



8. lpp



7. lpp



7. lpp

Ēem
BEZMAKSAS
droši!

AUTO
info

www.autonews.lv

MARTS NR. 3 / 2013 (186)

A Degustācija

Lauva tuvāk tautai

«Peugeot 301» degustācija



Agnis Krauja

Jaunais „Peugeot 301” kompaktais sedans nav pirmais šāda nosaukuma automobilis zīmola vēsturē. Pirmais šo nosaukumu 1932. gadā ieguva vidējās klases auto ar četru durvju virsbūvi, 4 cilindru 1500 cm³ dzinēju ar 35 zirgspēkiem un neatkarīgu priekšējo piekari, kas nodrošināja tiem laikiem teicamu saķeri ar ceļu, tādēļ auto maksimālais ātrums varēja sasniegt tolaik iespaidīgos 100 km/h.

Kad saņēmēju uzaicinājumu degustēt jauno „Peugeot 301” modeli, ar nostalgiju atcerējos „Peugeot” lieliskās „sestās sērijas” modeļus — revolucionāro „206.” (pirmais mazauto, ar kuru tā īpašnieks varēja patiesi lepoties), kompakto „306.” hečbeku (dāvāja vairāk braukšanas prieka kā tābrīža aktuālais „VW Golf”) un neuzkrītoši eleganto „406.” sedanu (dizains bija pat dinamiskāks par trešās sērijas „BMW” sedanu), kuri savulaik gan vizuāli, gan tehniski bija starp savu klašu absolūtajiem līderiem. Man patiesi bija žēl, kad laika gaitā šie „Peugeot” modeļi cits pēc cita nomainīti ar it kā progresīvākiem, taču vairs ne tik simpātiskiem un — kā izrādījās — arī ne tik iecienītiem pēcnācējiem. Katrs jaunais auto modelis kļūst arvien lielāks, glītāks, ātrāks, jaudīgāks, drošāks, ekonomiskāks, ekoloģiskāks un... arī dārgāks. Jo galu galā par šīm tehnoloģijām dzirēm taču

kādam jāmaksā rēķins. Un šis maksātājs, kā allaž, ir pircējs... Varbūt pārtikušajā Rietumeiropā pircējs ir gatavs maksāt bez kurnēšanas, bet mums, kas dzīvojam trešās pasaules valstī, kurai dižkabeles laikā cieši savilkta taupības josta vēl aizvien nav atlaista valjīgāk, šie jaunie auto gluži vienkārši nebija pa kabatai. Un tad parādījās pirmais īstenais mūsdienu tautas auto — „Dacia Logan”, kas aizsāka jaunu ēru pasaules autobūves vēsturē... Arī jaunais „Peugeot 301” ir paredzēts jaunattīstības valstu tirgiem — Austrumeiropai, Krievijai un Tuvajiem Austrumiem, tātad šis modelis uzskatāms par konkurentu „Renault” pārziņā esošajai „Dacia”, kura šajos tirgos ir kļuvusi par lielāko veiksmes stāstu. Nav brīnums, ka arī „Peugeot” vēlas nokost daļu pīrāga. Tādēļ Spānijas ostas pilsētā Vigo sāka samērā lētu vidēja izmēra sedanu „Peugeot 301” ražošana. Tieši komapakts sedans ar lielu bagāžnieku, kas parasti ir autoražotāju mēģinājums lētam auto piešķirt zināmu solidumu, ir pieprasītākais auto formāts jaunattīstības valstīs, pie kurām pieskaitāma arī Latvija. Komapaktie sedani nekad nav izcēlušies ar pievilcīgu dizainu, par skaistuliem tos saukt nevar pat lielākais optimists, jo aizmugurē piekabinātais bagāžnieks liek iedomāties hečbeku ar aizmugurē klāt piemetinātu kasti. Taču pat uz šā fona „Dacia Logan” sedans izceļas īpaši. Negribētos teikt, ka mātesuzņēmuma „Renault” dizaineri to

veidojuši apzināti neglīti, taču laikam jau viņi apzinājušies šā auto lomu vēsturē, tādēļ zīmējuši to uzkrītoši atšķirīgu no jebkura cita tirgū nopērkamā auto. Taču „Peugeot 301” ārējais izskats patīkami pārsteidz, no dizaina viedokļa tas ir visnotaļ harmonisks auto, virsbūve izskatās proporcionāla, jumta līnija virzienā uz bagāžnieku krīt plūdeni un dabiski, bez samocītiem lauzumiem. Jaunais sedans veidots atbilstīgi „Peugeot” dizaina valodas jaunākajiem akcentiem un ir visai glīts. No priekšpusēs „301.” pat ļoti līdzinās firmas dārgākajam modelim „Peugeot 508”, īpaši — ja tas ir melnā krāsā. Tā neapšaubāmi ir labā ziņa, kas noteikti ies pie sirds mašīnas potenciālajiem pircējiem — budžeta klases auto var sajaukt ar biznesa klases spēkratu! „Peugeot 301” ir pievilcīga priekšdaļa, veiksmīgi izveidota aizmugure, taču sānskatā tas ir ne pārāk izteiksmīgs. Taču kopumā „Peugeot 301” izskatās dārgāks, nekā ir. Vēl tikai nedaudz piestrādājot pie aizmugures durvju stikla formas, ražotājs varēja izveidot tiešām iekārojamu automašīnu. Jaunais lauvēns stabili iederas kompaktklasē. Starp auto priekšējā un aizmugurējā bampera malām attālums ir 4,44 metri, bet riteņu bāze tam ir 2,65 metri, pat nedaudz lielāka (par 13 milimetriem) kā „VW Golf”, taču franču sedanam vietas salonā ir krietni vien vairāk. Taču „Peugeot 301” nav parasts

Turpinājums 2. lpp ➤

A Autosporta vēsture

Pārrakstām F-1 vēsturi!

Agnis Krauja

Jaunās F-1 sezonas priekšvakarā „Autoinfo” eksperti noskaidro, kāda būtu 20. gadsimta F-1 vēsture, ja katrā sezonā par čempionu kļūtu tas pilots, kurš visilgāk nobraucis līderpozīcijā.

Šajā gadsimtā literatūrā iecienīts kļuvis alternatīvās vēstures paņēmieni — uz reālu notikumu bāzes tiek aprakstīta situācija, kā būtu noticis, ja kaut kas būtu izmainījies vai parādītos kāds blakusfaktors. Interneta dzīlēs iespējams sameklēt F-1 alternatīvajai vēsturei ne mazums dažādu versiju. Šķiet, ka alternatīvo vēsturnieku visvairāk ekspluatētā tēma ir „Airtons Senna dzīvo un uzvar”, taču, pēc mūsu domām, tādā gadījumā būtu „atgriežami dzīvē” arī Džims Klārks, Johens Rinds, Fransuā Sevērs, Ronijs Petersons, Žīls Vilenēvs, Elio de Andželiss, Stefans Belofs, kuri turpinātu startēt un uzvarēt, tāpēc F-1 čempionu saraksts izmainītos līdz nepazīšanai...

Savā alternatīvās vēstures versijā mēs

nolēmām balstīties uz pavisam reāliem faktiem, tikai izslēdzot „neveiksmes faktoru”. Jo nav taisnīgi, ja pilotam, kurš izcīna līderpozīciju un lielāko sacīkstes daļu nobrauc priekšā visiem, nākas izstāties dažus aplūš pirms finiša... Tātad, mūsu versijā par čempioniem kļūst nevis apdomīgie „punktu kolekcionāri”, bet tikai visātrākie piloti — tie, kuri no „Grand Prix” distanču kopgaruma visvairāk kilometru nobraukuši priekšā pārējiem. Izrādās, no 50 pagājušā gadsimta F-1 sezonām 21 gadījumā mēs iegūstam citu pasaules čempionu! Lielākās F-1 leģendas — Džims Klārks, Džekijs Stjuarts, Airtons Senna, Alēns Prosts un Naidžels Mansels — nezaudē neko, viņi tikai iegūst savus pirmos titulus dažus gadus ātrāk. Taču vislielākie ieguvēji ir Stirlings Moss, Volfgangs fon Trips, Ronijs Petersons un Žīls Vilenēvs, kuri reālajā dzīvē tā arī nekad nekļuva par čempioniem.

Mūsu alternatīvajā vēsturē pirmajās sešās F-1 sezonās par čempioniem kļūst tie paši piloti, kas reālajā dzīvē, bet 1956. gadā Stirlings Moss („Maserati”) pieveic



Turpinājums 4. lpp ➤



Tev apnīcis meklēt savam Opel meistarū?

DROŠI BRAUC CIEMOS PIE MUMS!

Mēs palīdzēsim novērst problēmas, ar kurām citi netiek galā. Mūsu cenas Tevi patīkami pārsteigs. Zvani **66001166** vai atsūti e-pastu **info@autoblitz.lv** un pieprasi cenas piedāvājumu.

Tavs uzticamais Auto Blitz Opel serviss atrodas Skanstes ielā 33!

FIAT FREEMONT
ĪSTS ĢIMENES VISURGĀJĒJS
SĀKOT NO **181 LVL/MĒN.**
+ 5 GADU OBLIGĀTĀS TEHNISKĀS APKOPES
G.Astras iela 5, Rīga
LV-1064, tālr. 67 146 255
info@autobrava.lv
www.freemont.lv
5 GADU GARANTĪJA

SAMARĪŠU ANKURBĀ LATVIJĀ
Saņem izziņu
30 minūtēs!
MEDICĪNISKĀ KOMISIJA
▶ autovadītājiem
▶ ieroču nēsāšanai
▶ pirmstermiņa komisija
TĀLR. 67627653
KATRU DARBA DIENU 9:30-17:30
BAUSKAS IELĀ 86, 3. STĀVĀ (CSDD ĒKA)

Lauva tuvāk tautai

«Peugeot 301» degustācija

➤ Turpinājums no 1. lpp.

kompaktklases auto, tas radīts skarbākiem ekspluatācijas apstākļiem — par ko liecina gan nopietnais klirens, gan ārējo detaļu izturīgās stiprinājumu sistēmas, gan arī dubultās blīvgumijas, kas pasargā transportlīdzekļa iekšieni no putekļiem. Aizmugurējais sēdekļs vēl aizvien ir daudzu kompaktklases modeļu Ahilleja papēdis — garākiem pasažieriem galva atduras griestos, kājas nav kur likt un atzveltnes šķiet par stāvu. Taču „Peugeot 301” viss ir gluži pretēji — griesti ir augsti, starp pasažiera ceļgaliem un priekšējā sēdekļa atzveltni paliek sprīdis brīvas vietas un atzveltnes ir pietiekami ērtas, lai pat garš brauciens nebūtu apgrūtināšs. „Peugeot 301” salons ir viens no plašākajiem savā klasē. Ērti var justies ne tikai priekšējās sēdekļos, bet arī aizmugurē. Vadītāja sēdekļs ir gana komfortabls, sēdpoziciju var izvēlēties pēc sirds patikas, stūri gan var regulēt tikai augstumā, tādēļ pozīciju nāksies saglabāt diezgan stāvu. Pie sportiskas kupejas kokpita pieradis vadītājs varētu vēlēties plašākas stūres regulēšanas iespējas, lai pārsēžoties justos ērti jau pirmajā braukšanas reizē. Taču pie visa var pierast, arī pie tā, ka stūri nevar pavilkt mazliet tuvāk. Taču pats stūres rats ir nevis vienkārši ērts, „Peugeot” tam piešķīris odziņu — plakanu apakšējo daļu. Nu gluži kā ekskluzīvajai „Citroen DS” sērijai! Franči centušies padarīt arī paneli pēc iespējas gaumīgu, dizainā izvēloties interesantas un

regulēs šoferis. Durvīs nav nevienas pogas — priekšējo logu un spoguļu elektriskās vadības slēdži atrodas centrālajā konsolē pie ātrumpārslēga sviras, savukārt aizmugurē — vecie, labie manuālie logu pacēlāji. Taču nedomāju to pieskaitīt pie mašīnas trūkumiem, jo — cik bieži gan būs vajadzība atvērt aizmugures logus? Garākos braucienos jums varbūt vairāk pietrūks neesošās

paneli. Taupības nolūkos bagāžnieka vākam iekšpusē nav apšuvuma, tas ir tīra metāla un aizkrīt ar snobus tracinošu metālisku skaņu. Automašīnai ir moderns jaudīgu dzinēju klāsts — abi benzīna dzinēji 1,2 un 1,6 litru tilpumā aprīkoti ar turbokompresoriem, ko ekonomiskās klases mašīnās daudzi uzskata par lieku greznību. Iespējams izvēlēties vai nu 1,6 litru VTi 115 ZS, vai arī ekonomisko jaunās



robustas trapeceveida formas. Salona apdares materiāli ir vienkārši, bet nerada lētuma sajūtu. Šo vienkāršību „Peugeot” kļiedē ar sudraba toņa dekoratīvajiem apdares elementiem. Vizuālu eleganci piešķir divkrāsu salona apdare un koši baltie auduma sēdekļi — no praktiskās puses stipri apšaubāma izvēle. Spānijā bāzētās rūpnīcas montāžas kvalitāte ir laba. Instrumentu panelis ir vienkāršs un lakonisks, uz tā atrodas tikai dažas pogas, un te nav automātiskās klimata kontroles — labsajūtu salonā pašrocīgi

kruizkontroles, bet tumsā ievērosiet, ka radiostaciju ātrās izvēles podziņas ir pārāk mazas un nav izgaismotas, savukārt instrumentu panela apgaismojums nav regulējams, bet salona aizmugurē nav apgaismojuma lampiņas. Bagāžas nodalījumam ir ērta piekļuve un tā kopējais tilpums ir iespaidīgs — 506 litri. Lai ievietotu garākus priekšmetus, iespējams nolaist aizmugurējo sēdekļu atzveltnes. Šim sedanam trūkst tik pierastās bagāžnieka vāka atvēršanas pogas — bagāžnieku iespējams atvērt vai nu ar taustiņu tālvadības pultī, vai ar pogu priekšējā

paaudzes trīs cilindru 1,2 litru VTi 72 ZS dzinēju, kas nodrošina lielisku līdzsvaru starp automašīnas gaitas īpašībām un degvielas patēriņu. Abi benzīnietiek aprīkoti ar 5 pakāpju manuālo pārnesumkārbu vai automātisko pārnesumkārbu. Taču „Peugeot” zīmols vairāk ir slavens ar saviem „HdI” dīzelmotoriem, un šoreiz dīzeļu cienītājiem tiek piedāvāts tikai viens 1,6 litru „HdI” ar 92 zirgspēkiem, kas savienots ar 5 pakāpju manuālo pārnesumkārbu. Arī 1,6 litru „HdI” dīzeļis šādā auto daudziem izskatās pēc liekas greznības, jo labi zināms, ka „Peugeot” krājumos taču ir arī pietiekami spēcīgs 1,4 litru dīzelītis. Degustējam „Peugeot 301” ar 1,6 litru 92 ZS (230 Nm) dīzeļdzinēju, kas sajūgts ar piecpakāpju mehānisko pārnesumkārbu. „Peugeot” „HdI” dīzeļmotori nav mūs pieviluši ne reizi, un nepievil arī „Peugeot 301”. Dzinēja dinamika ir vērā ņemama. Maksimālais griezes moments tiek sasniegts pie komfortabliem 1750 apgriezieniem minūtē. Pats auto sver tikai nedaudz virs vienas tonnas, tāpēc nav nepieciešama papildu



un apgrīžamība, ar to ir pārsteidzoši viegli manevrēt pilsētas šaurībā. Iestājoties tumsai, rodas otra atziņa — šim auto ir vislabākās un spēcīgākās gaismas no visiem „Peugeot”, ar ko man jebkad gadījies braukt. Runājot par lauvēna gaitas īpašībām, degustācijas brauciens atklāja jau iepriekš paredzamo, ka šis auto veidots ar kompromisiem, kas, paturot prātā cenu, kļūst pašsaprotami. Šie kompromisi būtībā nemaz neietekmē automobiļa funkcionalitāti, tikai nedaudz pazemina komforta līmeni dinamiskā braucienā. Atšķirībā no man labi pazīstamā „Peugeot 206”, uz azartisku braukšanu trīs simt pirmais lauvēns nevedina, jo strauju manevru brīžos ir jūtams, ka lielāko daļu svara nes priekšējā ass un auto būtībā nav piemērots sportiskiem manevriem lielā ātrumā, bet gan ikdienas lietošanai likuma atļautajās ātrumu robežās, kur tas jūtas patiešām komfortabli. „Peugeot 301” rātnā uzvedība uz drausmīgākā Latvijas ceļa asfalta nekādi nav saīdzināma ar maniem nu jau pasenajiem piedzīvojumiem, divus gadus ikdienas gaitās cenšoties pasaudzēt „Peugeot 206” traslo, „caurspīdīgo” piekari no brutālo Latvijas ceļu vardarbības. „Peugeot 301” demonstrē gandrīz vai „parketa dīpiņiem” raksturīgu piekares energoietilpību, kas gādā par drošības sajūtu pat uz ekstrēmi nelīdzieniem ceļiem. Piekares komfortablais regulējums ir kā radīts Latvijas asfaltam raksturīgajiem ielājiem. Jo mums visiem ir labi zināms: ja Rīgā uz kādas ielas parādās jauns asfalts, tad nākamajā dienā tur parādīsies „Rīgas ūdens” remontbrigāde un sāks mainīt kanalizācijas trubas! Un tādēļ Rīgas iedzīvotājiem parastas vieglās automašīnas neder ikdienas gaitām — ja nevarat atļauties dīpveidīgo, nemiet šo budžeta klases kompaktnieku! Turklāt ziemā „Peugeot 301” nopietnais klirens palīdzēs bez zaudējumiem izbraukt jebkuru Pārdaugavas mazo ieliņu ledaino špūri, kur parasts vieglais auto aplauztu visus spoilerus un vēl norautu izpūtēju piedevām...

virš 14 129 eiro, bet lētākais auto ar 1,6 HdI (92 ZS) dīzeļdzinēju — 13 659 eiro. Dārgākās komplektācijas versiju cena nedaudz pārsniedz 15 tūkstošus eiro. „Dacia Logan” lētākā versija maksā tikai 8300 eiro, kas ir krietni mazāk par „Peugeot” prasīto summu. Un te nu secinām, ka „Peugeot 301” galvenais konkurents tirgū nav vis „Dacia Logan”, bet gan izmēros un cenā līdzīgais „Škoda Rapid”. Tātad, nebūdamas autotirgus pašā lētākajā plauktā, „Peugeot 301” varētu būt arī lielisks dienesta auto dažādu valsts un pašvaldību uzņēmumu direktoriem, priekšniekiem un puspriekšniekiem. Tā kā nevienas nevēlas tērēties uz darbinieku komforta rēķina, padotie lai brauc ar „Dacia Logan”, tādā veidā direktoriņu prestižam tik ļoti nepieciešamā subordinācija būs ievērota.

Degustācijas secinājumi

„Peugeot 301” plusi ir: solīdais, zemo cenu maskējošais dizains, ekonomiskais „HdI” dīzeļdzinējs un komfortablā, Latvijas ceļa nejaucības piedodošā piekare; mīnusi: daži pārāk jau nu skopi risinājumi salonā. „Peugeot 301” izstrādē franču inženieri ir ieguldījuši visas savas līdzšinējās zināšanas un aprēķinus, lai galaprodukts vienlīdz labi justos kā Sibīrijas aukstumā, tā Āfrikas tveicē, kā uz Vācijas gludā autobānā, tā arī uz tipiski salāpīta Latvijas ceļa, bet tajā pašā laikā nemaksātu virs 20 tūkstošiem eiro. Rezultāts — praktiska automašīna, ar kuru ir ērti gan pilsētas šaurajās ielās, gan ārpus tās. Nelielais sedans nopērkams par salīdzinoši zemu cenu un ir gana ietilpīgs, lai kalpotu kā

ģimenes auto cilvēkiem, kuri pieder pie nosacītās Latvijas vidusšķiras un sasnieguši to vecumu vai briedumu, kad tādām maznozīmīgām, it kā „statusu” apliecināšanai pazīmēm kā auto zīmols un modelis vairs nepiešķirtu nekādu nozīmi. Jo šādiem cilvēkiem galvenais arguments par labu automašīnas izvēlei visbiežāk ir cena, lai gan svarīga ir arī taupība ikdienas ekspluatācijā un drošības sajūta Latvijas ceļu allaž skarajos apstākļos. Automobilim ir garantija pieci gadi vai līdz 100 tūkstošu kilometru nobraukumam. Bāzes komplektācijā ar 1,2 litru trīs cilindru benzīna motoru (72 ZS) „Peugeot 301” maksā 11 772 eiro, lētākais modelis ar 1,6 litru benzīnietiek (115 ZS) maksās nedaudz



Peugeot 301 1932. g.

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

INFORMĀCIJA
AUTOVAIDĪTĀJIEM
AUTO
info

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

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



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

9-19
10-15

**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

«FARKOPI»
ar E-20 sertifikātu
**IZPŪTĒJI,
AUTO AKSESUĀRI**
vairumā un mazumā, uzstādīšana un serviss

LIETIE DISKI. RIEPAS
DBV. ELLAS.
AUTOKOSMĒTIKA

Maskavas iela 446c
tālr. 66116670, 28618021
Līepājas iela 23
tālr. 67617250, 28618151
WWW.FARKOP.LV

CSDD darbinieki novērsuši viltvārža nelikumīgu rīcību

CSDD Rīgas nodaļā šā gada februārī notika bezprecedenta gadījums – vadītāja teorētisko eksāmenu citas personas vietā mēģināja kārtot autoskolas instruktors. Pateicoties CSDD darbinieku profesionālai rīcībai, viltvārdi atmaskoja un rezultātā viņam atņēma instruktora licence. Vienlaikus CSDD uzsver, ka cilvēkiem, kuri uzsākuši mācības autoskolā, kurā darbojas šis instruktors, netiek radīti šķēršļi autobraukšanai nepieciešamo prasmiņu ieguves turpināšanā.

Viltus pretendents, ierodoties uz eksāmenu, CSDD darbiniekiem radās aizdomas, ka personu apliecinošo dokumenta uzrādītājs nav to patiesais īpašnieks. Uz pirmajiem kontroles jautājumiem viltvārdis bija iemācījies pareizās atbildes, tādēļ pie eksāmena viņš tika pieļauts. Pēc pārbaudījuma, uz aizdomu pamata, CSDD darbinieki turpināja personas datu pārbaudi, kurā viltvārdis vairs nespēja atbildēt uz padziļinātiem kontroljautājumiem (piemēram, nezināja bērnu skaitu, vārdus un vecumu). CSDD darbinieki, turpinot izmeklēt šo gadījumu, atklāja, ka viltvārdis ir ne vien autoskolas instruktors un pasniedzējs, bet arī tās īpašnieks.

Šī lieta tika izskatīta CSDD Transportlīdzekļu vadītāju apmācības komisijas sēdē, kura pieņēma lēmumu par instruktora un pasniedzēja licences atņemšanu.

„Ir bijuši gadījumi, ka eksāmenu cita vietā mēģina kārtot brāļi, māsas vai izskata ziņā līdzīgas personas, bet vēl nekad uz eksāmenu cita vietā ieradies autoskolas pasniedzējs. Vienīgais, kas šajā situācija priecē, ir fakts, ka viņš teorētisko pārbaudījumu nokārtoja bez nevienas kļūdas,” stāsta CSDD Kvalifikācijas daļas priekšnieks Juris Teteris.

Rūpējoties par atbilstošu topošo autovadītāju sagatavošanu un apmācības procesa nodrošināšanu, saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 13.aprīļa noteikumiem Nr.358 „Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu vadītāju apmācības programmām”, CSDD īsteno virkni pasākumu, lai novērstu un nepieļautu autoskolu nekalitatīvu un nelikumīgu darbu. Šā gada trijās Transportlīdzekļu vadītāju apmācības komisijas sēdēs, kurās konstatētie pārkāpumi ir saistīti ar mācību procesa organizēšanu un nodarbību norisi, ir izteikti brīdinājumi divām autoskolām. Savukārt autoskolai SIA „RealProff”, kurai tika konsta-

tēts, ka pasniedzējs veicis labojumus mācību žurnālā saistībā ar nodarbību apmeklējumu, apturēta darbība uz sešiem mēnešiem.

Kopumā 2012.gadā komisija ir lēmusi vienai autoskolai atņemt tiesības veikt apmācību, vienai skolai darbība tika apturēta uz pusgadu, bet četrām – uz vienu vai trim mēnešiem. Komisija pieņēmusi lēmumus izteikt brīdinājumus 9 autoskolām, ar piebildi – ja pārkāpumi atkārtosies, tiks izskatīts jautājums par mācību karšu darbības apturēšanu vai anulēšanu. Tipiskākie autoskolu pārkāpumi līdz šim ir bijuši saistīti ar apmeklējuma uzskaiti un to, ka noteiktās teorētiskās apmācības reāli dzīvē nemaz nenotiek.

CSDD elektroniskie pakalpojumi – ērtākai un mierīgākai dzīvei

Lai veicinātu saviem topošajiem un esošajiem klientiem ērtāku un mierīgāku dzīvi, CSDD turpina pilnveidot un attīstīt savus e-pakalpojumus – <https://e.csdd.lv>.

Reģistrējoties un izmantojot CSDD e-pakalpojumus, fiziskās un juridiskās personas jebkurā laikā un bez maksas var saņemt dažādu informāciju, pakalpojumus, atgādinājumus un veikt gan CSDD, gan citu institūciju noteiktos maksājumus.

Populārākie CSDD e-pakalpojumsaistīti ar tehniskās apskates veikšanu, īpaši – vienas dienas braukšanas atļaujas saņemšana, ko elektroniski izmanto 70% gadījumos no visu saņemto atļauju skaita. Tāpat populāra ir transportlīdzekļu norakstīšana, velosipēdu reģistrēšana (CSDD reģistrā ir vairāk nekā 13 tūkstoši velosipēdu), pieteikšanās transportlīdzekļa vadītāja eksāmenam.

CSDD e-pakalpojumu lietotāju skaits nemitīgi pieaug. Šobrīd šos pakalpojumus izmanto katrs trešais aktīvais autovadītājs jeb teju 280 tūkstoši personas. No kopējā CSDD e-pakalpojumu lietotāju skaita 67% ir vīrieši (gandrīz 190 tūkstoši), 33% – sievietes (gandrīz 91 tūkstoši). No visām sievietēm, kurām ir transportlīdzekļu vadītāju apliecības, 27% ir e-pakalpojumu lietotājas, savukārt no visiem vīriešiem, kuriem ir transportlīdzekļa vadītāja apliecība, 36% ir e-pakalpojumu lietotāji. Kopējais Latvijā izsniegto transportlīdzekļu vadītāju apliecību skaits ir gandrīz 840 tūkstoši, no tām sievietēm izsniegtas apmēram 335 tūkstoši apliecības, vīriešiem – 503 tūkstoši.

Aktīvākie e-pakalpojumu lietotāji ir vecumā no 25 līdz 35 gadiem. Jaunākajam lietotājam ir 13 gadi, vecākajam – 94

gadi. Aktivākās pilsētas (e-pakalpojumu lietotāji pret deklarēto iedzīvotāju skaitu) ir Jūrmala un Valmiera (15% no iedzīvotājiem izmanto e-pakalpojumus), nākamā ir Rīga (13%). Mazāk aktivākā no lielajām pilsētām ir Daugavpils – e-pakalpojums izmanto vien 4,9% no deklarētajiem iedzīvotājiem.

CSDD e-pakalpojumu izmantošanai fiziskās personas var reģistrēties, ieejot interneta vietnē <https://e.csdd.lv>, piekļūtot lietošanas noteikumiem un veicot nepieciešamās darbības:

- ar vadītāju apliecību, kurai ir svītru kods;
- ar elektronisko parakstu;
- ar lielāko banku kodu karti.

Savukārt juridiskās personas var reģistrēties CSDD e-pakalpojumiem sekojoši:

- vispirms juridiskās personas (uzņēmuma, zemnieku saimniecības) atbildīgajai personai jāreģistrējas kā fiziskai personai;
- pēc tam šī persona var piesaistīt sev savu uzņēmumu vai var deleģēt uzņēmuma pārstāvi, kurš turpmāk varēs darboties CSDD e-pakalpojumos un kurš turpmāk atbildēs par uzņēmuma autoparku.

CSDD e-pakalpojumi klientiem nodrošina:

- **informāciju par:**
 - o autovadītājiem;
 - o transportlīdzekļiem;
 - o liegumiem;
 - o nodokļu atlaidēm daudzbērnu ģimenēm;
 - o pārkāpuma uzskaites punktiem;
 - o nesamaksātajiem sodiem;
 - o juridiskām personām – par uzņēmuma autoparku;

- **atgādinājumus par:**
 - o vadītāja apliecības;
 - o medicīniskās izziņas;
 - o tehniskās apskates;
 - o OCTA polises;
 - o derīguma termiņa beigām;
- **pakalpojumus:**
 - o velosipēdu reģistrāciju;
 - o vienas dienas braukšanas atļaujas saņemšanu;
 - o atļauju ārvalstīs reģistrēto transportlīdzekļu izmantošanai;
 - o pieteikšanos vadītāja kvalifikācijas eksāmeniem;
 - o juridiskām personām – transportlīdzekļa deklarēšana, kurš tiek izmantots tikai saimnieciskās darbības vajadzībām;
 - o izziņa par vadītāja apliecību (angļu valodā) u.c.

- **maksājumus par:**
 - o CSDD sniegtajiem pakalpojumiem;
 - o citu institūciju noteiktajiem nodokļiem un piemērotajiem sodiem.

CSDD konkursa «Gribu būt mobils!» finālisti. Lielais fināls 5.martā, Rīgas Motormuzejā

Februārī noslēgušies visi septiņi Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) konkursa 6.-8.klašu skolēniem – jaunajiem mopēdistiem „Gribu būt mobils!” reģionālie pusfināli un zināmas visas komandas, kas 5.martā, Rīgas Motormuzejā mērojas spēkiem lielajā Latvijas finālā.

Reģionālo pusfinālu laureāti (maksimālais iegūstamo punktu skaits – 78,5):			
Reģionālais pusfināls	Skola	Komanda	Punkti
Gulbenes	Kusas pamatskola	„Kusa – 1”	63,7
Rīgas	Rīgas Doma kora skola	„Spriganais tupeļmotors”	62,0
Ogres	Jēkabpils Valsts ģimnāzija	„Šaursliežu dzelzceļš”	58,7
Liepājas	Popes pamatskola	„Drošie ritenbraucēji”	51,7
Kandavas	Jūrmalas Alternatīvā skola	„TeamStripes”	50,2
Preiļu	Ilūkstes 1.vidusskola,	„Min un rullē – 1”	49,5
Valmieras	Cēsu pilsētas pamatskola	„MM – 5”	46,0

Visu reģionālo pusfinālu rezultāti un plašāka informācija par konkursu atrodama mājas lapā: <http://www.gribubutmobils.lv>.

Kopškaitā septiņos reģionālajos pusfinālos visā Latvijā sacentās katra reģiona desmit labākās komandas, kopumā – 70 (ne vairāk kā divas komandas no vienas skolas).

Šosezon dalībai konkursā bija pieteikušās 443 komandas, kas ir par teju pussimts komandām vairāk nekā pērn. Konkursa lielā fināla uzvarētāji pavasarī dosies izglītojošā ekskursijā uz zinātnes parku „Tom

TitsExperiment” Zviedrijā. Fināla 2. un 3.vietas ieguvēji saņems dāvanu karti ekskursijai.

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 vai esošie mopēdu vadītāji, kam jāmāk pieņemt atbildīgi lēmumi arī sarežģītās satiksmes situācijās.

Konkurss „Gribu būt mobils!” ir viens no

CSDD veidotajiem un kopš 1990-to gadu sākuma īstenotajiem izglītības projektiem bērniem un jauniešiem ceļu satiksmes drošības jomā. Pārējie CSDD satiksmes drošības projekti bērniem un jauniešiem:

- sacensības jaunajiem velosipēdistiem, 10-12 gadus veciem skolēniem „Jauno satiksmes dalībnieku forums”;

- konkurss „Labākā CSDD satiksmes drošības skola”: tas ietver divu sacensību – „Jauno satiksmes dalībnieku forums” un „Gribu būt mobils!” rezultātus un labāko skolotāju noteikšanu;

- konkurss topošajiem un jaunajiem autovadītājiem, 16-18 gadus veciem jauniešiem „Gada jaunais autovadītājs”.

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 kulkultis” un šokolāde „KinderDelice”.

CSDD saka lielu paldies skolēniem un viņu pedagogiem, kas veltījuši laiku, lai sagatavotu savu skolēnus dalībai konkursā „Gribu būt mobils!” un novēl panākumus visiem lielā fināla dalībniekiem!

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 sešdienās 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, «Siljēkā» (visiem transportlīdzekļiem) darba dienās 8.30 - 17.00 IP 67970140

AIZKRAUKLE, R TA Jauncellnes iela 5, Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 65124245	LIEPĀJA, R TA K Brīvības iela 148, LV - 3401 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 63489184
ALŪKSNE, R TA Rūpniecības iela 3 Nodālas 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, sešdienās 8.30 - 14.00 IP TA 63490670
BALVI, R TA Robežiera 1 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	LIMBAŽI, R TA Mehānizācijas iela 8 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 64022886
BAUSKA, R TA Upmalas iela 2 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	MADONA, R TA Saules iela 60 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00
CĒSIS, R TA J. Poruka iela 22 Nodālas 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 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 trešdienās 8.30 - 19.00 IP TA 65049130
DAUGAVPILS, R K Kraujas iela 3 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 65428871	PREIĻI, R TA Brīvības iela 76 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
TA Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 19.00, sešdienās 8.30 - 14.00	RĒZEKNE, R TA K Jupatovkas iela 1a Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 pirmdienās 8.30 - 19.00 K 64623780 IP R 64622358
DOBELE, R TA Liepājas šoseja 29 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	TA Ludzā, Rūpniecības iela 2e Darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00
GULBENE, R TA K Parka iela 2 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 64473857	SALDUS, R TA Saldus apvedceļš 10 Nodālas darba laiks, darba dienās 8.30 - 17.00 pirmdienās 8.30 - 19.00 IP TA 63881718
JELGAVA, R K Satiksmes iela 2a Nodālas darba laiks: darba dienās 8.00 - 17.00 K IP 63021396	TALSĪ, R K Fr. Blumbaha iela 11 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 67025870
TA Satiksmes iela 2c Darba laiks: darba dienās 8.00 - 20.00, sešdienās 8.30 - 15.00	TA Fr. Blumbaha iela 9 Pirmd., otrd., trešd., piektdienās 8.30 - 17.00 Ceturtdienās 8.30 - 19.00, sešdienās 8.30 - 14.00 IP TA 63224370
JĒKABPILS, R K Ā. Elksnes 2 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 65231730	TUKUMS, R TA Zemītes iela 5 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 63122505
TA Ārjas Elksnes iela 2a Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00 sešdienās 8.30 - 15.00	VALKA, R TA Varoņu iela 51, 51a Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 64781363
KRĀSLAVA, R TA Indras iela 28c Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00	VALMIERA, R K Lācera 3 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 K IP 64220786
KULDĪGA, R TA Planīcas iela 69 Nodālas darba laiks: darba dienās 8.30 - 17.00 IP TA 63341185	TA Darba laiks: darba dienās 8.30 - 20.00 sešdienās 8.30 - 14.00 IP TA 64281215
R TA K IP 3.5t< 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 Nodālas 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



**VISU VEIDU
AUTOMĀTISKO
ĀTRUMKĀRBU
REMONTS**

apkalpošana
eļļu maiņa
garantija

Rīga, Zolitūde, Ģerārdes 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

Cik svarīgi ir laikus nomainīt automašīnas aizdedzes sveces?



Raivis Dzosens,
«Auto Blitz» servisa vadītājs

Aizdedzes sistēma ir svarīga jebkura iekšdedzes dzinēja sastāvdaļa, no kuras lielā mērā atkarīga automobiļa darbība. Īpaši nozīmīga tā ir mitrumā, salā vai mainīgos laikapstākļos, kad spēcīgi visās izjūt kādu defektu, vai detaļu nolietojumu, kas siltumā un sausumā par sevi manīt neliek. Benzinmotoru nolietotajiem vai bojātajiem svečvadiem un svečēm visvairāk nepatīk

mitrums, bet dīzeļiem lielākās problēmas rodas salā, kad liela nozīme ir nevainojamai kvēlsveču darbībai.

Mūsdienu automobiļiem aizdedzes sveces ir jāmaina pēc noteikta nobraukuma, parasti 60 tūkstošiem kilometru, un tas ietilpst regulārajās apkopēs veicamo darbu sarakstā. Ja tas netiek ievērots, palielinās slodze citiem aizdedzes sistēmas elementiem, kā arī dzinēja elektroniskais vadības bloks vairs nevar nodrošināt normālu motora darbību. Laikus nenomainītas sveces neveicina normālu degmaisījuma sadegšanu cilindros, kas neizbēgami noved pie palielināta degvielas patēriņa, jaudas samazināšanās un nestabilas dzinēja darbības.

Par veciem vai bojātiem svečvadiem var ļoti pārliecināties mitrā un tumšā laikā, kad, atverot motora pārsegu, redzama dzirksteļošana un dzirdami sprakšķi. Dzirkstele nenonāk tur, kur tai būtu jānonāk. Problēmas rodas, iedarbinot atomobili ne tikai aukstā vai mitrā laikā, samazinās dzinēja jauda, motors nestabili darbojas brīvgaitā, palielinās degvielas patēriņš. Vienīgā izeja ir jauni svečvadi, jo nekāda lāpīšanās ar izolācijas

lenti, ūdeni atgrūdošiem aerosoliem vai tamlīdzīgām krūmu metodēm gaidīto rezultātu nedos. Mainot augstsprieguma vadus, jāievēro virkne nosacījumu. Kā norāda speciālisti, autobraucēji bieži vien mēģina iekonomēt uz svečvadiem. Taču vairākums ražotāju normālu svečvadu darbību garantē tikai trīs līdz četrus gadus. Vecākam auto modelim veci svečvadi izraisīs tikai jau minētās reakcijas, bet modernajiem automobiļiem ar elektronisko dzinēja vadību var rasties nopietnākas problēmas. Tāpēc mūsdienu mašīnām vadi jāmaina komplektā, nevis pa vienam. Turklāt jāievēro autoražotāja paredzētais svečvadu tips. Pavisam ir trīs veidu svečvadi, kuri atšķiras pēc izmantotā strāvas vadītāja: ar oglekļa serdeni, spirālveida un parastais vara vads. Paši dārgākie un arī labākie ir vara svečvadi, kuriem to īpašību dēļ vada garums neiespāido pretestību. Vara vadus izmanto praktiski vienīgi „Mercedes Benz”, „BMW” un „Volkswagen” koncernu automobiļos. Ja tādi ir paredzēti, tad labāk tos arī izvēlēties, lai gan ir pieejami arī lētākas konstrukcijas vadi. Svečvadiem ar oglekļa vai spirālveida vadītāju pretestība mainās atkarībā no vada garuma,



tādēļ svarīgi izmantot kvalitatīvu ražotāju konkrētajam auto modelim paredzētus izstrādājumus.

Dīzeļiem, kā jau pašaizdedzes dzinējiem, nekāda dzirkstele nav vajadzīga, tāpēc arī mitrums tos var krietni mazāk iespaidot nekā benzīnmotorus. Toties aukstums dīzeļiem ir daudz smagāks pārbaudījums. Tādēļ tiem ir nepieciešamas kvēlsveces, kas vistiešākajā veidā iespāido auksto startu. Kvēlsveces, sasilstot līdz pat 1000 grādiem, nodrošina auksta motora palaišanu, jo aukstā laikā dīzeļdegviela neaizdegas kvalitatīvi. Ja mašīnai ir lielisks tehniskais stāvoklis — dzinējam ideāla kompresija, spēcīgs akumulators un labs starteris — to var iedarbināt arī tad, ja bojāta kāda no kvēlsvecēm. Parasti gan uzreiz pēc aukstā starta tādiem motoriem ir neritmiska, nestabila darbība, kas arī norāda uz kvēlsveču defektiem. Taču šādā gadījumā kritiskā temperatūra ir aptuveni 5—10 grādi zem

nulles, kad akumulatoram vairs nepietiek spēka ierūcināt sala pārņemto auto ar bojātām kvēlsvecēm. Speciālisti uzsver, ka svarīgi ir mainīt visu kvēlsveču komplektu, nevis tikai vienu vai divas bojātās svečes, kā tas nereti aiz skopuma tiek darīts. Kvēlsveces ir saslēgtas paralēli un, nomainot tikai vienu, tā ilgi nekalpos. Tas tāpēc, ka jaunajai kvēlsvecei būs lielāka pretestība. Arī motoru ar dažādas pretestības kvēlsvecēm sliktāk iedarbināt. Jaunāko paaudžu kvēlsveces uzsilst daudz īsākā laikā nekā vecākie ražojumi. Bistamākais kvēlsveču ienaidnieks ir korozija. Līdzko kvēlsveces korpuss ir caurūrsējis un sildspirālei piekļūst gaiss, tā pārdeg. Jaunu materiālu izmantošana kvēlsvecēs ļāvusi paātrināt uzsilšanu un garantēt ilgāku darba mūžu. Tiesa gan, kvēlsveces ilgmūžība vistiešākajā veidā ir atkarīga no dzinēja iedarbināšanas režīm. Mainot kvēlsveces, tās līdzīgi kā parastās aizdedzes sveces nedrīkst pārvilkt.

Kas jāatceras pavasarī



Renault Braukšanas Skola

Transportlīdzekļu vadītāji parasti ir priecīgi, kad ziema tuvojas noslēgumam un no ceļu virsmas pazūd sniegs un ledus. Var likties, ka šādi laikapstākļi ir daudz piemērotāki autovadīšanai kā liels aukstums un sniegs. Taču atkusnis mēdz būt arī bīstams. Tas var būt saistīts ar slīdēšanu un akvaplanēšanu, kā arī melnais ledus ir diezgan bieža parādība uz ceļiem.

Slapjas ceļa virsmas, kas ir raksturīgas atkusnim, saistītas ar akvaplanēšanas risku, proti, saķeres zaudēšanas ar ceļu ūdens slāņa dēļ, kas atrodas starp riepiem un ceļa virsmu. „Akvaplanēšana nozīmē, ka ritenis, kas griežas, savāc daudz vairāk ūdeni, kā spēj no tā atbrīvoties, tāpēc rodas ūdens slānis starp riepu un ceļa virsmu, kā rezultātā automašīna sāk slīdēt. Jo lielāks braukšanas ātrums un ūdens daudzums uz ceļa virsmas, jo lielāka akvaplanēšanas iespēja. Papildus risks rodas arī tad, ja tiek izmantotas nolietotas riepas,” brīdina Zbignevs Veseli (ZbigniewWeseli), Renault Braukšanas Skolas direktors.

Īpaši uzmanīgiem autovadītājiem jāklūst, ja parādās sajūta, ka stūre kļūst „pārāk brīva” un automašīna sāk

slīdēt. Ja rodas šāda situācija, tad noteikti vajadzētu pēc iespējas samazināt stūres kustības, izvairīties no nevajadzīgiem manevriem un straujās bremzēšanas. Ieteicams ņemt kāju no gāzes pedāļa, un tas varētu palīdzēt atgūt kontroli pār automašīnu. „Ja nepieciešams bremzēt un automašīna nav aprīkota ar ABS, tad to vajadzētu darīt maigi, izmantojot pulsējošo bremzēšanas metodi,” iesaka Renault Braukšanas Skolas instruktori. Ūdens uz ceļa virsmām saistīts ar vēl kādu risku — tas var aizsegt pat visdziļākās bedres, kuru skaits pēc ziemas sezonas beigām ir ievērojami pieaudzis. Ziemas noslēgums saistīts ar straujām temperatūras izmaiņām, it īpaši agri no rīta un naktīs. Tieši tad kūstošais sniegs, mitrais gaiss, lietus vai migla izveido plānu ledus slāni uz ceļa virsmas, ko dēvē par melno ledu. Šis slānis liek ceļa virsmai izskatīties vienkārši slapjai. Vēl viena zīme, kas liecina par melno ledu, ir vaļīga stūre un iztrūkstošā skaņa, ko rada riepu saķere ar slapju ceļa virsmu. Šādā situācijā gan strauja bremzēšana, gan pēkšņi manevri ir ļoti bīstami. „Atkušņa laikā ieteicams ievērot lielāku distanci ar priekšā esošo transportlīdzekli un pielāgot braukšanas ātrumu apstākļiem,” aicina Renault Braukšanas Skolas instruktori.



BMW Motorrad šogad 90

Turpmākos 10 mēnešus, izceļot ražotāja vēsturiskos sasniegumus, plānotas daudzas svinības soli soli ar aizrautīgu inženierijas, tradīciju, vīzijas un pionieru garu. 90 gadu laikā burtiski simtiem motorražotāju ir nākuši un gājuši, savās pēdās atstājot vien dažus tehnikas eksemplārus muzejos un kolekcionāru garāžās. „**BMW Motorrad**” ilgtermiņa un ilgtspējas panākumu pamatā ir daudzas lietas, bet īpaši izceļas nemīgtie inženieru meklējumi, uzdrīkstēšanās pilns dizains un, kad nepieciešams, arī pārdomāts risks, kas ir tik svarīgs mūžam mainīgajā tirgū.

Jau kopš paša pirmā motocikla - R 32 - kas dienasgaismu ieraudzīja 1923.gadā, „BMW Motorrad” ir iemiesojis nepārtrauktas ražošanas procesu, ko uz brīdi pārrāva vienīgi Otrais pasaules karš. 2012.gada beigās kompānija svinēja visu laiku labākos pārdošanas rezultātus - 12 mēnešos pircējus atrada 106 358 motocikli.

90 gadi panākumu nozīmē deviņas desmitgades aizraujošu stāstu. Šajā gadā „BMW Motorrad” svinēs spožu brīžu pilno vēsturi, publicējot stāstus par cilvēkiem, kas radījuši ikoniskos motociklus, kā arī par braucējiem, sportistiem un piedzīvojumu meklētājiem, kuri motociklus izmantojuši, lai paveiktu dzīvi pārmainošus ceļojumus un gūtu sasniegumus, braucot tālāk un ātrāk, nekā tika uzskatīts par iespējamu.

Šie stāsti iezīmēs katras desmitgades nozīmīgākos

notikumus, to skaitā svarīgākos motociklu modeļus un to radītājus. Fascinējošas arhīvu fotogrāfijas būs kā dokumentāla parāde ceļam no paša iesākuma, cauri pagājušajam gadsimtam līdz pat mūsdienām, kad marka bauda bezprecedenta panākumus. Kur vien iespējams, šie stāsti sasaistīs pagātni ar tagadni, demonstrējot BMW Motorrad kvalitātes, tehniskās uzticamības, inovācijas un tehnisko zināšanu principus, kas kompānijai ļāvuši kļūt par daudzu apbrīnotu ražotāju.

Visu šo gadu stāsti tiks publicēti www.bmw-motorrad.lv Papildus tam dienasgaismu ieraudzīs īpaša grāmata „BMW Motorrad” 90 gadi”, kas suminās vēsturi, tās varoņus, atgriezīsies pie pirmsākumiem, sekos nozīmīgāko modeļu dzimšanai un markai raksturīgo tehnisko risinājumu attīstībai. Katra dekāde iezīmēs aizraujošu inovāciju un to jauno produktu laišanu tirgū, kuri gadu gaitā ir radījuši un definējuši daudzus segmentus.

Dažādi pasākumi un izstādes šogad plānoti visā pasaulē, īpašu vietu svētku parādē ieņemot notikumiem „BMW World” Minhenē un „BMW Motorrad” Dienu festivālam Gārmīša-Partenkirhē. „BMW Motorrad” aicina markas fanus pievienoties svinībām, vēlreiz izdzīvojot aizraujošus vēstures, inovācijas un izcilības 90 gadus kopā ar Eiropas lielāko motociklu ražotāju.

Mobilitāte kā ekonomiskās izaugsmes priekšnoteikums

Juris Zvirbulis,

Autokluba LAMB prezidents,
Ceļu satiksmes drošības padomes
loceklis

Par Latvijas ekonomisko izrāvienu līdz šim sabiedrība uzzināja no dažādiem makroekonomikas apskatiem, kuros atspoguļota gan IKP izaugsme, gan bezdarba samazināšanās, gan citi skaitļi, kas iedzīvotājiem šobrīd vēl jūtamu ieguvumu nesniedz, toties dod pārliecību par dzīves kvalitātes uzlabojumu nākotnē, kas arī nav maz. Attīstībai turpinoties, sabiedrība drīzumā savos makos sajūtīs Latvijas kā Eiropas Savienībā visstraujāk augošās ekonomikas panākumus, jo valdība plāno palielināt minimālo algu, neapliekamo minimumu un nodokļu atvieglojumus par apgādājamiem. Svarīgi būtu, lai arī motociklisti un autovadītāji praktiski sajustu ekonomisko izaugsmi, jo algas pieaugums ir iespējams, pateicoties nodokļu apjoma palielinājumam, bet aktivākie nodokļu maksātāji ir tieši auto un moto

braucēji.

Autoklubs LAMB uzskata, ka šobrīd aktuāls uzdevums ir veicināt iedzīvotāju mobilitāti, it īpaši lauku novados, kur nokļūšanai no mājām uz darbu arvien plašāk varētu izmantot motociklus, mopēdus un skuterus. Tiesībsarga un Latvijas Motokluba asociācijas iniciatīvai samazināt nodokļu apjomu motociklistiem ir pareizais solis, veicinot iedzīvotāju mobilitāti. Kādēļ motociklistam un mopēdistam jāmaksā nodoklis, piemēram, par decembri vai janvāri, kad ceļi ir sniegoti, laiks ir auksts un dzelzs rumaks garāžā gaida savas sezonas sākumu pavasarī? Savukārt atruna par iespēju noņemt motociklu no uzskaites un pēc tam atkal reģistrēt rosina lieku birokrātiju.

Jāuzsver, ka fiskālais ieguvums no motociklistu nodokļu maksājumiem nav būtisks, salīdzinot ar citiem finansējuma avotiem, katrā ziņā par šiem līdzekļiem ceļus salabot nav iespējams, diez vai pietiks vienas Salu tilta joslas remontam. Pēc Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) datiem



tehniskā kārtībā esoši motocikli sastāda 8% salīdzinājumā ar vieglo automašīnu apjomu, bet ja vieglajiem pieskaitām kravas automašīnas un autobusus, moču procentu-

ālais apjoms kļūst pavisam mazs. Lielāks ieguvums būtu, ja Satiksmes ministrijas plānoto 20% vietā 2014. gadā Finanšu ministrija ceļiem novirzītu 80% no degvielas

akcīzes nodokļa, kā tas ir Lietuvā. Naudas izteiksmē tie būtu vairāk nekā 200 miljoni latu, kas vēl nav pietiekami, bet jau būtu nopietns pieteikums vēlmei apturēt ceļu sabrukšanu un uzsākt vēsturisko Latvijas ceļu atjaunošanas laika posmu.

Salīdzinot trīs Baltijas valstis, tieši Latvijas autovadītājs un motociklists ir visneizdevīgākajā situācijā. Šobrīd izdevumi, lai ar tikko nopirktu auto drīkstētu braukt Latvijā, septiņpadsmit reizes pārsniedz izdevumus Igaunijā un trīs reizes Lietuvā. Kaimiņos nav jāmaksā par pirmo reģistrāciju un nav dabas resursu nodokļa, kura ietekme uz vides tīrību līdz šim ir miglā tīta. Turklāt Lietuvā tehniskā apskate ir reizi divos gados, kas arī atstāj iespaidu uz izdevumiem par auto. Salīdzinot izdevumus pirmo trīs gadu laikā, Latvijas autovadītājs samaksā 757 Euro, igauņi 195 Euro, bet lietuvieši tikai 42 Euro. Minētā nevienlīdzība nav tikai kārtējais skaitļu salīdzinājums, tā mazina Latvijas tautsaimniecības konkurētspēju kopējā Baltijas tirgū, jo mūsu uzņēmējiem ir lielāki izdevumi.

A Moto lietas

Honda VT1100 C2 Shadow Sabre



Ronalds Cimoška

Dzinējs: V2 ar 1099 cm³ darba tilpumu, trīs vārsti un divas aizdedzes sveces uz cilindru, šķidruma dzesēšana, 5 ātrumu kārbā.

Šī leģendārā „VT1100 Honda Shadow” modifikācija ir pieejama pasaules mototirgū, sākot no 2000. gada, un paredzēta ASV tirgum. Eiropā šis motocikls ir eksotika un nav tik ļoti izplatīts kā tā radinieki „VT1100 Honda Shadow” vai „VT1100 Honda Shadow Aero”.

Motocikls nedaudz atšķiras no pārējās „ēnu brālības”: tam ir gaumīgi veidoti alumīnija diski ar 18 collu (120/90-18) disku priekšā (ar riepas izvēli sevišķi neiesakies) un tradicionālo čopuru piecpadsmitnieku (170/80-15) aizmugurē. Tam ir pazemināts sportiska stila sēdekļi un acij tīkams krāsojums, kas nevar atstāt vienaldzīgu nevienu.

Galvenais, pirms sēdies šim zirgam seglos, ir atcerēties, lai jūsu modrību neiemidzina it kā vidēji — 54,5 HP — jaudas rādītāji. Šis nav tas motocikls, kura vieta ir šosejas pirmajā rindā pie mierīgajiem „pukšķinātājiem”.

Ārkārtīgi elastīgs dzinējs un salīdzinoši gari pārnēsumi prasmīgās rokās pārvērs šo motociklu par īstu sacīkšu mašīnu, ar kuru nebūtu pat kauns izaicināt citus motociklus. Protams, taisnēs tas nevarēs mēroties

spēkiem ar labu ielas motociklu, toties uz sarežģīta, līkumaina ceļa pretiniekiem nāksies just šā sīvā konkurenta elpu sev pakausī. Braukt ar ātrumu 50 km/h ar šo motociklu ir ārkārtīgi garlaicīgi — tas burtiski lūdzas, lai braucējs gāzi atgrieztu vairāk.

„Honda” ar saviem „Shadow” sērijas motocikliem (runa ir par motocikliem, sākot no 1996. gada modeļiem) ir radījusi nelielu apvērsumu „cruiser” motociklu saimē, iegūstot ļoti viegli vadāmu motociklu reputāciju. Par spīti tā kilogramiem (pašmasa 245 kg), „Sabre” vieglā vadāmība rada iespaidu, ka tu brauc nevis ar krūzeru, bet ar mopēdu! Ja neesat pirms tam braukuši ar „Shadow” motocikliem, tad sākumā pat pārņem nedaudz dīvainas izjūtas tik vieglas un nepiespiestas vadības dēļ. Nedaudz pabraucot, sāc apzināties, ka šis motocikls ir spējīgs pavērt vēl nebijušus plašumus un mainīt iesakņojušos priekšstatus par šādu motociklu braukšanas stilu.

Iedarbinot dzinēju, uzreiz var sajust HONDA konstruktora „dāvanu” — dzinējam tika uzdāvinātas nelielas vibrācijas, tomēr tās nenogurdina, bet pat palīdz rast saikni ar šo interesanto modeli. Kā jau minēju, dzinējs ir ārkārtīgi elastīgs un nīprš, ar „nelatvijas” benzīnu šis motocikls ir spējīgs sasniegt maksimālo ātrumu gandrīz 200 km/h! Turklāt,

arī braucot lielā ātrumā, tas ir ļoti stabils un precīzs. Braukšanu padara interesantu tas, ka pie 150 km/h, tad, kad pārējie „smagsvari” jau sāk pagurt, šim „sprinterim” atveras otrā elpa. Pārsniedzot šo ātrumu, dzinējam it kā ieslēdzas neliela turbīna.

Nepieredzējušiem braucējiem slapjā laikā es ieteiktu būt uzmanīgiem, bremzējot ar dzinēju, ja motocikls brauc ar 1.—3. pārnēsumu, gāzi labāk strauji neaizvērt. Ņemot vērā, ka šādiem motocikliem „slidoša” sajūga nekad nav bijis un nekad arī nebūs, rēķinieties ar to, ka aizmugurējais ritenis, pārāk strauji palēninot kustību, var izslīdēt.

Bremzes. Nekādu pretenziju. Abu riteņu disku bremzes savu uzdevumu veic ļoti labi.

„Izlutinātiem” braucējiem, iespējams, būs

STAG auto gāzes iekārtas

ekonomija un ekoloģija

TRANSBALTĪJAS TIRDZniecības KORPORĀCIJA

Rīga, Maskavas iela 449
Tel.: 67266327, 29240101
www.transbaltija.lv

vēlme nomainīt priekšējās bremžu maģistrāles uz armētajām, lai tās kļūtu vēl informatīvākas, bet tas jau pēc katra braucēja paša vēlmēm. Standarta izpildījumā bremzes strādā pietiekami labi.

Vadītāja komforts: Kājas izstieptas uz priekšu un nedaudz ieliekas ceļos, torss viegli saliekts uz priekšu, ko vēl var vēlēties sportiskai braukšanai? Tajā pašā laikā šāda poza nenogurdina un ļauj veikt lielus attālumus bez īpašas piepūles.

Ņemot vērā sēdekļa konfigurāciju, apzīmējums „pasāžiera komforts” šim motociklam nebūtu pats piemērotākais.

Degvielas patēriņš pilsētā līdz 6,5 l/100 km, ārpus pilsētas — aptuveni 5,2 l/100 km.

Pievads uz aizmugurējo riteni ar kardānu, kas faktiski padara šo mezglu par mūžīgu, jo tas neprasa praktiski nekādas apkopes, izņemot periodisku (aptuveni reizi 15 000 km) eļļas maiņu reduktorā, visu motocikla ekspluatācijas mūžu.

Priekšējā luktura izmēri un apgaismes spējas ļauj justies pārliecinātam arī diennakts tumšajā laikā.

Vienīgais šā motocikla trūkums slēpjas tā skaitajos alumīnija diskos, kas brāžmainā sānu vēja strādā kā buras. Ja jūs neesat tam gatavi, tad kārtējā vēja brāzma var ievērojami mainīt motocikla trajektoriju.

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 KONDIACIONIERUS.
A. Deglava 60, Rīga, tālr. 67802480
mob. 29400989, www.autogaze.lv

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 nomaiņu, bremžu disku apvērpošanu.
- 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,
motorsa5@inbox.lv

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



A Tehniskais birojs



Latvijā aug autogāzes lietotāju skaits

Kaspars Bergmanis

Lielāko Latvijas sabiedrības daļu ziņas par degvielas cenu kāpumu vairs neizbrīna. Benzīns un arī dīzeldegviela kļūst arvien dārgāka, un cenu augšana ir rosinājusi daudzus autovadītājus pārdomāt braukšanas paradumus un jauna auto iegādi.

Uz galvaspilsētas ielām sastrēgumi nav tik izteikti kā pirmskrīzes laikā, un nav vairs jābrīnās, ka Latvijā vieglo automobiļu daudzums ir sarucis teju par 316 tūkstošiem.

Pēc CSDD datiem, uz 2013. gada 1. janvāri, Latvijā ir reģistrēti 618 274 vieglie automobiļi, bet, salīdzinot ar 2009. gadu, automobiļu skaits sarucis par 315 554 vienībām un atgriezies 2003. gada līmenī. 2003. gadā reģistrēti 10 383 vieglie automobiļi, kuri bija aprīkoti ar gāzi, un šādas automašīnas aizņēma vien 1,7 procentus no Latvijā reģistrēto vieglo automobiļu skaita.

Ekonomiskā krīze bija labs stimuls pārbūvēt savu automašīnu, lai braukšanai varētu izmantot gāzi, un daudzi tā arī darīja. Arī uzņēmumi sāka meklēt optimālus risinājumus, lai mazinātu izmaksas uz

degvielas rēķina. Diemžēl nopirkt jau ar gāzi aprīkotu jaunu auto faktiski nebija iespējams, bet, aprīkojot jaunu auto, īpašnieks varēja zaudēt garantiju. Situācija jaunu automobiļu tirdzniecībā mainījās pēc „Ford” dīlera izvērstām aktivitātēm. Tieši „Ford” dīleris sāka aprīkot ar gāzi jaunus automobiļus — „Fiesta”, „Focus”, „Mondeo” un „S Max”. Pērn „Rīgas taksometru parks” iegādājās piecdesmit „Ford S Max” un viņu konkurents „Baltic Taxi” — divpadsmit ar gāzi darbināmus taksometrus.

Arī citi auto dīleri seko „Ford” piemēram. Šobrīd „Renault”, „Dacia”, „Citroen”, „Honda” un „Suzuki” salonos var iegādāties jaunu automobili ar Latvijā uzstādītu gāzes iekārtu, nezaudējot rūpnīcas garantiju.

SIA „Latvijas propāna gāze”, modernizējot savu auto parku, iegādājās divdesmit divus „Renault Clio”, „Megane” un „Kangoo” automobiļus, kuri darbināmi ar Latvijā uzstādītu autogāzes iekārtu.

Juris Adijāns, SIA „EURO-AUTO” klientu konsultants:

„Rūpnieciski ar gāzi aprīkotos automobiļus „Renault” piedāvāja jau sen. Īsi pirms krīzes

Latvijas žurnālisti varēja notestēt ar gāzi darbināmu „Renault Megane”, bet pieprasīti tie nebija. Pircēji izvēlējās auto ar dīzelzinātni vai benzīna dzinēju. Krīze un tās radītās sekas mainīja daudz pircēju un pārdevēju uzskatus. Šodien pircējs skaita, kas viņam ir izdevīgāk. Arī mēs sākam piedāvāt ar gāzi aprīkotos automobiļus un vēršam klientu uzmanību uz to, ka rūpnīcas garantiju, pērkot auto ar Latvijā aprīkotu gāzes iekārtu, pircējs nezaudē. Faktiski „Renault” un „Dacia” piedāvā vairākus ar gāzi aprīkotos modeļus. Bet, ja tādu auto, kāds ir nepieciešams klientam, rūpnīca neražo, tad mēs paši veicam gāzes iekārtas uzstādīšanu klienta izvēlētajam automobilim. Nenoliedzami, šodien izdevīgāk ir braukt ar gāzi — pirmkārt, jauns auto ir lētāks nekā tāds pats ar dīzelzinātni, par nobraukto ceļa posmu arī tiek iztērēts mazāk lauk; otrkārt, pēcgarantijas posmā benzīna auto apkope un arī rezerves daļas ir krietni vienkāršākas nekā dīzelim.”

2013. gada janvārī Latvijā ir reģistrēti 38 417 ar autogāzi aprīkoti automobiļi, kopumā tie jau veido 6,2 procentus no visu reģistrēto vieglo auto skaita. Pirms desmit gadiem par

trūkumu tika uzskatīts mazais DUS tīkls ar gāzes uzpildes iespējām, bet šobrīd gāzes uzpildes staciju skaits nemitīgi aug; to gan nevarētu teikt par tradicionālās degvielas uzpildes stacijām. Arvien populārākas kļūst pašapkalpošanās gāzes uzpildes stacijas, kurās degviela ir lētāka nekā pilna servisa DUS.

SIA „Latvijas propāna gāze” autogāzes uzpildes tīkla vadītājs **Dmitrijs Sverčkauskis**:

„Jau trīs gadus pēc kārtas Latvijas degvielas tirgū ir vērojams autogāzes realizācijas pieaugums, kurš katru gadu tikai palielinās — 2010. gadā — +8 % (salīdzinājumā ar iepriekšējo), 2011. gadā — +27 %, bet 2012. gadā — +53 %.

Ir pilnīgi skaidrs, ka cilvēki vienkārši meklē iespējas, kā ietaupīt savu naudu. Ņemot vērā to, ka dzīve Latvijā katru gadu tikai padārdzinās, autogāzes izmantošana reāli palīdzētu samazināt braukšanas izmaksas uz pusi tiem cilvēkiem, kuriem mašīna ir nepieciešama. Gāzes uzpildes staciju tīkls Latvijā arī paplašinās, šobrīd darbojas aptuveni 150 GUS, un to skaits ar laiku tikai

pieaug.

Pēc oficiāliem datiem, 2012. gadā gāzes iekārtas bija uzstādītas 13 700 automašīnās. Tas ir rekords, bet mēs joprojām atpaliekam no Lietuvas, Polijas vai Nīderlandes, kur katrs trešais benzīna dzinēja vieglās automašīnas īpašnieks brauc ar gāzi. Ar tik lielu tirgotāju daudzumu mums, protams, jāpiedāvā saviem klientiem labāka gāzes kvalitāte par standarta cenām, ko iespējams nodrošināt, tikai strādājot ar tiem ražotājiem, kuri atbilst mūsu kvalitātes prasībām.”

Jauna auto iegāde, kurš aprīkots ar autogāzi un rūpnīcas garantiju, ir prātīgā izvēle. Aprīkojot savu automobili ar mūsdienu autogāzes sistēmu, kuru uzstāda auto dīleri, autovadītājs nejutīs jaudas zudumu vai gāzei raksturīgo smaku. Gāzes sistēmas apkopi auto dīleris veic vienlaikus ar regulāro tehnisko apkopi, kuru ir paredzējis auto ražotājs. Diemžēl ne visi dīleri savu tehnisko īpatnību dēļ piedāvā ar autogāzi darbināmus spēkratus, bet esošais piedāvājums spēs apmierināt jebkuru auto pircēju, kuram ir racionāla attieksme pret auto iegādi.



FREDA RIEPAS
R-13;14;15;16
protektori 7-9mm
**mazlietotas
Vasaras
RIEPAS**
Brīvības gatve 450, T. 28326308
Dreiliņi, T. 28683690
Bīķnieku iela 121, T. 26127651
www.ziemas-riepas.com

**STARTERI un
GENERATORI**
SIA IZDARIGS
Tālr. 67426389
Mob.: 20363735, 29510793
e-mail: izdarigs2@inbox.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

turbomotors
TURBOKOMPRESORI
• KVALIFICĒTS REMONTS
• jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
• speciālistu KONSULTĀCIJAS
Rīga,
Granīta iela 3
Tālr.: 28606746
25511121
info@turbomotors.lv
www.turbomotors.lv

**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

**LIGUMSS
PIEKABES**
Z/S «Kīršlejas»
**vairāk kā 30 veidu
PIEKABES**
Tirdzniecības laukumi
Rīgā, Smiltēnē, Valkā
Tālr: 2020 2333, 2020 5333
www.ligumss.lv

AUTO RITMS
AUTOEVAKUATORS
24H
T. 2255 5543

RADIATORI
TIRDZniecība, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA
RADIATORU SERVIS
KONDIcIONIERU UZPILDĪŠANA
Maskavas ielā 433B
tālr. 67372925
mob. t. 26517338
www.opozit.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

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem
Piedāvājam 5. pakāpes iesmidzināšanas
sistēmas, kā arī 1-4. pakāpes risinājumus.
Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%
Vestienas iela 2, Rīga
Tālrūnis: 29-29-66-13
www.corgas.lv