



4. lpp



6. lpp



8. lpp

*Nem
BEZMAKSAS
droši!*

AUTO info

www.autonews.lv

NOVEMBRIS
NR. 10 / 2013 (193)

A Degustācija

Agnis Krauja

Kad aizvadītājā vasarā saņēmām uzaicinājumu veikt degustācijas braucienu ar elektroautomobili „Opel Ampera” un centos saskaņot šo braucienu ar saviem nedēļas nogales plāniem, galvenais jautājums bija: vai ar šo elektromobili bez riska palikt ceļmalā var droši doties uz tāliem un dziļiem laukiem, kur uzlādes vietas nebūs pieejamas? Būtībā jau, pareizi formulējot, šis jautājums sasniedz patiesi globālu mērogu: vai „Ampera” ir pasaulē pirmais ikdienas lietošanai piemērots elektroautomobilis, kurš varētu būt arī ģimenes vienīgais auto?

Degustācija parādīja, ka „Opel Ampera” savā būtībā ir daudz komplicētāks un ambiciozāks inženierzinātnes sasniegums, nekā pirmajā brīdī izskatās. Speciālistu aprindās joprojām nav vienprātības par to, kas tas īsti ir — elektromobilis vai hibrīds.

Elektrība dara visu

«Opel Ampera» un «Toyota Prius Plug-in» degustācija



„Ampera” dzinējspēka sistēma apvieno 150 ZS vilkmes elektromotoru, 72 ZS strāvas ģeneratoru, 86 ZS 1,4 litru tilpuma benzīna

motoru un divus sajūkus. Visu kopā to sauc par „Electric Propulsion System”. Šo sarežģīto veidojumu vieno planetāro zobratu komplekts,

kas vienlaikus novada griezi arī uz riteņiem. „Ampera” pilnais nosaukums „General Motors” koncerna terminoloģijā ir „Extended

Range Electric Vehicle” (E-REV) jeb palielināta diapazona elektroauto, kas nodrošina auto gaitu vairāk nekā 500 km ceļa. Turklāt auto tikai ar elektrību var nobraukt 60—80 kilometrus. It kā maz, taču statistika rāda, ka Eiropā 80%

Turpinājums 4. lpp ➤

BRIDGESTONE

NEMAINĪGA KONTROLE

JAUNUMS!

BLIZZAK WS70

BLIZZAK SPIKE-01

www.bridgestone.lv

MUMS IR VAIRĀKI TRUMPJI, KURUS PIEDĀVĀJAM SAŅEMT ARĪ TEV - AUTOMĪLI!

MŪSDIENĪGAS ZINĀŠANAS AUTO NOZARĒ JAU SAŅĒMUŠI VAIRĀKI SIMTI AUTO SPECIĀLISTU!

JA TEVI INTERESĒ AUTOMOBILU:

- DIAGNOSTIKA
- KRĀSOŠANA
- AEROGRĀFIJA
- VAI VĒLIES KLŪT PAR:
- AUTOELEKTRIKI
- AUTOATSLĒDZNIEKU
- AUTOMEHĀNIKI

JA VĒLIES PROFESIONĀLI VEIKT TRANSPORTĒŠANAS PAKALPOJUMUS:

- 95. KODA APMĀCĪBA

IZGRIEZ ŠO KUPONU, REGISTRĒ TO MEŽA IELĀ 7, RĪGĀ UN SAŅEM JAU VIENU NO TRUMPJIEM -

- 10% ATLAIDI MĀCĪBĀM!

Piedāvājums spēkā līdz 30.12.2013.

Tālr.: 67408211, 26684949

www.buts.lv

SAMARIEŠU APVĒRŠĀ LATVIJAS

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)

Lētākās

JAPĀNU AUTO DAĻAS

www.japanautodalas.lv

Rīga, Matīsa 86A
T. 2923 4804

skype: gulbisa

www.euroauto.lv ; www.musamotors.lv

PARŪPĒJIETIES PAR DROŠĪBU!

ZIEMAS APKOPE RENAULT UN DACIA AUTOMOBILĒM

Līdz **40% ATLAIDE** REZERVES DAĻĀM

RENAULT SERVISS

IZMANTOJIET 40% ATLAIDI DAŽĀDĀM RENAULT UN DACIA REZERVES DAĻĀM UN PIEDERUMIEM! LABĀS ROKĀS. PAR LABĀM CENĀM.

Akcija spēkā 01.11.2013.-28.02.2014.

EURO AUTO SIA, RĪGA, SKANSTES IELA 2a, TĀLR. 67614486; RAUDAS IELA 12, TĀLR. 67364554
MŪSA MOTORS RĪGA SIA, RĪGA, KĀRĻA ULMAŅA GATVE 5, TĀLR. 67066111

Kas tas ir? - Dzīvo garāžā, spīd krāsā un rūc motorā! - Zināšanas autoremonta nozarē!

Ko par automašīnām, auto remontu un auto nozari kopumā var pastāstīt tās speciālisti? To mums pastāstīs mācību centra „BUTS” autoremonta nodaļas vadītājs Ēriks Kamergrauzis, kurš, jāatzīst, ziemas sezonas tuvošanos sagaida ar plašu smaidu un kuplu apmācāmo skaitu Rīgā, Meža ielā 7.

Auto entuziastu netrūkst. Citi izvēlas apgūt profesionālas un specifiskas iemaņas auto remontā intereses vadīti, citi – nepieciešamības dēļ, savukārt citi – lai papildinātu jau esošās zināšanas, atbilstoši mūsdienu auto nozares attīstībai un jaunākās paaudzes risinājumiem.

- Kādi ir Jūsu novērojumi, vai izglītojamo pieprasījums autoremonta jomas apmācību programmās pieaug vai kritas?

Ja man jāspriež par izglītojamo kāpumu vai kritumu 22 gadu šķērsgrīzumā, kas ir mācību centra „BUTS” faktiskais vecums, tad pilnīgi noteikti esam novērojuši kāpumu! Kopumā šos rādījumus nosaka sezonālitate un ekonomiskais stāvoklis valstī. Ja jāsalīdzina situācijas, kas bija pirms septiņiem, pieciem un trīs gadiem – esam piedzīvojuši izteiktu pieaugumu, strauju kritumu un pakāpenisku pieaugumu.

Raugoties nākotnē, paredzu, ka kāpums turpināsies tikpat raiti, kā pēdējos divus gadus. Jaunu zināšanu un prasņu apguve būs nepieciešama kā jauniem auto apkāpes speciālistiem, tā arī topošajiem, jo mašīnbūves industrija rūpējas, lai uz veciem zināšanu lauriem sēdēt nebūtu iespējams!

Mūs izvēlas ne tikai individuāli interesenti, bet arī uzņēmumi savus auto jomā nodarbinātos speciālistus apmāca pie mums.

- Jūs piedāvājat plašu apmācību klāstu. Kuras specialitātes ir pieprasītākas?

Nemot vērā, ka mūsu darbība vērsta uz izglītības risinājumu piedāvāšanu, esam tos izstrādājuši atbilstoši klientu vajadzībām un darba tirgus prasībām. Īpašsvars starp izglītojamiem, kas izvēlas mācīties profesiju vai tiem, kas vēlas pilnveidot zināšanas nav radikāls, taču ir atsevišķi faktori, kas, kad un kā nosaka šo programmu apguvi. Lai spriestu par tendencēm, jāatzīmē, ka šos faktorus,



diemžēl neietekmējam nedz mēs, nedz Jūs, nedz arī izglītojamie, bet situācija nozarē kopumā.

Jāatzīmē, ka kopš mācību centrs „BUTS” ir deleģēts kā Profesionālās kompetences novērtēšanas institūcija, netrūkst interesentu,

kas izvēlas apliecināt savas praksē gūtās zināšanas kvalifikācijas eksāmenā un vienas dienas laikā saņemt valsts atzītu dokumentu. Šis ir lielisks risinājums tiem, kas gadiem strādā autonomā, taču nevar sevi pilnvērtīgi piedāvāt darba tirgū. Pašlaik ir iespējams veikt profesionālās kompetences novērtēšanu autoatslēdznieka un autoelektrika profesijās.

Apgūt neformālās izglītības programmas visbiežāk izvēlas autoentuziasti, kuri jauniegūtās prasmes steidz pielietot savās garāžās, kā arī nozarē nodarbinātie, kuri vēlas pilnveidot esošās zināšanas. Pēc novērojumiem pieprasītākas ir aerogrāfijas, automobiļu ritošās daļas diagnostikas, automobiļu krāsošanas tehnoloģijas un automobiļu elektroiekārtu diagnostikas un remonta izglītības programmas.

Īpaši vēlos izcelt 95. koda apmācības, kas aktuālas C un D kategorijas transportlīdzekļa vadītājiem, lai drīkstētu veikt algotu transportlīdzekļu vadītāja darbu. Protams, šo apmācību programmu var apgūt arī mūsu mācību centrā Aizkrauklē, Cēsīs, Talsos, Jēkabpilī un Rīgā.

- Kas autoentuziastus piesaista

apgūt zināšanas pie Jums?

Kā liecina statistika, tad lielākā daļa izglītojamie izvēlas mācīties pie mums draugu vai radnieku ieteikumu mudināti. Neslēpšu, par to man ir patīess prieks, jo labas atsauksmes apliecina izglītības kvalitāti. Esam saņēmuši uzslavas par materiāltehnisko bāzi, pieredzes bagātajiem pedagogiem, kā arī individuālo pieeju katram izglītojamam.

- Kādi, jūsuprāt, ir ieguvumi, izglītojoties autoremonta nozarē?

Pirmkārt, šie ieguvumi ir nenovērtējami, kā jau jebkuras zināšanas. Izglītojamie zināšanu rezultātā gūst risinājumus dažādās dzīves situācijās, kas reizēm neaprobežojas vien ar izpausmēm garāžās. Piemēram, apgūtās aerogrāfijas prasmes iespējams pielietot, apgleznojot arī citas virsmas – datora korpusus, gleznas, ķiveres u.tml. Esmu pārliecināts, ka mūsu izglītojamie gūtās zināšanas īsteno kā darba vidē, tā arī sava prieka pēc. Pieņemot, ka mūsdienās automašīna ir katrā ģimenē, apgūto zināšanu būtiskākais ieguvums ir spēja savu spēkratu lietot droši un ekonomiski!

Latvieši - labākie autovadītāji Eiropā

Tuvojas ziemas sezona, kas parasti pārsteidz mūs nesagatavotus un bieži vien ir iemesls satiksmes haosam lielajās Eiropas pilsētās. Latvijas šoferiem šādi braukšanas apstākļi ir ierasti, un Eiropā strādājošo latviešu autovadītāju profesionalitāte saņem arvien augstāku novērtējumu no darba devējiem.

Stāsta Leons Gembls (Mr.LeonGamble), Londonas kompānijas Rushcouriers dispečeru dienesta vadītājs: “Pie mums strādā vairāki latviešu šoferi, un jāsaka, ka viņi ir vienreizēji - ļoti ātri mācās, ātri apgūst pilsētu, un ļoti labi spēj izmantot navigācijas sistēmas savā darbā. Parasti jaunam šoferim paiet vismaz mēnesis, kamēr viņš spēj izpildīt to darba apjomu, kuru latviešiem var uzticēt jau pēc nedēļas. Bez tam – viņi ir gatavi braukt jebkādos laika apstākļos.”

Latviešu uzņēmums „123 Drivers” sadarbībā ar „Amitours London” nodarbina vairāk nekā 90 autovadītājus no Latvijas - projekts iepriekš Latvijas medijos ieguvis apzīmējumu neticams latviešu veiksmes stāsts Londonā. Uzņēmuma pārstāvji norāda, ka latviešu šofera pozitīvais tēls palīdz iegūt klientu un partneru uzticību.

„Mēs veicām nelielu aptauju mūsu Londonas partneru vidū, jautājot, ar ko viņiem asociējas latvieši. Atbildes bija ļoti neviennozīmīgas – zinām, ka poļi ir labi strādnieki, ka lietuvieši pie pirmās izdevības veido savu biznesu, bet latvieši... jā, nu zinām,

ka jūsējie ir labi šoferi... Tāpēc mēs kā uzņēmums apzināti popularizējam šo latviešu autovadītāju tēlu – gribam, lai Eiropā katrs, izdzirdot vārdu latvietis, asociē to ar apzīmējumu labs šoferis”, stāsta kompānijas „123 Drivers” pārstāvis Kaspars Šimanis.

Pasažieru pārvadājumos svarīga ir ne tikai braukšanas prasme, bet arī komunikācija ar klientu un kopējā apkalpošanas kultūra. Latviešu puīši ar savu inteligenci, pārliecību uz ceļa un neuzbāzīgi laipno attieksmi uztur ļoti augstu kvalitātes standartu.

Kā stāsta „Amitours London” autovadītāji Kaspars Radziņš un Rolands Karavackis, sākumā jāpierod pie dažādām atšķirībām, piemēram, stūres auto labajā pusē. Šoferi gan mierina - pēc nedēļas pie tā pierod visi! Satiksme Londonā ir intensīva, un sastrēgumi var būt pat nakts vidū. Savukārt sodu sistēma par satiksmes noteikumu pārkāpumiem ir ievērojami bargāka kā Latvijā. Ielās izvietots liels skaits video novērošanas kameru, kas fiksē katru pārkāpumu, un divu nedēļu laikā pārkāpējam nosūta soda kvīti kopā ar pārkāpuma video vai foto. Ja sods netiek samaksāts laicīgi, tad ik pēc divām nedēļām tas tiek dubultots. Stingrā sodu sistēma gan nesatrauc latviešu autovadītājus, jo viņi novērtē augsto braukšanas kultūru Londonā un atzīst, ka šāda sistēma palīdz disciplinēt satiksmes dalībniekus.

“Mēs apzināmies, ka iemācīties braukt pa Londonu nav vienkārši, un darbiniekiem pir-



majā gadā ļaujām mācīties, parādot, kā orientēties Londonas satiksmē. Tas nozīmē, ka pirmajā gadā šoferis saņem 900 mārciņu (742 latu) minimālo algu neatkarīgi no veikto

pasūtījumu skaita,” saka “123 DriversLtd.” pārstāvis Kaspars Šimanis.

Otrajā gadā garantētā summa ir 1100 mārciņu (1000 latu) apmērā, trešajā gadā

garantētā alga pieaug līdz 1500 mārciņu (1250 latiem), un līguma termiņa beigās tiek izmaksāts 5000 mārciņu (4160 latu) liels lojalitātes bonuss.

Papildus ikmēneša atalgojumam uzņēmums darbiniekiem nodrošina dzīvesvietu Londonas tuvējā centrā un sedz komunālo pakalpojumu izmaksas, kā arī nodrošina tehnisko ekipējumu darbam - jaunākās paaudzes “MercedesBenz” automašīnas un planšetdatoru ar iebūvētu GPS sistēmu, apgalvo uzņēmumā.

„123 Drivers” personāla daļas vadītāja Svetlana Puģejainformē, ka uzņēmuma atlasītie autovadītāji brauc Parīzē, Londonā, un Francijas Alpos. Tieši labās atsauksmes no klientiem ļāvušas uzsākt projektu Londonā, kuram šobrīd tiek meklēti vairāk nekā 500 biznesa klases autovadītāji. Turklāt - uzņēmums rūpējas par to, lai darbinieki saglabātu saikni ar Latviju – darba grafiks tiek veidots tā, lai šoferi regulāri varētu atpūsties Latvijā.

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: doksi@navigator.lv
 www.japanautoparts.lv

PIEKABES āķi
 AR E-20 CERTIFIKĀTU

izpūtēji,
 auto aksesuāri
 VAIRUMĀ, MAZUMĀ, UZSTĀDĪŠANA UN SERVIS
 lietie disk, riepas, autokosmētika
 DBV, eļļas

Maskavas iela 446c
 tālr. 66116670, 28618021
WWW.FARKOP.LV

Elektrība dara visu

«Opel Ampera» un «Toyota Prius Plug-in» degustācija

Turpinājums no 1. lpp

auto lietotāju ikdienā nobrauc ne vairāk kā 60 kilometrus. Vairums hibrīdu brauc ar elektrību tikai dažus kilometrus un velosipēda ātrumā, bet „Ampera” pat nedomā iedarbināt benzīna motoru, ja vien akumulatorā ir elektrība. 150 zirgspēku dzinējs 1,7 tonnas smagā vidējās klases automašīnā tāpat nebūtu nekāds „nikulis”, bet tikpat jaudīgs elektromotors tiešām izaicina fizikas likumus. Tad, kad akumulators ir tukšs, benzīndzinējs ieslēdzas, lai darbinātu ģeneratoru un ražotu elektrību, bet braukšana paliek tikpat dinamiska! Latvijā šis automobilis tiek piedāvāts ar piecu gadu garantiju, kas apliecina revolucionārās E-REV tehnoloģijas uzticamību. Ar litija jonu akumulatoru baterijas garantiju — astoņi gadi jeb 160 000 km nobraukuma — „Opel Ampera” šobrīd ir līderis starp saviem konkurentiem elektroauto segmentā.

Tā kā «AutolInfo» degustāciju labākās tradīcijas prasa divu automobiļu salīdzināšanu, mūsu izvēle krita uz „Toyota Prius”, kas savā jaunākajā veidolā „Plug-in” arī ieguvusi elektrības šepseļi uzlādēšanai no sadzīves 230 V elektrotīkla. „Toyota” ir pasaulē lielākais hibrīda automobiļu ražotājs ar vairāk nekā 4,3 miljoniem pārdotu modeļu kopš pirmās paaudzes „Prius” laišanas klajā 1997. gadā. Mūsdienās „Prius” ir kļuvis teju par atsevišķu zīmolu, kas simbolizē videi draudzīgas tehnoloģijas. Tie, kas papildus maksā par hibrīdtehnoloģiju, grib, lai citi to redz! Tādēļ šo auto forma jau pa gabalu pasaka, ka braucējs ir pasaules glābējs, kas cenšas par katru cenu attālināt ikviena jauna naftas urbuma radītu rētu mūsu planētas sejā. Un tādēļ šādus auto privātajā dzīvē iecienījušas Holivudas filmzvaigznes. Pirms gadiem trim nodegustējām arī trešās paaudzes „Toyota Prius HSD”, kas apvieno 1,8 litru benzīna dzinēju, elektromotoru un variatora transmisiju. 2011. gada septembrī Frankfurtes autošovā debitēja „Toyota Prius Plug-in”, kas pārdotā nonāca 2012. gada vasarā. „Plug-in” faktiski ir tas pats standarta „Prius”, tikai ar atšķirību, ka tā akumulatorus var uzlādēt arī no parasta elektrības tīkla. „Plug-in” modifikācija aprīkota ar litija jonu akumulatoru bateriju, ko ar kabeļa palīdzību savieno ar 230 V mājas elektrotīkla rozeti. Pēc 2 stundām ir uzlādētas 4,4 kilovatstundas,

kuru pietiek, lai nobrauktu 20 kilometrus, vajadzības gadījumā attīstot līdz pat 90 km/h. Tas ir liels solis uz priekšu, ja salīdzinām ar parasto „Prius”, kas ar elektrību varēja nobraukt vien 2 kilometrus, turklāt — ne ātrāk kā velosipēds. Kad akumulatori ir izlādējušies, brauciens turpinās hibrīda režīmā (elektrība + benzīns), kamēr vien bākā ir benzīns. Šādā veidā „Plug-in” hibrīdam izdodas demonstrēt iespaidīgi zemu degvielas patēriņu — tikai 2,2 litrus uz 100 km. Tiesa — pie strāvas pieslēdzamās modifikācijas cena ir par 10 000 eiro lielāka. „Toyota” apgalvo, ka bateriju mūža ilgums ir 10 tūkstoši uzlādes reižu. Jāņem vērā, ka litija jonu baterijas aizņem zināmu vietu, tādēļ nākas upurēt daļu no bagāžas nodalījuma. Savukārt auto svars palielinās par 130 kg, sasniedzot pusotru tonnu. „Toyota Prius” arī savā jaunākajā veidolā nemaz nepretendē uz elektromobiļa statusu, tas ir un paliek „Hybrid” modelis, un tā ir būtiskākā atšķirība no „Ampera”.

Elektromobilis vai tomēr hibrīds?

2008. gada 16. septembrī „General Motors” koncerna 100 gadu jubilejas svinību laikā viceprezidents Bobs Lucs vairāku tūkstošu viesu un žurnālistu klātbūtnē demonstrēja „Opel Ampera” amerikāņu dvīni — „Chevrolet Volt”. Gadu ātrāk — 2007. gadā — Detroitā notiekošajā NAIAS izstādē šis auto kļuva par galveno eksponātu. Un kā nu ne, jo pirmo reizi plašākai publikai bija iespēja iepazīties ar auto, kurā ir gan iekšdedzes dzinējs, gan elektromotors un litija jonu akumulatoru bateriju bloks ar iespēju to uzlādēt mājās no sadzīves 230 V elektrotīkla! Kā jau noprotat, „Opel Ampera/Chevrolet Volt” ir simtprocentīgs amerikāņu auto. Savulaik „GM” programma „E-Flex”, kuras ietvaros tapa „Volt/Ampera” automobiļi, zinātnes centrā Detroitas piepilsētā Vorenā no visas pasaules sapulcināja gandrīz 500 „General Motors” inženierus un dizainerus. Kopš 2010. gada decembra „Ampera” un „Volt” tiek ražoti „GM” rūpnīcā Detroitas piepilsētā Hemtremkā, bet to akumulatoru modulis — citā Detroitas piepilsētā, Braunstaunā. Būtibā tas ir viens un tas pats



auto, kas kontinentālajā Eiropā pazīstams kā „Opela Ampera”, Lielbritānijā — kā „Vauxhall Ampera”, bet tālajā Austrālijā to pazīst ar zīmolu „Holden”. Šim tehnikas brīnumam bija jāsasniedz pirmie pasūtītāji jau 2011. gada rudenī. Taču „Opel” bija spiests gaidīt, līdz tika kļiedētas aizdomas par iespējamo ugunsbīstamību „Chevrolet Volt” hibrīda akumulatoru baterijā. Eiropā „Ampera” tirdzniecība sākās 2012. gada februārī, bet jau martā, Ženēvas izstādes priekšvakarā, „Amperai” tika piešķirts „Gada auto 2012” tituls. Tūlīt pēc uzvaras nominācijā „Gada Auto” „Opel Ampera” izcīnīja uzvaru arī 13. starptautiskajā Montekarlo elektrisko automašīnu un alternatīvo dzinējspēku rallijā, kurā piedalījās 30 dažādi autoražotāji, kopumā 130 ekipāžas. Četrus „Ampera” automašīnas ierindojās labāko desmitniekā, bet ekipāža Bernārs Darnišē un Žozefs Lamberts pārspēja visus. Jā, pie „Ampera” stūres patiešām bija sēdies leģendārais franču rallija pilots, 7 pasaules čempionāta posmu (ieskaitot 1979. g. ralliju Montekarlo) uzvarētājs Bernārs



Darnišē, tāpat kā viņa senais cīņu biedrs Žans Klods Andruē, kurš citu „Ampera” mašīnu aizvadīja līdz finišam septītajā vietā.

„Opel” savu modeli „Ampera” sauc par elektroauto. Taču atšķirībā no simtprocentīgā

elektroauto „Nissan Leaf” „Ampera” motortelpā uzstādīts arī benzīna dzinējs. „Opel” apgalvo, ka tas tikai darbinot ģeneratoru un nodrošinot elektriskās strāvas ražošanu, bet riteņus pa tiešo it kā negriežot.

Pārsteidz ziemu!

Ilze Aperāne

Rudens oktobrī bija patīkams ar siltu laiku un daudzi autovadītāji steigza izmatot iespēju savlaicīgi sagatavot savus auto ziemai. Oktobra nogalē sākās logu slotiņu „Champion” un auto lampu „Osram” oficiālā izplatītāja Latvijā - uzņēmuma „Getz Bros & Co (Latvia) Ltd.” - rīku ražotāja „Bridgestone”, apdrošināšanas kompānijas „Seesam Insurance AS” un Latvijas Autoinženieru asociācijas rīkotā kampaņa „Pārsteidz ziemu!”. Tās laikā jau ortro gadu autovadītājiem bez maksas tiek piedāvāta iespēja pārbaudīt galvenos auto mezglus, kas nodrošina drošu braukšanu ziemas apstākļos. Pirmajās divās

kampaņas dienās – 18. un 19. oktobrī – pārbaude veikta 150 automašīnām.

Kampaņas „Pārsteidz ziemu!” mērķis - informēt autovadītājus par automašīnas sagatavošanu ziemai un veikt diagnostiku galvenajos automašīnas mezglos, kas nodrošina drošu pārvietošanos ziemas apstākļos. Pārbaude ietver: riepu protektora un spiediena mērījumu, akumulatora jaudas mērījumu, kā arī logu slotiņu nolietojumu diagnosticešanu. Ņemot vērā, ka riepu kvalitātē tiešā veidā ietekmē drošību uz ceļa ziemā, „Bridgestone” mārketinga un mazumtirdzniecības attīstības vadītājs Baltijas valstīs Intars Vizbulis iezīmē 3 galvenos faktorus, kuri jāņem vērā, izvēloties braukšanas stilam un laika apstākļiem piemērotas riepas: „Riepas ir vienīgais saskares punkts starp

automašīnu un ceļu, pa kuru tiek braukts. Tādēļ pirms riepu iegādes jāizvērtē, vai konkrētajam auto šīs riepas būs pietiekami drošas. Ziemas riepu, kuru protektora dziļums ir mazāks par 4 mm, lietošana ir aizliegta. Ja riepu protektors atlicis 4-6 mm, jāizvērtē, vai riepas vēl būs kvalitatīvas, lai ar tām aizvadītu veselu ziemu, vai arī jau tagad labāk iegādāties jaunu riepu komplektu. Regulāri (vismaz reizi mēnesī) vai pirms garāka brauciena jāpārbauda spiediens riepiņās, lai izvairītos no pagarināta bremzēšanas ceļa, manevrēšanas problēmām un nepareiza protektora nodiluma.”

Vairums kampaņas pirmajās divās dienās aptaujātie dalībnieki atzina, ka tieši riepas ir tā automašīnas rezerves daļa, kurai autovadītāji pievērš vislielālo vērību, gatavojoties ziemas sezonai.

Kā rāda dati par kampaņas pirmo divu dienu laikā pārbaudītajām automašīnām, trešajai daļai ieteicams nomainīt ziemas riepas nepietiekama protektora dziļuma dēļ.

Tāpat autovadītājiem ieteicams lielāku vērību pievērst riepu spiedienam – sekot, lai tas ir atbilstošs automašīnas ražotāja ieteiktajam.



Līdzīgi kā Andra Dambja konstruētajā rallijreidu prototipā „OScar eO”. Atšķirībā no īstajiem elektroauto, kurus ierobežo vajadzība mainīt vai uzlādēt akumulatoru moduli, „Ampera” pilnībā izslēdz bažas kaut kur palikt pusceļā tikai tāpēc, ka izlādējušies akumulatori. Kas īsti „Amperai” ir vēderā? Automobilis izveidots uz globālās „GM Delta II” platformas. Piekare — priekšā uz pusrāmja balstītas „McPherson” statnes. Aizmugurē — pusatkarīgā sija. 16 kWh bateriju bloks novietots īpašā izpresētā T veida nodalījumā nesošās virsbūves grīdā. Priekšējo riteņu piedziņa tiek veikta no 111 kW elektromotora (150 ZS jauda un 370 Nm griezes moments).

ģeneratoru, kurš savukārt lādē akumulatoru bloku, no kura tiek ņemta elektroenerģija vienīgajam riteņu piedziņas dzinējam — elektromotoram. Šim nolūkam vidēji tiek patērēti 1,6 litri benzīna uz 100 km ceļa, nodrošinot vairāk nekā 500 km mobilitāti. „General Motors” inženieri motortelpā šķērsām novietoto jaudas iekārtu (111 kW elektromotors, 54 kW ģenerators, 1,4 litru iekšdedzes motors un planetārais reduktors sakomponēti vienotā blokā) nosaukuši par „Electric Propulsion System”. Konstrukcija ir ļoti interesanta, jo elektromotora-ģeneratora abos galos uzstādīti sajūgi. Sistēma darbojas līdzīgi kā VW divsajūgu transmisijas, taču šeit

dzinējam, kas visos apstākļos ir un paliek galvenais spēka avots. „Opel Corsa” benzīnmotora klātbūtne liek „Ampera” oficiāli saukt par hibrīdu, un tādēļ kaimiņzemē lgaunijā elektromobilijem pieejamās 18 000 eiro valsts dotācijas vietā tās pircējam tiek izsniegti „tikai” 12 000. Arī tas ir pietiekami daudz, lai apsvērtu iespēju izcelties, kļūstot par īpašnieku tik neparastai automašīnai, kas bez dotācijām maksā vismaz 43 000 eiro jeb tikpat, cik „Opel Insignia OPC” ar visu riteņu piedziņu un 325 zirgspēkiem. Pateicoties dotācijām, igaunis no savas kabatas par „Ampera” maksās tikpat, cik maksātu par „Opel Astra” ar dīzeļi. Kārtējais iemesls mums apskaut „eestipois”...

Ampera — auto ar pārsteigumiem

Alternatīvā dzinēja auto nav jāizskatās dīvainam kā braucošam lakotam gludeklim, tām ir jāizskatās stilīgam kā „Opel Ampera”! Jā, pieredze rāda, ka parasti elektromobilu un hibrīdu dizains nav starp pašiem pievilcīgākajiem, jo auto virsbūves plūdlīnijas vairāk pielāgotas nevis estētiskam baudījumam, bet gan vēja pretestības mazināšanai. „Ampera” radītāji gājuši citu ceļu, taču ieguvuši cienījamu vēja pretestības koeficientu — 0,29. Tas ir tikpat, cik dīvainajam „Nissan Leaf”, bet „Toyota Prius” sasniegusi 0,25. Vizuāli „Ampera” dizains atgādina četrdurvju kupejas, bet sānskatā —



Ģeneratoru lādējošā atmosfēriskā 1,4 litru „Ecotec” 86 ZS (pie 4880 apgr. min) benzīnmotora (tāds pats kā „Opel Astra” vai „Corsa”) apgriezieni atkarīgi no ģenerators slodzes. Elektroauto gaitas ilgtspējība ir tieši atkarīga no vadītāja iemaņām, tādēļ nav jābrīnās, ka „Ampera” tehniskajos datos norādīts, ka elektriskajā režīmā — ar litija jonu akumulatoru bloka pilnu uzlādi — auto var nobraukt no 40 līdz 80 kilometrus. Braucot elektriskajā režīmā, „Ampera” patērē 16 kWh elektroenerģijas uz 100 km ceļa. Tukša akumulatoru bloka pilnīga uzlāde no sadzīves elektrotīkla 230 V pieņemama teorētiski aizņem vien četras stundas. Braucot, kad akumulatori ir tukši, automātiski ieslēdzas 1,4 litru benzīna motors, lai darbinātu 54 kW

tā ir papildināta ar variatora darbības principu. Speciālistu rindās joprojām nav vienprātības par to, kas „Ampera” īsti ir — elektromobilis vai hibrīds. Tā kā riteņus griež 110 kilovatu elektromotors, bet 1,4 litru benzīna dzinējs tikai ražo tam elektrību, „Ampera” var uzskatīt par elektrotransporta vienību. Taču tehniski izglītotu ļaužu vidū nebeidzas diskusijas par viltīgi konstruēto „Ampera” transmisiju, kuras planetāro zobratu biežņa varot sajūgt benzīna dzinēju pa tiešo ar riteņiem. Jā, britu eksperti izpētījuši, ka augstos šosejas ātrumos, īpašos brīžos, kad tas visvairāk nepieciešams, benzīna dzinējs var iedarboties uz riteņu griešanas procesu caur motoru/ģeneratoru, taču tikai ar mērķi palīdzēt galvenajam elektriskajam

gandrīz vai NASCAR sacīkšu vāgus. Dizaineram Stefanam Arndtam patiešām izdevies atmiņā paliekošs priekšgals, jo galvenie starmeši un bamperā izvietotie dienasgaismas lukturi veido viengabalainus galvenās optikas blokus, kas atgādina savstarpēji pretēji vērstus bumerangus. Kombinācijā ar milzīgo vējstiklu un pamatīgo valcējumu plakanajā motora pārsegā „Ampera” priekšpusē dizains paliek atmiņā jau no pirmā skata. Līdzīgi bumeranga tipa lukturu bloki vēlāk parādījās „Opel” minivena „Zafira Tourer” dizainā. Kopumā „Ampera” dizains ir tik oriģināls, ka mierīgi varētu piesaistīt arhitektus, māksliniekus un citu radošo profesiju pārstāvjus. Es šādu atraktīvu

Turpinājums 7. lpp ➤



Halogēna efekts



Standarta H7 gaisma Xenon Ultima gaisma



+120%

Nr.1 pasaulē - līdz 120% vairāk gaismas uz ceļa

- Pasaulē pirmā spuldze, kas dod par 120% vairāk gaismas kā parastā spuldze
- Pildīta ar 100% ksenona gāzi. Tālāks gaismas stars ļauj nodrošināt lielisku redzamību pat vissliktākajos laika apstākļos
- Atbilst CSDD standartiem un ir nomaināma tāpat kā parastā spuldze



Skatīties salīdzinošo video



Up to **120% more light on the road**

Available in H7, H7 and H4. Advanced lighting for your car. See the difference for yourself.

OFICIĀLAIS PĀRSTĀVIS

AUTOEUROPA

precis tavam auto

Amālijas iela 13, Rīga
T: +371 6761 5144
Fakss: +371 6786 0058
www.autoeuropa.lv



KAMĒR BAUDĪSIET KAFIJU UN CEPUMUS,
MĒS NOMAINĪSIM
RIEPAS JŪSU AUTOMAŠĪNAI



REĢISTRĒJIETIES WWW.AUTOBRAVA.LV/FIATRIEPAS

AUTORIZĒTS FIAT SERVISS SIA „AUTOBRAVA” GUNĀRA ASTRAS IELA 5, RĪGA. TĀLR. +371 671 462 57

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

WV AUTO
news.lv

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

Strādā LONDONĀ dzīvo LATVIJĀ





Uzņēmīgie un uzņēmīgās, kam patīk vadīt auto!

Piedāvājam autovadītāja darbu Londonā

- 📍 Nodrošināta dzīves vieta
- 📍 Darbs ar jaunu Mercedes Vito, izmantojot GPS un planšetdatoru
- 📍 Bezmaksas dokumentu noformēšana un apmācība darbam
- 📍 Darba grafiks ar iespēju regulāri apmeklēt Latviju
- 📍 Karjeras izaugsmes iespējas

Turklāt, Londonā tevi jau gaida lielisku kolēģu komanda no Latvijas.

Prasības kandidātiem

- 📍 B kategorijas autovadītāja apliecība vismaz 5 gadi
- 📍 Angļu sarunvalodas zināšanas

Sūti CV uz e-pastu info@123drivers.lv vai zvani **67297733**

123 DRIVERS

123drivers.lv



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



Auto mobilā darbnīca - ērti un droši



Nereti darbi, kas saistīti ar dažādu iekārtu tehnisko apkopi vai remontu, ir jāveic izbraukumā. Lai veiktu izbraukuma darbus, remonta brigādēm dažreiz pietiek pat ar mazgabarīta auto, kuru izmato specifiskā darba vajadzībām, bet tādā transportlīdzeklī, ja nav kārtības, ir grūti kaut ko atrast vai nostiprināt, jo gluži vienkārši tie tam nav paredzēti. Iegādājoties komerctransportu, rodas pirmais iespaids, ka telpas problēma ir atrisināta, bet tas ir tikai daļēji. Lielākā auto ir vairāk vietas instrumentiem un materiāliem, tāpēc vairāk vietas arī nekārtībai. Tādos apstākļos vajadzīgo instrumentu vai materiālu bieži vien vienkārši nevar atrast, pat ja tas tur atrodas. Un tādos gadījumos rodas

nepieciešamība braukt pēc it kā nozaudētās lietas, un tas, protams, ir zaudēts laiks, nauda un neapmierināts klients. Ergonomiska darba vieta ļauj ietaupīt ne tikai laiku, bet arī veselību. Citos gadījumos pietiek ar nelielu auto, lai pārvadātu vajadzīgās lietas, bet neērtības sagādā strādāšana šādos apstākļos. Cilvēkam nākas ar saliektu muguru meklēt materiālus vai instrumentus. Kāda ir alternatīva? Šādai problēmai lielisks risinājums ir „Aluca” dubultās grīdas ar atvilktnēm. Izvelkot līdz pat 1640 mm garo atvilktni, meistars tiek klāt vajadzīgajām lietām, neiekāpjot automašīnā. Dubultā grīda iztur 700 kg lielu svaru.

Satiksmes drošības jautājums nav mazsvarīgs. Braucot ar auto, kurā ir

nenostiprināta krava un instrumenti, nevajag pat sadursmi, pietiek ar strauju bremzēšanu vai strauju stūres rata pagriešanu, lai pāris kilogramu smags nenostiprināts instruments pārvērstos par lielgabala šāviņu, kurš labākajā gadījumā sabojā tikai virsbūvi. Mobilo darbnīcu ražotājs „Aluca” ļoti nopietni pievēršies šim jautājumam un ir veiksmīgi veicis triecientestu savam aprīkojumam.

Latvijā jau krietnu laiku veiksmīgi strādā uzņēmums „Pinole”, kurš specializējies dažādu integrēto iekārtu izgatavošanā un uzstādīšanā, lai komerctransportu ar tādām aprīkot.

Juris Petrovs, SIA „Pinole” darba vadītājs: „Esam vācu uzņēmuma „Aluca” oficiālie pārstāvji Baltijas valstīs, un desmit gadu laikā ir uzkrāta ievērojama pieredze. Atskatoties uz paveiktajiem darbiem, varu apgalvot, ka nav divu vienādi aprīkoto automobiļu. Ir individuāla pieeja katram. Vispirms mēs uzklaušām klienta vēlmes, lai izprojektētu tādu mobilās



darbnīcas aprīkojumu, kas paredzēts klienta darba specifikai. Alumīnija sistēmas mēs pasūtām „Aluca” rūpnīcā, bet metāla — izgatavojam paši. Kad plaukti izgatavoti, to montāža nereti aizņem dažas dienas, ieskaitot arī ekspertīzi reģistrēšanai CSDD uz mūsu izstrādāto projektu un dokumentācijas bāzes, jo mainās auto svars un dažreiz arī kategorija. Nereti klients iegādājas jaunu auto, un mēs pārīekam iekārtas, jo to mūžs ir krietni garāks nekā automašīnai. „Pinole” centrā aprīkoto automobiļu gamma sākas ar dienesta suņu pārvadāšanas krātiņiem un beidzot ar mobilaļiem veikaliem un laboratorijām.”

Mobile darbnīcu aprīkojumu izmanto visās attīstītajās valstīs, arī Latvija nav izņēmums. Lai gan pie mums ar auto aprīkošanu nodarbojas jau sen, tieši pēdējos gados ir augusi interese par aprīkojumu un dažādo

piedāvājumu atšķirībām. Galvenās atšķirības ir kvalitāte un izmantotie materiāli, kam jāpievērš lielākā uzmanība. Nekvalitatīvi produkti vienkārši neiztur slodzi, kāda ir uz mūsu ceļiem, sevišķi — ja izbraukumos ir jādodas uz novadiem, kur jāpārvietojas pa grants segumu. Otrā atšķirība ir materiālos, kuros galvenokārt izmanto krāsotu tēraudu vai alumīniju. Alumīnija darbnīcām ir liela priekšrocība, jo šāds aprīkojums var būt pat divas reizes vieglāks nekā analogs no tērauda. Vieglāks nozīmē arī mazāku degvielas patēriņu, retāku ritošās daļas remontu un lielāku drošību.

SIA «Pinole»

Strenču iela 5, Rīga

Juris Petrovs 26442797

e-pasts: pinole@pinole.lv

www.pinole.lv



A Auto ziņas



Fiat kabriolets vienā eksemplārā

Padomju laikus piedzīvojušajiem attēlos redzamais automobils šķitīs kā vecs paziņa un daļa taisnības tur patiešām ir — no priekšpusēs tas atgādina ikvienam labi pazīstamo VAZ-2101, tikai ar AvtoVAZgan šim kabrioletam nav nekāda sakara, ja neskaita to, ka Fiat 124 uz kura bāzes tas radīts, vēlāk kļuva par pirmsākumu krievu „žigulim.”

Lai nemulsinātu lasītājus, atklāsim, ka tas ir Fiat 124 C4 Touring, kas tā arī palika vienā eksemplārā. Fiat 124 pirmoreiz tika parādīts 1966.gada Parīzes autoizstādē. Leģendārais modelis tika prezentēts iespaidīgā šovā — nolaižot ar izpletni no lidmašīnas. Pasaule Fiat 124 uzņēma atzinīgi un automobils ieguva vairākas prestižas balvas, tostarp „Eiropas gada auto 1966.” Tomēr ne visi būs dzirdējuši, ka tā pašā gada Salonedell' Automobile of Torino, Fiat prezentēja arī 124-tā kupejas-kabrioleta modifikāciju, kas tika izgatavota sadarbībā ar CarrozzeriaTouring. Vēl vairāk — valējais spēkrats, kas pazīstams arī kā Fiat 124 C4 Cabrioletquattro posti (četrvietīgais kabriolets) kļuva par pēdējo 1926.gadā dibinātās (kopš 2006.gada tā darbojas atkal) tūninga kompānijas darbu.

Kabrioleta pamatā bija Fiat 124sedans ar salīdzinoši nelielām pārmaiņām konstrukcijā — valējā modifikācija pamatā atšķīrās ar durvju skaitu (tikai divas) un pastiprinātu virsbūvi, piemēram, īpašu šķērslatni aiz aizmugurējiem sēdekļiem, aiz kuriem salocīja mīksta materiāla jumtu. Vienkāršās konstrukcijas dēļ arī cena solījās būt konkurētspējīga, un, ja par sedanu prasīja 1 124 000 liru, tad kabriolets būtu tikai par 6000 liru dārgāks. Dīleri pat paguva savākt 1000 pasūtījumu no potenciālajiem pircējiem, taču plāniem nebija lemts

piepildīties — Fiat deva priekšroku CarrozzeriaTouring galvenā konkurenta Pininfarina izstrādātajam kabrioletam Fiat124 SportSpider, bet, nesaņemot cerēto pasūtījumu CarrozzeriaTouring bankrotēja.

Fiat 124 CabrioletTouring vienīgais eksemplārs arī šodien ir lieliskā formā un regulāri piedalās dažādās izstādēs un retro automobiļu pārbaucienos. Laimīgais īpašnieks uztur kabrioletu priekšzīmīgā kārtībā un ar lepnumu stāsta, ka automašīnas jumta konstrukcija izgatavota tik veiksmīgi un kvalitatīvi, ka visā kalpošanas laikā salonā nav iekļuvusi ne pile ūdens.

Slovāks uzbūvē lidojošo auto

Bijušais autodizainers Štefāns Kleins no Slovākijas izgatavojis lidojošo automobili Aeromobil V2.5. Lai īstenotu projektu bija vajadzīgi 20 gadi, taču mērķis beidzot sasniegts un nesen lidmobils veicis savu pirmo lidojumu.Aeromobil V2.5. pamatā ir tērauda karkass, kas apšūts ar oglekļa šķiedras virsbūves paneļiem. Konstrukcijas garums — 6 metri, platums — 1,6 metri, bet salokāmo spārnu izmērs darba stāvoklī — 8,2 metri. Bez pasažieriem un degvielas lidmobils sver 450 kilogramus, savukārt par dzinējspēku tiek izmantots 100 Zs jaudīgs benzīna motors Rotax 912 ar ūdens dzesēšanas sistēmu, kas, braucot pa zemi piedzen aizmugures riteņus, bet lidojuma laikā griež propelleri. Interesanti, ka tieši tāds pats spēka agregāts tiek izmantots arī amerikāņu lidojošajam automobīlim TerrafugiaTransition. Uz zemes Aeromobil V2.5. maksimālais ātrums ir 160 km/h, bet gaisā tas var sasniegt arī 200 km/h. Konstruktors norādījis, ka maksimālā distance, ko Aeromobil V2.5. var veikt ar uzpildītu degvielas tvertni ir 700 km. Kleins domā, ka lidojošā automobiļa sertificēšanas process aizņems aptuveni divus gadus, pēc tam slovāks cer uzsākt sērijveida ražošanu.

Šobrīd vispazīstamākais lidojošā automobiļa projekts ir jau pieminētais TerrafugiaTransition, ko ražotājs pirmajiem pasūtītājiem sola piegādāt 2015.gadā.



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 apvirošanu.
- 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

Elektrība dara visu

«Opel Ampera» un «Toyota Prius Plug-in» degustācija

➤ Turpinājums no 5. lpp.

dizaina auto ņemtu pat tad, ja tam zem motora pārsega būtu „parasts” 150 ZS benzīna turbodzinējs.

Iekāpjot „Ampera” salonā, izbrīna, ka priekšpiedziņas auto starp sēdekļiem ir tik masīvs tunelis, kas visumā ērto VW Passat izmēra auto padarījis četrvietīgu. Izrādās — tam skaidrojums jāmeklē no 288 šūnām sastāvošā 198 kg smaga litija jonu akumulatoru moduļa novietojumā, kas labākam virsbūves svāra dalījumam īpašā grīdas nišā T viedā stiprinās gan aiz mugures sēdekļa, gan transmisijas tuneļa vietā. Ņemot vērā visas tehnoloģijas, ko slēpi

bet visai sekls, taču hečbeka tipa liels aizmugures atveramais logs tam nodrošina ideālu piekļuvi, bagāžnieks pārsegs ar mikstu drēbes materiālu, gandrīz kā vecajam „Tigra” modelim. Zem bagāžnieka grīdas atrodas auto uzlādei tik nepieciešamais vads.

Klusums ir pati lielākā greznība mūsdienu pasaulē! — šāds secinājums nostiprinājās manā apziņā pēc „Ampera” degustācijas brauciena. Es patiešām vēlētos, lai tik kluss būtu ikviens auto Rīgas ielās. Un es labprāt ar likumu aizliegtu jebkura ar papildu decibelu apveltīta spēkrata kustību pilsētas ielās pēc desmitiem vakarā, kad parasti no savām alām izlien visādi nenobrieduši, kompleksu mākti tīneidžeri ar saviem mopēdiem, močiem un „bembjiem”. Bet atgriežamies pie

iespēja izvēlēties četrus dažādus agregātu darbības režimus — „Normal”, „Sport”, „Mountain” un „Hold”. „Sport” gadījumā akseleratora pedālis reaģēs ātrāk, „Mountain” paredzēts baterijas resursu taupīšanai, braucot stāvās uzkalnēs, bet „Hold” pieslēdz iekšdedzes motoru piespiedu kārtā gadījumos, kad strāvas krājumi nepieciešami vēlāk iepļānotam braucienam pa pilsētu. Trešais pārsteigums — arī gaitas komforts ir iespaidīgs. „Ampera” lieliski absorbē ceļa negludumus jebkurā ātrumā, demonstrējot pārliecinošu stabilitāti. Laikam jau izpatīkot Amerikāņu gaumei, tā ir apveltīta ar visai mikstu piekari, kas ļauj virsbūvei nedaudz saskvērties likumos. Taču, gaitas komforts ir tik pārliecinošs, ka brīžiem pat rodas iespaids, ka

«Ampera» pret «Prius»

Lai gan daudzi „interneta eksperti” „Opel Ampera” un „Toyota Prius” uzskata par tiešiem konkurentiem, šāds apgalvojums nebūs īsti korekts. Ir būtiska atšķirība — „Prius” arī savā jaunākajā veidolā joprojām atbilst hibrīda, nevis elektroautomobiļa statusam, uz ko pretendē „Ampera”. Pirms degustācijas brauciena savu „Prius” saņēmu ar pilnu benzīnbāku, bet pustukšu akumulatora bateriju, tādēļ pilnībā elektriskās braukšanas priekus tā arī nenācās izbaudīt. „Prius” pats izvēlas braukt ar benzīnu vai elektrību, un mūsu gadījumā tas paziņoja, ka baterijas uzlāde ir nepietiekama, lai pārietu uz elektrisko režīmu. Teorētiski „Prius” ar nospiestu „City” režīma taustiņu varot nobraukt 20 km, kas atbilst vairums patērētāju ikdienā veicamajam attālumam, bet tikai tad, ja, sākot ceļu, akumulators ir uzlādēts pilnībā. Garākā distancē pieslēdzas 1,8 litru benzīna dzinējs, kas nodrošina piedziņu un vienlaikus lādē baterijas. Cenšoties braukt ekonomiski,

tikai ½ no baterijas tilpuma. Secinām, ka jūrmalniekam mašina pie tikla būs jālādē visu nakti, taču nav jau ik reizi tā obligāti jāuzlādē pavisam pilna — atšķirībā no „Prius” „Ampera” būs gatava izmantot katru pēdējo kilovatstundu.

Abi automobiļi arī dizaina un braukšanas ziņā tomēr atšķiras visai būtiski. „Ampera” ir zema, eleganta, futuriska četrdrūvju kupeja. „Prius” drīzāk atgādina minivenu. Lai gan „Prius” ir zīmols pats par sevi, šajā tēlā tomēr nav nekā sportiska. „Prius” virsbūve daudz vairāk nekā „Ampera” ir piemērota praktiskām ģimenes auto vajadzībām — bagāžas nodalījums ir lielāks, salona telpa kopumā krietni plašāka. „Prius” ir nevainojami iekārtots salons ar savu stilu un parocīgu lietošanu. „Amperai” sēdekļi daudz zemāki un dziļāki, „Prius” sēdi kā minivenā, lai arī vietas šeit ir daudz vairāk, jo sevišķi aizmugurē — limuzīna cienīgi plašumi diviem (pat ja priekšējie sēdekļi atbīdīti, cik vien tālu iespējams) — ērti var novietoties arī trīs pieaugušie.



„Ampera” virsbūve, un vietu, ko tās aizņem, salona plašums tomēr ir iespaidīgs. Zems, aptverošs sportisks kokpits burtiski sablīvēts ap vadītāju. Salonā četras dziļas atsevišķas ērtas sēdvietas „coupe” stilā, taču militārā stilā veidotais instrumentu panelis šķiet dizainiski novecojis un atgādina „nākotnes automobili” pirms kādiem 20 gadiem uzņemta fantastikas filmā. Paneļa gludā viduskonsolē ar daudzajām sīkajām skārienjutīgajām pumpiņām un lielajiem uzrakstiem pat nedaudz atgādina elektrosadales skapi. Degustācijas trīs dienu laikā iegaumēt un intuitīvi saglāstīt vajadzīgās pumpiņas panelī tā arī neizdevās. „Ampera” vada ar gluži parastu stūri no „Opel Insignia”, toties ātrumkloķis iebūvēts dziļā nišā, kas piešķir tam specifiskiem mērķiem paredzētas ierīces izskatu. Taču šis kļūst nišā nav paredzēts, lai katapultētos, bet gan lai pārslēgtu ātrumus, tas darbojas līdzīgi kā normālam auto ar automātisko pārnesumkārbu. Mērinstrumentu sekcijā nav tradicionālo pulksteņu — tikai infodispleji, nekādu analogo ciparnīcu, kas vairo ilūziju, ka šis ir īstiens „nākotnes auto”. Visi procesi atainoti ar kustīgām grafikām — skaidrojot, kurā brīdī un kā tiek lādēta baterija un no kurienes tiek ņemta braukšanai nepieciešamā enerģija. Atpakaļskata pārrედzamība nav ideāla — to apgrūtina šaurais logs un platie jumta balsti. Tomēr situāciju lielā mērā atvieglo atpakaļskata kamera ar zīmētu trajektoriju atkarībā no stūres sagriešanas leņķa. 310 litru tilpuma bagāžnieks ir plašs,

degustācijas, kas sagādāja trīs lielus pārsteigumus! Pirmais pārsteigums — „Ampera” tiešām brauc nereāli klusu. Neparasts ir absolūtais klusums salonā gan tūdaļ pēc zilā iedarbināšanas taustiņa nospiešanas, gan braucot. Motortelpas un salona izolācija ir tik augstā līmenī, ka pat aizmirstas par dzinēja klātbūtni, arī pāreju uz iekšdedzes motoru var nepamānīt, jo nav ne viegli sajūtama vibrācijas pieauguma, ne trokšņa parādīšanās. Braucējs fiziski nevar sajust, ka „Electric Propulsion System” kaut kas pieslēdzas vai atslēdzas — tik gludi un nemanāmi darbojas planetāro zobratu sistēma. Otrais pārsteigums ir teicamā dinamika. Ampera paātrinājums līdz 100 km/h „uz papīra” ir deviņas sekundes. Reālajā dzīvē tas šķiet uz pusi īsāks. Atšķirībā no iekšdedzes dzinējiem elektropiedziņa atraisa savu spēku te, tagad un tūlīt, tāpēc „Ampera” traucas uz priekšu ar negaidītu straujumu, ko vēl vairāk izceļ spocīgais klusums. 150 ZS elektromotora piedziņa nodrošina 370 Nm griezes momentu, kas ir pieejams uzreiz — tiklīdz tiek uzsākta kustība. Tādā veidā paātrinājums ir straujš un lineārs, maksimālo 370 Nm griezes momentu „Ampera” sasniedz praktiski jau starta brīdī. Ātrums virs 100 km/h, lai uzturētu elektroiekārtas efektivitāti, galvenajam elektromotoram pieslēdzas arī ģeneratormotors, taču abi enerģiju saņem tikai no akumulatoriem un joprojām netiek tērēta ne pile benzīna. Braucot elektriskajā režīmā, „Ampera” patērē 16 kWh elektroenerģijas uz 100 km ceļa. Tad, kad akumulators beidzot ir tukšs, benzīndzinējs ieslēdzas, lai darbinātu ģeneratoru un ražotu elektrību, bet braukšana paliek tikpat dinamiska! Pēc ražotāja datiem, šādā režīmā degvielas patēriņš nepārsniedz 1,6 litrus uz 100 km. Degustētais auto kombinētā ciklā uzrādīja patēriņa rādījumu 2,1 l/100 km. Turklāt „Ampera”, tāpat kā citi elektroauto, izmanto bremžu reģeneratīvo enerģiju. Braucot arī ar tukšiem akumulatoriem, viduskonsolē iebūvētajā infodisplejā, skaidri redzams, ka, spiežot auto darba bremzes un bremzējot ar motoru, akumulatori uzņem kustībai neizmantoto enerģiju un ik pa brīdi atkal palīdz „Amperai” ripot. Vadītājam ir

Latvijas ceļu bedres šim elektroauto ir tīrie sikumi. Vienīgi šosejas ātrumos stūre šķiet mazliet tā kā par vieglu un elektriskajam pastiprinātajam ir mākslīgs reaktīvais pretspēks, taču kopumā stūrēšana ir visnotaļ precīza. Turklāt patīkamu dinamisku braukšanu absolūtā klusumā sniedz visu laiku pieejamais 370 Nm griezes moments. Ar precīzo stūres vadību un akseleratora pedāli, kas nekavējoties atsauc pilota pavēlēm, „Ampera” uz ceļa nodrošina pārliecinošu sniegumu ikvienā situācijā — vai tas būtu starts pie luksofora vai handikaps drošam apdzīšanas manevram. Arī tad, kad akumulatora baterija ir tukša, visi 370 ņūtoni ir vadītāja rīcībā līdz ar benzīna dzinēja pirmajiem apgriezieniem. „Ampera” ātrums līdz 100 km/h var noskriet jebkuru „bembī”, tās lineārais paātrinājums atslābst vienīgi lielos ātrumos, kas krietni pārsniedz likuma atļautās robežas un Latvijas apstākļos nemaz nav izmantojami.

degustācijas laikā „Prius” akumulators pats uzlādējās, rezultātā degustācijas beigās to atdevu pilnāku, nekā tas bija saņemot. Taču braukt tikai ar elektrību tas joprojām atteicās. Eksperti sarēķinājuši, ka „Prius” vidējais degvielas patēriņš ir 2,6 litri, bet 100 km izmaksas, ieskaitot maksu par bateriju uzlādēšanu — 5,29 eiro. „Ampera” īpašniekam strāvas izmaksas sanāks lielākas (toties degvielas — mazākas) — „Opel” iebūvēta 16 kilovatstundu baterija, ko uzpilda „pasēžot pie rozetes” nepilnu pusdienu, toties pēc tam var nobraukt līdz 80 km, neiztērējot ne pīles degvielas. Tātad tam, kurš vēlas veikt lielāku distanci elektriskā režīmā, jāpērk „Ampera”. Jo īpaši tad, ja dzīvojat Jūrmalā! Jo pie „Latvenego” Energoefektivitātes centra Majoros šādu auto var uzlādēt pilnīgi par velti, ir pat 5 atsevišķas pieslēgvietas! Tātad ikdienā sanāks tērēt 0 santīmus uz 80 km ceļa, ja neskaita auto amortizāciju. Tiesa, mūsu „Ampera”, pieslēgta pie bezmaksas elektrības, lādējās ilgi, 3 stundās uzlādējām

Interjerā plusiņu saņem „Prius”, jo tā priekšējais panelis man šķiet elegantāks, ātrumpārslēga svira ir miniatūra un ļoti ērta pretstatā „Ampera” masīvajam kļūkim. Atpakaļskata pārrედzamība abiem auto nav pārāk laba, abiem palīdz atpakaļskata kamera un displeja ekrāns ar trajektorijas līknēm, taču, veicot kustību atpakaļgaitā, „Prius” nez kāpēc visu laiku skan skalī, kaitinoši pikstieni. Abas mašīnas atļautajos ātrumos spēj braukt pat ļoti dinamiski, stūrēšana ir gana precīza, bet stūres sajūta elektriska — tātad neinformatīva. Pie iespaidīgiem šosejas ātrumiem tomēr izpaužas „Ampera” sportiskā daba un zemākais smaguma centrs, „Prius” kļūst apnicīgi dūcošs. „Ampera” salons ir labāk izolēts no ceļa trokšņiem, taču Latvijas apstākļos „Prius” plus varētu būt arī augstāks klirencs. Latvijā „Toyota Prius 1,8 HSD Plug-In CVT” cena sākas no 38 887 eiro, bet „Opel Ampera” nopērkama, sākot no 44 870 eiro.

Degustācijas secinājumi

„Toyota Prius” joprojām ir ātrākais, ērtākais un pamanāmākais autobraucēja ceļš uz pievienošanas „zaļajai” planētas glābēju kustībai un savas sirdsapziņas nomierināšanu. Turklāt „Prius” ir plašs un funkcionāls, ar nevainojami iekārtotu salonu, pietiekami lielu ietilpību un komfortablu gaitu, lai apmierinātu visas ģimenes vajadzības. „Plug-In Hybrid” tagad piedāvā vēl labāku ekonomiju — pat ja ikdienas ceļš no mājām līdz darbam ir 40 kilometri, tas izmaksās divas reizes lētāk nekā parasta „Prius” īpašniekiem.

Apgāžot priekšstatu, ka elektromobilim jābūt „mazam un tīlam”, „Opel Ampera” ir liela un izskatīga četrvietīga kupeja. Tā pierāda, ka „zaļš” auto var arī nebūt garlaicīgs un braukšana ar elektroautomobili vairs nav uztverama tikai kā pienākums pret apkārtni vidi. Braucot ar „Ampera”, pat visai azartisks pilots gūs patiesu braukšanas prieku, bet trīs pasažieri varēs baudīt pilnvērtīgu komfortu un visi kopā pat uz brīdi aizmirst par... ekoloģiju. Jāpiekrīt vien būs „Opel” dīlera „Auto Blitz” pārstāvju apgalvojumam, ka „Ampera” piemīt visas elektro-

auto pozitīvās iezīmes un nav to tradicionālo mīnusu, jo „Ampera”, tēlaini runājot, ir atbrīvojusi elektroauto no vada un šķepseļa un izvedusi ārpus pilsētas — tagad braucējam nav vairs nepārtraukti jākalkulē savs maršruts starp uzlādes punktiem un nav jābūt atkarīgam no uzlādes laika intervāliem. Jā, un degustācija pierādīja, ka „Ampera” patiešām ir pasaulē pirmais ikdienas lietošanai piemērotais elektroautomobilis, kurš varētu būt arī ģimenes vienīgais auto.

Taču 45 000 eiro vērtā „Ampera” nav lēts transportlīdzeklis, un par tās piedāvāto papildu mobilitāti jāmaksā 10 000 eiro dārgāk nekā par „Nissan Leaf” starp uzlādes punktiem ierobežoto pārvietošanos. Turklāt „Toyota” aktīvi realizētā „HSD” tehnoloģiju interence visos kompaktajos modeļos tagad hibrīdus padarījusi ievērojami pieejamākus nekā iepriekš. Eiropā daudzviet gan hibrīdu, gan elektroauto īpašnieki saņem dažādus bonusus — valsts dotācijas auto iegādei, nodokļu atlaides, bezmaksas stāvvietas un citus labumus, kas, kopā ņemti, tiešām padara „zaļo” auto iegādi vilinošu. Arī pie mums

dzirdēts par kādu likumprojektu, pēc kura pieņemšanas valdībai būšot jāatmaksā ½ cenas no elektroauto vērtības, bet ne vairāk par Ls 7000. Taču šobrīd tauta to nesaprastu, un arī valdībai nav laika „krāmēties” ar tādām lietām, kamēr cilvēki dzīvo nabadzībā un pamet valsti. Kopš treknajiem gadiem „latvietim parastajam” ekoloģiskā atbildība ir apmēram tikpat tuvs un saprotams jēdziens kā politiskā atbildība Latvijas politiķim, un šodien vēl arvien lielā daļā sabiedrības daudz augstāk par inteligenci, atbildību, dabas un līdzcilvēku mīlestību cieņā tiek turētas tādas vērtības kā cinisks materiālisms, ārišķīgs „krutuma” kults un demonstratīva nevērtība pret sabiedrībā pieņemtajām uzvedības un morāles normām. To nepārprotami parādīja nesenie notikumi oktobrī Ulmaņa gatvē. Un, kamēr ikdienā ar mums kopā satiksmes plūsmā pavisam legāli pie stūres atrodas trūli agresīvi, antisociāli indivīdi, kādiem nedrīkstētu ne tikai autovadītāja apliecību dot, bet pat atļaut staigāt „uz brīvām kājām”, par kādu ekoloģiski atbildīgu braukšanu Rīgas ielās gan šodien var būt runa?

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

A Moto tests

Ēnu valstības gari «Honda VT750C»

Ronalds Cimoška

Manuprāt, motociklu vēsturē maz atradīsies tik veiksmīgu attiecīgās sērijas modeļu, kas varētu sacensties popularitātē ar leģendārajiem VT sērijas „kruizeriem”, kas neapšaubāmi ir kļuvuši par sava veida ikonām motocienītāju aprindās.

VT sērijas popularitāte ir vienkārši prātam neaptverama! Tik daudz fanu kā šīs sērijas motocikliem, manuprāt, nav nevienam citam motociklu modelim pasaulē! Daudzi diezgan pamatoti uzskata, ka VT sērijas motocikli ir labākais, ko „Honda” jebkad ir radījusi.

Jaunatnei šādus skaitļus, iespējams, būs pagrūti sagremot, bet VT sērija aizsākās jau tālajā 1983. gadā, kad dienasgaismu ieraudzīja pirmdzimtie „VT500C” un „VT750C”, kas ierāva pasauli, nu jau 30!!!! gadus ilgstošajā vispārējā „Shadow” virpulī.

Nevar nepiekrīst, jo motocikls ir izdevies reti kvalitatīvs, var teikt — tuvu ideālam. Gadījumi, kad dzinējam notiek kaut kas nelāgs, ir ārkārtīgi reta parādība. Dzinējs ir tik labs, ka, lai to nokautu, ir ļoti stipri un mērķtiecīgi jāpacenšas, un arī tad ne vienmēr izdosies to piebeigt līdz galam. Šeit vienkārši tāpat nekas nelūst. Piematīgumu piešķir arī kardāna pievads, kurš ir jāapkalpo labākajā gadījumā reizi gadā, nomainot saujīgu eļļas.

Kā jau dzimtas tradīciju turpinātājs, „VT750” ļoti paredzami neliek par sevi vilties.



Diezgan komfortabla sēdpozicija, klasisks siluets, labākā vadāmība savā klasē neapšaubāmi arī šim modelim nodrošinās stabilu vietu zem saules. Pat pilsētas burzmā,

kur lielie čoperi ar grūtībām izlauz sev ceļu, „VT750” jūtas kā zivs ūdenī. VT sērijas motocikli vienmēr ir bijuši slaveni ar vieglo vadāmību. Braucot pat pa paši nav jāpiedomā, kā to pagriezt, izdomājiet tikai, kur vēlaties braukt, un, liekas, motocikls pats izpilda jūsu vēlēšanos. Pārdomātā silueta dēļ pat lielpilsētas automašīnu korķi „VT750” ir tīrā spēle. Vadītāja sēdpozicija ir izvietota tā, lai radītu sajūtu, ka braucējs sēž motociklā, nevis uz tā. Šāda pozīcija ne tikai ļoti „satušina”, bet arī sniedz papildu komforta un labākas kontroles pār motociklu sajūtu. Vadītājs ļoti labi jūt motocikla saikni ar asaltu, kas tiek realizēta ar 90/90-21 riepu priekšā un 160/80-15 izmēra riepu aizmugurē.

Kaut arī dzinējs, pēc „Cruiser” standartiem nav pats lielākais, ar jaudas atdevi tam viss ir pilnīgākā kārtībā. Laba, „gaļīga” vilkme no zemākajiem apgriezieniem un diezgan garš „stiepiens” katrā pārnēsumā motociklam neliek justies apdalītam satiksmes plūsmā. Tas viss notiek, pateicoties V veida šķidrumsdzieses dzinējam ar gandrīz „kvadrātaiem” cilindriem: virzuļa izmērs gandrīz sakrīt ar tā darba gājienu 79 mm X 76mm.

Kā vienu no mīnusiem varētu minēt tikai to, ka motocikls derēs ne visiem braucējiem.

Ja jūs sverat ap un pāri 100 kg un jūsu augums ir ne mazāk par 185 cm, jums būs jāapsver iespēja izvēlēties brangāku kumeli. Mazāka kalibra braucējiem ar komfortu problēmu nebūs nekādu, jo motocikls ir īsts kompromisu iemiesojums — tas ir ļoti klasiski stilīgs, nav ne liels, ne mazs. Galvenais uzsvārs tam likts uz maksimāli ērtu un nepiespiestu pārvietošanos, un tai braucēju kategorijai, kura uzvaru liek tieši uz šim motocikla īpašībām, „VT750” neliks vilties.

Honda VT750C tehniskā specifikācija

Modeļa gads	2013.
Pašmasa	230 kg
Garums	2424 mm
Riteņu bāze	1653 mm
Degvielas tvertnes tilpums	14,6 l (3,6 l rezerve)
Dzinējs	
Tips	V2, 4 taktu
Cilindra diametrs x virzuļa gājiens	79,0 X 76,0
Darba tilpums	745 kub. cm
Kompresijas pakāpe	9,6:1
Jauda	46 ZS/5500 apgr. min
Maksimālais griezes moments	65,1 Nm/3500 apgr. min
Gāzes sadales mehānisms	SOHC, 3 vārsti uz cilindra
Barošana	elektroniskā iekārpe
Dzesēšanas sistēma	šķidrums
Starteris	elektriskais
Transmisija	
Sajūgs	daudzdisku, eļļā
Ātrumkārbā	5 pakāpju
Galvenais pārvads	kardāns
Šasija	
Rāmis	cauruļu
Priekšējā dakša	klasiskā 41 mm
Aizmugurējā piekare	2 hidrauliskie amortizatori ar 5 pakāpju atsperes spriegošanu kombinētā ar ABS
Bremžu sistēma	
Priekšējās bremzes	viens 296 mm disks
Aizmugurējās bremzes	trumuļu
Priekšējā riepa	90/90-21
Aizmugurējā riepa	160/80-15
Maksimālais ātrums	Aptuveni 160 km/h

piemērs parunas, ka „no laba labu nemeklē”, ieviešanai dzīvē. Ja milzīgs daudzums cilvēku visā pasaulē ir nobalsojuši par tādu motociklu, tad ir jādod pircējiem tas, ko viņi vēlas, un neko daudz nevajag mainīt. Ja turklāt ar to vēl ir ērti un viegli braukt, tas ir uzticams kā lauznis, labi izskatās un nemaksā dārgi, — bezierunu fanu mīlestība nodrošinās motocikla popularitāti labāk par jebkādu reklāmas kampaņu!

Tieši šo apstākļu dēļ „VT750” būs pietiekami labs gan iesācējiem, gan jau pieredzējušiem braucējiem.

Piekare šim motociklam ir tik klasiska, cik vien klasiska var būt, — priekšā neregulējama tradicionālā tipa hidrauliskā dakša, aizmugurē tikpat tradicionālie amortizatori ar 5 atsperes spriegojuma pozīcijām.

Lai arī bremzes šim modelim nav pašas jaudīgākās pasaulē — priekšā viens 296 mm bremžu disks, aizmugurē trumuļu bremzes (jā, jā, jūs nepārlasījāties, tieši trumuļu). Nomierināšu mūsu lasītājus — to darbības efektivitāte neko daudz neatpaliek no disku bremzēm), tās ir gana efektīvas, lai droši un pienācīgi ātri varētu apstāties. Tikai neaizmirstiet, ka, lai ātri apstātos, šiem motocikliem ir jāizmanto abas bremzes.

„VT750” ir uzskatāms



turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS



Rīga,
Granīta iela 3
Tālr.: 28606746
25511121
info@turbomotors.lv
www.turbomotors.lv

RADIATORI
TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA



RADIATORU SERVIS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA



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

**STARTERI un
GENERATORI**



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

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



Dreilīni, T. 28683690
Bīķernieku iela 121, T. 26127651
www.ziemas-riepas.com

**REZERVES
DAĻAS**



**Amerikāņu
automašīnām**

Jauns veikals!

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

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

**MOBILO
DARBNĪCU IZSTRĀDE**



- PROJEKTEŠANA
- RAŽOŠANA
- CERTIFICĒŠANA

pinole.lv
+371 26442797

AUTO RITMS

AUTOEVAKUATORS



24H
T. 2255 5543

Gāzes iekārtas
No vadošajiem ražotājiem

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



Samazini degvielas izmaksas
Līdz 50%

Mūkusalas 45/47, Rīga
Tālrunis: 29-296-613
www.ecogas.lv



D52 auto

Autocentrs piedāvā:

- **Piekares remontu**
- **Bremžu remontu**
- **Elektrosistēmu remontu**
- **Riepu remontu**
- **Eļļu nomaiņu**
- **Auto mazgāšanu, ķīmisko tīrīšanu**

Dammes iela 52a (Imantā) tālr. 26153333
d52autoservis@inbox.lv

**MIKROAUTOBUSU
REZERVES DAĻAS**



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

EuroBus

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