiedzīvotāji savu statusu gan nemēdz pierādīt ar automobili palīdzību (tā darot tikai imigranti). Viņi vienkārši pērk kvalitatīvus auto savām vajadzībām. Kombinācija minivens—dīzeļis—automāts parasti nostrādā brīdī, kad nepieciešams ģimenes transports garākam ceļojumam. „Freemont” noteikti ir apsvēršanas vērts variants, ja nepieciešams prestižs ģimenes transportlīdzeklis, kas nav pārāk dārgs, taču funkcionāls un labi aprīkots; ja nepieciešamas 7 sēdvietas un pieņemama izmēra bagāžas nodalījums. Šis auto apvieno sevi bezceļnieka vaibstus, minivenu funkcionalitāti, eiropiešu gaitu un amerikānisku

komfortu salonā. Atšķirībā no minivenu vairākuma „Freemont” piedāvā arī pievienoto vērtību prestiža veidā, jo uz ceļa tas izraisa krietni lielāku respektu par jebkuru minivenu. Pateicoties robustajam, spēcīghajam dizainam un lielajiem riteņiem, tas nepavisam neatgādina septiņvietīgu minivenu, bet gan apvidus auto. Spēks daudziem patīk, un, nenoliedzami, tā iemiesojumam metālā atradīsies piekritēji arī Latvijā. Jo postpadomju telpā pseidoapvidnieku pamatuzdevums ir nevis forsēt bezceļus, bet prestiži izskatīties, savukārt minivenu galvenā sūtība ir maksimāla ietilpība. „Misteram Frīmontam” ir pa spēkam abi šie uzdevumi, turklāt jebkurā ikdienas situācijā, jebkuros laika un ceļa apstākļos.

Plusi: auto apvieno sevi bezceļnieka vaibstus, minivenu funkcionalitāti, eiropiešu gaitu un amerikānisku komfortu salonā.

Minusi: nevienam neiestāstīsiet, ka braucat ar itāļu auto; neceļos nedrīkst aizmirst, ka šis tomēr nav īsts džips.

„Fiat Freemont” sākmucena (priekšpiedziņas modelim ar 2.0 JTD 140 ZS dzinēju) ir Ls 16 595, bet pilnpiedziņas modelis ar 170 ZS dīzeļdzinēju maksā, sākot no Ls 18 710.

Originālās 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

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

SPRAUSLA PĒC TĪRĪŠANAS

SPRAUSLA PĒC TĪRĪŠANAS

Silver Crown

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

Auto Gāzes serviss

diagnostika • remonts •
uzstādīšana • rezerves daļas •

Tehniskie jautājumi: 27707776
Pieraksti uz apkopēm: 29461330
Rezerves daļas: 29466474

Ganību dambis 25a, Rīga
www.heinrihs-gaze.lv

FREDA RIEPAS

RIEPAS
R-13;14;15;16
protektori 7-9mm

no 12 Ls/gab.

Brīvības gatve 450, T. 28326308
Dreiliņi, T. 28683690
Bīķernieku iela 121, T. 26127651
www.ziemas-riepas.com

www.ads-serviss.lv

AUTOGĀZES SERVIS

REĀLA EKONOMIJA!

ADS SERVIS 29398000

REZERVES DAĻAS

DARBA LAIKS: 9-18, ST. 10-15
Ropazu iela 59, Rīga (pretī Čiekurkalna tirgum)
tālr. 67551284, mob. 29463403
www.twinauto.lv e-mail: veikals@twinauto.lv

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem

Piedāvājam 5. paaudzes iesmidzināšanas sistēmas, kā arī 1-4. paaudzes risinājumus.

Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%

Vestienas iela 2, Rīga
Tālrunis: 29-29-66-13
www.cargas.lv

konstantum