

Autoettevõtete Liit nõuab massipiirangu tõstmist

Autoettevõtete Liit korraldab esmaspäeva keskpäeval neljas Eesti maanteeristis protesti-väljaastumise, nõudes, et maanteedele lubataks senisest raskemaid veokeid, kirjutab Postimees.



Liidu direktori Villem Tori sõnul on plaanis neljas Eestima punktis koondada 40 autost kaheks tunniks kolonn. Ilmselt põhjustavad teeveeres parkivad hiigelkolonnid suure liikluskistuse.

„Homme viin avaliku koosoleku seaduse alusel avalduse politseisse, kui õnnestub väljaastumine registreerida, siis toimub see 28. veebruaril. Kui politseil on lisaküsimusi, siis korraldame protesti 2. märtsil,“ lausub Tori.

Meeleavaldus tuleb Tartus, Imaveres, Pärnus ja Kundas. Neist kolm viimast on sihtkohad, kuhu metsaveoautodel kõige tihedamini asja on, et

vedada puitu sadamasse või saeveskisse.

Tori sõnul pole kehtiv 44-tonnise täismassi piirang vaid metsameeste probleem. „Kütuseveokitel on tsistern jagatud sektsioonideks, praegu sõidavad nad ühe tühja sektsiooniga, et mitte kaalupiirangut rikku-“ lausub Tori.

Majandusministeeriumi ja maanteeameti seisukoht massipiirangu suurendamise suhtes on olnud eitav. Ministeeriumi pressiesindaja Rasmus Ruuda märkis, et ühelt poolt peab ministeerium seisma ettevõtjate

huvide eest, teisalt pole nad nõus kaalupiirangut leevendada ilma tõestatud katseteta.

Ruuda sõnul valmib lähiajal Tallinna Tehnikaülikoolis katsestaad, mis hakkab mõõtma telgede koormuste ja senisest raskemate veokite mõju teekattele. Kui need katsed annavad soodsa tulemuse, siis võiks kõne alla tulla ka koormuspiirangu leevendamine.

Üheks probleemiks raskemate veokite lubamisel teedele on nõukogude ajal ehitatud sillad, millest sajad on sellised, et neile ei tohiks lubada ka 44-

tonnist veokit. Samas kipuvad metsaveofirmad tegelikult elus kaalupiirangutele vilistama ja metsaveomasinad sõidavad nii raske koormaga, kui auto tehniline seisund kannatab.

Praegu on kuueteelise veoki massipiirang 44 tonni ning viieteelisel 40 tonni. Tori sõnul võiks Tartu Maaülikooli, Tartu Ülikooli ja Tallinna Tehnikaülikooli uuringute järgi suurendada massipiirangut kuni 58 tonnini, tekitamata teedele probleeme.

BNS

Päevatuled on nüüd kohustuslikud

Alates 7. veebruarist jõustus Euroopa Liidus seadus, mille kohaselt peavad kõik tootjad varustama uued sõiduautod ja kerged komertssõidukid päevasõidutuledega. Analoogne kohustus bussidele ja veoautodele hakkab kehtima järgmisel

aastal.

Seaduse jõustumine oli juba mitmeid aastaid ette teada ning kõik suuremad tootjad on oma mudelid uutele reeglitele vastavaks muutnud. Energia säästlikuma kasutamise huvides baseeruvad kaasaegsed päe-

vasõidutuled reeglina LED tehnoloogial ning hakkavad tööle koos mootori käivitumisega. Seaduse autorite sõnul peaks päevatulede kasutamine muutma autod teel paremini nähtavaks ning seetõttu vähendama avariide arvu ja raskusastet.

Koos busside ja veokite päevatuledega ilmuvad neile kohustuslikus korras ka rehvirõhu andurid. 2014. aastal aga peab kõikidel sõiduautodel ESP olema juba baasvarustuses.

Autonet.ee

Ohud lahtise õli ostmisel

Mootoriõli ostmisel loevad faktid, mitte ainult kaubamärk ja kõlav reklaam. Pakenditel ja tootelehtedel toodud andmed võivad esmapilgul tundu- da täiesti arusaamatud. See, kes tunneb kvaliteediklasside ja litsentside kõige tähtsamaid reegleid, sooritab õige ostu.

Mis on pakendi peal kirjas, peab olema ka sees

Kui õlipakendil on näiteks kirjas täissüntetiiline, siis peab ka selle sisu olema täissüntetiiline. Sõnamängud, nagu „vastab nõuetele...“, „ületab spetsifikatsioone...“, „või on loetletud lihtsalt autotootjate nimede ja spetsifikatsioonide loetelu – viitavad enamasti sellele, et õlitootjal puuduvad vastavad litsentsid või ta pole neid taotle- nud. Vastasel juhul kirjutaks ta konkreetselt: „omab litsentse“. Litsentside puhul ei loe ilusad



Kaido Kõop
Addinol Lääne- ja Kesk-Eesti müügijuht

sõnad või õlitootja optimistlik enesehinnang, vaid mootoritootjate ametlikud litsentsid ning ACEA, API, JASO jne. spetsifikatsioonide täitmine.

Litsentsid on tähtsad

Litsentsid, mis kinnitavad kvaliteeti ja garantiid ei ole sugugi odavad. Sadu tuhandeid eurosid maksvate testide kõrval õlide kontrollimiseks katsemootorites nõuavad autotootjad (näiteks M-B, BMW, VW, Volvo, MAN jne) litsentsitud õlide nimetamise eest oma nimekirjades päris kõva tasu. Sellega kaasneb lisaks kohus-

tus esitada täpsed andmed õlide koostise kohta ja lisada sinna ka näidisproov. Seetõttu pole mingi ime, et mõned väiksemad õlitootjad või pakendajad, kes ostavad algmaterjali erinevatelt tootjatelt ja müüvad neid oma kaubamärgi all, loobuvad kallist litsentsist või tasulisest sissekandest.

Hüdraulika õlide ostmise puhul on esmatähtsad õlide puhtus, õhu eraldumine (ei vahutaks) ja vastavus spetsifikatsioonidele (DIN, ISO, viskoossusindeks jne). Samuti peavad vastama transmissiooniõlid, tööstusõlid ja muud määrdeained sellele, mis on toodud pakenditel ja spetsifikatsioonides.

Usalda, aga kontrolli!

Õlide ja määrdeainete kvaliteedi ja garantii tagab vastava tootja kaubamärgiga müüdavad plommitud pakendid ja taarad.

Olen isiklikult kokku puutunud juhtumiga, kus müüdi lahtiselt (kliendi enda taarasse) õli, mis pärast proovide teostamist ei vastanud üldsegi mitte müüja poolt väidetud kaubamärgi tootele ja kvaliteedile. Selliste asjade vältimiseks soovitatakse suuremate ostude puhul pöörduda

otse maaletooja poole või vähemalt küsida maaletooja käest, kas kohapealne müüja on neilt ostnud konkreetset toodet.

Eriti tuleb tähelepanu pöörata siis, kui suvalisest vaadist müüakse teile näiteks kvaliteetset mootori või hüdroõli. Kee- get vast ei ruttaks ostma omale joogivett nõust, kuhu on peale kirjutatud „lahusti“.

Taara olgu puhas!

Samuti on lahtise õli ostu puhul ohud taara enda puhtuses. Vaadi põhja on võinud sattuda kaltsujuppe, vett või liivatolmu. Isegi see ei ole välistatud, et suures garaažis on keegi seda taarat eelnevalt kasutanud näiteks vanaõli hoiustamiseks või hoopis mingi muu õli ostmiseks (näiteks transmissiooniõli peale valatakse mootoriõli).

Eesti õlituru väga tihedast konkurentist tingituna on enamasti suuremaid määrdeainete tarbijaid pöördunud juba otse maaletooja esinduste poole ja tehakse riskivaba koostööd, seega soovitatakse veelkord suuremate ostude puhul pöörduda otse maaletooja poole, kes aitab kindlasti ka operatiivse tarnega ja Teile vajaliku nõuandega.

Vormel-1 avaetapp Bahreinis jääb ära

13. märtsil Bahreinis toimuma pidanud vormel-1 hooaja avaetapp jääb riiki tabanud rahutuste tõttu ära.

Bahreini kroonprints Salman bin Hamad Al Khalifa sõnul peab riik praegu keskenduma korra taastamisele. Hetkel on võimalus, et alates 2004. aastast MM-sarja kalendrisse kuulunud etapp ei jää täiesti ära, vaid peetakse hooaja lõpus, kuid korraldajate sõnul selles osas veel midagi otsustatud pole.

„Kurb, et Bahrein pidi etapi korraldamisest loobuma,“ sõnas vormel-1 sarja boss Bernie Ecclestone. „Soovime kogu nende riigile edu, et rasketest aegadest üle saada.“

Seega algab vormel-1 tänavune hooaeg 27. märtsil Aust- raalias.



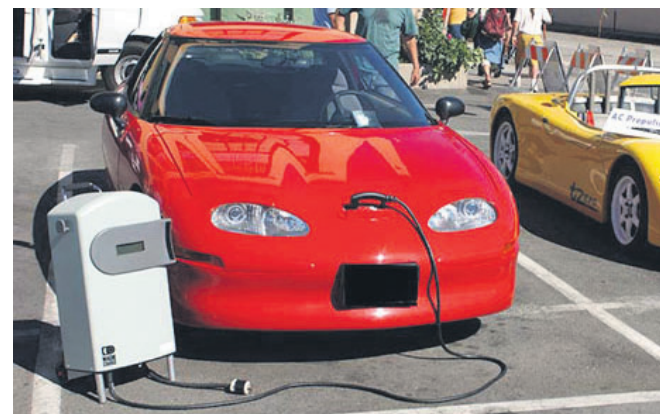
Ka elektriautosid püütakse maksustada

Kui seni on üritatud elektriautode soetamist soodustada ning nende omanikele pakutakse mitmeid soodustusi, siis nüüdseks on hakanud ilmuma ka esimesed maksustamisalased initsia- tiivid.

Tõsi on ju see, et kütuseaktsiisist laekuvad summad suuna- takse mingis osas teede remonti. Kuna elektriautod bensiini ega diiselkütust ei vaja, kuid teid ikkagi kasutavad, on ju raha vaja kuidagi nendelt kätte saada. Seda enam, et ilmselt hakkab lähiaastatel elektriautode arv plahvatuslikult kasvama.

Väljaanne Auto Observer kirjutab algatusest USA-s, kus Washingtoni osariigi elektriautosid omavatel elanikel tahetakse ha- kata koguma 100-dollarilist aastamaksu. Mitmete analüütikute arvates pole selline summa üldsegi mitte õiglane. Praegu laekub teede remondifondi raha kütuseaktsiisist – 37,5 USA senti gallo- nilt (4,55 liitrit). Sisepõlemismootoriga autode omanikud, kelle auto tarbib keskmiselt 9,4 liitrit saja kilomeetri kohta, maksavad sellise summa 10 700-kilomeetrise aastaläbisõidu korral. Kuid elektriautode omanikud sõidavad oluliselt vähem.

Kui seadus siiski vastu võetakse, kogutaks 2013. aastal ai- nuüksi Washingtoni osariigis hinnanguliselt 400 000 dollarit. Aastaks 2016 kasvaks summa prognooside kohaselt aga juba 1,9 miljoni.



Hiiumaa

• Müüa BMW 523 i 2,5 R6 125 kW '97.a, bensiin, l.s 215 000 km, manuaal, must, h: 3100 eurot. Tel 5348 4094.

• Müüa Ford Focus 1.8 TD '99.a, väga ökonoomne, ülv juuni 2012. Tel 5392 7109.

• Müüa KIA Pride 1,3 '98.a. Tel 5665 2526.

• Müüa Opel Astra 1,6 2002. a, heas korras. Tel 505 5714, 5387 3320.

• Ostan sõidukorras Žiguli. Tel 511 0851.

• Ostan T 150 käivitusmoo- tori trosskäiviti. Tel 5391 1516.



**KUULUTUSELE PILDI LISAMINE
VAID 0,96 EUROT.**

Info Hiiumaal 463 2199, Saaremaal 455 3133.