



5. lpp



4. lpp



1 - 6 - 8. lpp

**Nem
BĒZMAKSAS
droši!**

**AUTO
info**

www.autonews.lv

**OKTOBRIS
NR. 9 / 2013 (192)**

A Sports

Autosporta «Slavas zāle»

Agnis Krauja

„Latviešu braucēji nav sliktāki par pasaules līmeņa pilotiem, tikai mūsējiem trūkst pasaules līmeņa tehnikas...” — zem šiem vārdiem gan tālajos padomju gados, gan tagad bija un ir gatavs parakstīties ikviens latviešu autosporta līdzjutējs.

Kad „AutoInfo” savā jūlija numurā rakstīja par to, kā „Pikes Peak International Hill Climb” sacīkstēs Amerikā pirmo reizi šogad startēja Latvijas komanda — Jānis Horeliks ar inženieru Andra Dambja un Kristapa Dambja konstruēto un „Ogres Servisa centrā” būvēto sacīkšu elektromobili „eO PP01”, mēs to nodēvējām par vienu no drosmīgākajiem izaicinājumiem Latvijas autosporta vēsturē. Esam saņēmuši daudzu lasītāju atsauksmes ar lūgumu pastāstīt par citiem nozīmīgākajiem latviešu autosportistu pasaules mēroga panākumiem.

Piecdesmit okupācijas gadus Latvija ar „dzelzs priekškaru” bija nošķirta no Rietumu pasaules un latviešu autosportisti un līdzjutēji



varēja tikai sapņot par Formulu-1 un lielo autosportu vispār. Padomju Savienības čempionāts bija absolūti augstākā latviešiem pieejamā autosporta virsotne, un Latvijas braucēji ir izcīnījuši PSRS čempiona titulus kā rallijā un auto šosejā, tā arī autokrosā, kartingā un auto daudzciņā. Latvijas rallija

**SAMARIEŠU
LATVIJAS
ADVENTURA**

Medicīniskā komisija

- ▶ autovadītājiem
- ▶ ieroču nēsāšanai
- ▶ pirmstermiņa komisija

TĀLR. 67627653

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

lēģenda Aleksandrs Karamiševs bija pirmais latviešu rallists, kurš savulaik sešdesmitajos gados startēja Montekarlo rallijā ar automašīnu „Volga GAZ 21”. Stāsta, ka tolaik radio reportāžām no sacensībām sekojusi līdzī visa Latvija.

Vairāk nekā 20 gadu garumā (1970.—1992. g.) brāļi Juris un Valdis Belmeri bija starp Padomju Savienības prestižākās salonautomašīnu — volgu — klases līderiem autošosejā, turklāt savās mājās — Biķernieku trasē — latviešu brāļi bija gandrīz neuzvarami. Kopā skaitot, Belmeri ir izcīnījuši 6 čempiona un 6 vicečempiona titulus, pavisam 14 medaļas PSRS čempionātos. Konkurence Volgu klasē tajos gados bija zvērīga. Maskava, Ļeņingrada, Kijeva un Gorkijas autorūpnīca saviem sportistiem deva gandrīz neierobežotus līdzekļus un tehniskos resursus, lai tie uzvarētu par katru cenu. Bet vēl jau bija arī abas pārējās Baltijas republikas un Baltkrievija, Krievijas lielās pilsētas un karstasinīgie džigiti no Gruzijas, Armēnijas un citām dienvidu republikām...

Turpinājums 6. lpp ➤



Krūzmanis, Horeliks

A Moto tests

**Kāds
Traks
Motocikls**



«Adventure 1190»

Ronalds Cimoška

„Adventure” motociklu sēriju „KTM” aizsāka 2003. gadā, kad saules gaismu ieraudzīja pirmais ikdienas lietošanai paredzētais šīs sērijas modelis — „950 Adventure”. Motocikls tika radīts pēc rallijereidu motociklu parauga, bet ar satiksmei paredzētajiem atribūtiem, tādā veidā apliecinot „KTM” saukļa „Ready to race!” dzīvotspēju. Un patiesi — šis motocikls bija pietiekami labs gan ikdienas lietošanai uz ceļiem, gan spēja parādīt sevi labā gaismā tur, kur asfalts beidzas. Kaut arī motociklus vajāja dažādas tehniskas ķibeles (galvenokārt tās bija saistītas ar atsevišķu mezglu kvalitātes jautājumiem), burvību tas nespēja samaitāt, un „Adventure” sērijas motocikli strauji sāka iegūt popularitāti. 2006. gadā iepriekšējo nomainīja 990. sērijas modelis un 2013. gadā — jaunais „1190”.

Nemot vērā šāda tipa motociklu attīstības tendences, pirmais priekšstats, aplūkojot jaunā modeļa bildes internetā, nebija ļoti

pārliecinošs. Jā, motocikls sanācis ļoti glīts. Bet vai tas būs lietošanā tikpat labs, cik izskatīgs? Nemot vērā, ka 95% (pēc statistikas) iegādāto lielo ceļojumu enduro motociklu nekad nepamet asfalta, tie pamazām pārvērtās par „parketa džipiem” — izskatās gandrīz kā īstas „kaujas mašīnas”, tomēr no kārtīga bezceļa labāk turēties pa gabalu. Kāds būs jaunais „Adventure”? Vai pārmaiņas būs saglabājušas tā sacīkšu garu vai arī jauninājums kārtējo reizi papildinājis „parketnieku” saimi?

Vizuāli motocikls ir izdevies diezgan glīts, tajā pašā laikā saglabājot iepriekšējo „Adventure” atpazīstamo siluetu. Modīgie dizaina elementi krietni atsveidzinājuši šā skarbo veču motocikla ārējo veidolu. Priekšējā „lustra”, kam dienas režīmā automātiski ieslēdzas LED dienas gaitas apgaismojums, vien ir ko vērts, bet līdz ar krāsas iestāšanos automātiski ieslēdzas tuvā gaismas un mainās paneļa apgaismojums!

Man vienalga, uz ko orientējas mārketologi, bet šoreiz viņi ir precīzi trāpījuši mērķī.

Turpinājums 7. lpp ➤

NEMAINĪGA KONTROLE

BRIDGESTONE



**BLIZZAK
WS70**



**BLIZZAK
SPIKE-01**

www.bridgestone.lv



Logu tīrītāju slotiņām
un aizdedzes svečēm
**ATLAIDE
33%**

Tev apņicis 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!

Kāds Traks Motocikls «Adventure 1190»

► Turpinājums no 1. lpp.

Un nevis ar šautriņu, bet vismaz ar reaktīvo prettānk granātmētēju! Motocikls satriec un pārņem savā varā burtiski tajā pašā mirklī, kad tiek atlaists sajūgs un jūs izkustaties no vietas. „Adventure 1190” konstruktori ir aprikojuši ar deforsētu superbaiku „RC8” 1195 kubikcentimetru dzinēju, kas (tikai nenokrīti no krēsla!) 150 ZS jaudu attīsta pie 9500 apgr./min, maksimālo griezes momentu 125 Nm dzinējs attīsta pie 7500 apgr./min. Kā teica klasiķis — nelabais slēpjas detaļās. Tūlīt paskaidrošu sīkāk, ko ar to bija domājuši

un nesakiet, ka neesmu jūs brīdinājis! Šis, manuprāt, ir viens no tiem nedaudzajiem motocikliem, kas ir ne tikai „Ready to race!”, bet arī gatavs sacensties ar citiem motocikliem praktiski jebkur — gan uz asfalta, gan ārpus tā robežām. Motocikls ir tik aizraujoši dinamisks, ka jūs ar to nevis braucat, bet nepārtraukti teleportējaties no viena punkta uz otru.

Turklāt, lai iegūtu sportaiku pilotētājiem paredzētās izjūtas, jums nav jāsalokās septiņpadsmit likumos uz bākas un jāapstājas ik pēc 20 minūtēm atpūtināt pamirusās rokas. Ērts sēdekļis un augsta, atslābināta



konstruktori, satuvinot šos parametrus, — līdz 7500 apgr./min dzinējs ir salīdzinoši paklausīgs. Atsauksmās uz gāzi ir nedaudz maigāka, lai ar šo nezvēru būtu ērtāk rīkoties situācijās, kad nav „jāsoda” sportaiki. Tomēr, tiklīdz dzinējs sasniedz maksimālo griezes momentu un akselerators tiek pagriezts straujāk, motocikls pārvēršas par īstu raketi. Dzinējs ir noregulēts tā, ka „velk āra” motociklu praktiski no tukšgaitas bez jebkādam problēmām līdz pat apgriezīenu ierobežotajam. Tikai uzmanīgi ar gāzes rokturi,

sēdpozīcija ļauj justies ērti un komfortabli jebkādos ātrumos un attālumos. Brauc un ne par ko nedomā! Lai gan motociklam ir 23 litru bāka, kas turklāt izgatavota no trieciēnizturīga polimēra, vietā, kur tai piekļaujas braucēja kājas, tā ir sanākusi diezgan šaura. Tāpēc bāku ērti izmantot, ne tikai izsveroties pagriezienos uz asfalta, bet ļoti ērti ir atbalstīties arī ar ceļiem, kad braucat, stāvēt kājās pa nestabiliem segumiem ārpus koplietošanai paredzētām šosejām.

Motocikla zemā masa (tikai 230 kg pilnībā



KTM Adventure 1190 tehniskā specifikācija

Modelis	«KTM 1190 Adventure»
Modeļa gads	2013.
Pašmasa	212 kg
Garums	2263 mm
Riteņu bāze	1560 mm
Degvielas tvertnes tilpums	23 l
Dzinējs	
Tips	V2, 4 taktu
Cilindra diametrs x virzuļa gājiens	105,0 X 69,0
Darba tilpums	1195 kub. cm
Kompresijas pakāpe	12,5:1
Jauda	150 ZS/9500 apgr. min
Maksimālais griezes moments	125Nm/7500 apgr. min
Gāzes sadales mehānisms	DOHC, 4 vārsti uz cilindra
Barošana	Elektroniskā iešprīce
Dzesēšanas sistēma	Šķidruma
Starteris	Elektriskais
Transmisija	
Sajūgs	Daudzdisku, eļļā
Ātrumkārbā	6 pakāpju
Galvenais pārvads	Kēde
Šasija	
Rāmis	Cauruļu
Priekšējā dakša	Apgrieztā tipa WP 48 mm
Aizmugurējā piekare	Tradicionālā ar monoamortizatoru
Bremžu sistēma	Kombinētā ar ABS
Priekšējās bremzes	Divi 320 mm diski, 4 virzuļu „Brembo” radiālās
Aizmugurējās bremzes	Viens 267 mm diski 2 virzuļu „Brembo”
Priekšējā riepa	120/70-19
Aizmugurējā riepa	170/60-17
Maksimālais ātrums	Aptuveni 260 km/h

nokomplektētam motociklam) un labā piekare nodrošina fantastiskus rādītājus jebkādos braukšanas režīmos. „KTM” tradicionāli uzstādīti „WP” izstrādājuma amortizatori. Priekšējo daļu balsta pilnīgi regulējamā apgrieztā tipa 48 mm dakša, bet par aizmugurējo piekari atbild „WP” mono-amortizators. Vēlaties to regulēt ar podziņas palīdzību uz stūres? Nekādu problēmu, KTM nodrošinās arī to. Ar dievu laiki, kad piekares regulēšanai bija nepieciešams apkrauties ar atslēgām, pacietību un augstāko izglītību mehānikā. Borta dators piedāvā tik daudz piekares regulēšanas iespēju un atspoguļo tik daudz visdažādākās informācijas, ka „Adventure” īpašniekus var piemēklēt jauno mobilo viedtālruni lietotāju liktenis: nopērk cilvēks jaunu spēlmaņu un pazūd uz divām dienām, lai izpētītu iekārtas iespējas.

ABS kontrole, MTC, apsildāmo rokturu regulēšana, riepu spiediens, degvielas daudzums, gaisa temperatūra, piekares regulēšana, dzinēja darbības režīmi... tāda sajūta, ka motocikls jau sāk kļūt gudrāks par savu saimnieku! Turklāt — lai pārvaldītu šīs elektroniskās megasmadzenes, pietiek ar pāris ērtām podziņām uz stūres kreisā vadības roktura.

Reizē ar sacikšu dzinēju motocikls ir pārmantojis arī citus augsto plauktu labumus. Divus 320 mm bremžu diskus priekšā „grauž” 4 virzuļu „Brembo” radiālās bremzes, savukārt aizmugurējo riteni kontrolē 2 virzuļu bremžu mašīna tandēmā ar 267 mm bremžu disku. Šādus parametrus vairāk pierasts redzēt uz

sportaikiem, nevis enduro tipa braucmajiem. Kaut gan, ja aplūko motocikla ātruma parametrus, uzreiz kļūst skaidrs, ka šie labumi uz „1190” nav „pierakstījušies” tāpat vien, tam ir ļoti pārdomāts un racionāls izskaidrojums.

„Adventure” maksimālais ātrums ir ap 260 km/h! Tāds ātrums līdz šim ir bijusi vizītkarte sportaiku kluba biedriem, un redzēt tik izmalcinātā džentelmeņu klubā fermeri gumijas zābakos tik bieži vis negadās. Domāju, ka šāda tipa motociklu cienītājiem reizē ar jaunā „Adventure” iegādi var nākties mainīt arī savus gērbšanās paradumus un enduro ķiveri nomainīt pret sacikšu integ-rālķiveri, bet tekstila apģērbu — pret ādas sacikšu kombinezonu. Lai gan motociklam nav milzīga vējstikla un pārējo pretvēja atribūtu, „Adventure” ķīļveida forma nodrošina satriecošu braucēja aizsardzību pret gaisa masas tieksmi sabojāt braukšanas prieku lielos ātrumos. Ka es jums saku: 240 km/h ar taisnu muguru — tas tiešām ir kaut kas!

Braucot pat šādos ātrumos, motocikls uzrādīja ļoti augstu stabilitātes un drošības līmeni. Likās, ka piekarei vispār neeksistē kaut kādas robežas. Motocikls burtiski lūdzās, lai braucējs atgriezt gāzi vēl vairāk. Aizrāvos tiktāl, ka, izbraucot pagriezienu ar nelīdzenu asfalta 200 km/h lielā ātrumā, pagriezienu vidusdaļā motocikls palēcās uz nelīdzenuma, atrāvās no ceļa seguma ar abiem riteņiem un novirzījās no uzdotā kursa. Nākamajā mirklī motocikls ar visu savu masu ieurbās ceļā ar

„Continental Trail Attack” riepu starpniecību, vēl vairāk gāzes — un... tas bez mazākās stabilitātes trūkuma vai šasijas vājuma pazīmēm kā bulta aizšāvās nākamā pagriezienu virzienā. Jaudas un piekares rezerves šim monstram pietiek praktiski jebkuros apstākļos un ātrumos. Arī braucot pa grants ceļiem, ar motociklu bija iespējams ērti uzturēt ļoti augstu vidējo ātrumu.

Kopumā „1190 Adventure” atstāja ļoti kvalitatīvu (gan vizuālu, gan tehniskā aprikojuma) un aizraujošu izstrādājuma iespaidu. Viens motocikls visiem gadījumiem? Hmmm... izskatās, ka „KTM” ir izdevies maksimāli pietuvoties šai ideālā motocikla formulai!

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

INFORMĀCIJA
AUTOVADĪTĀJIEM
AUTO
info

Tirāža – 10 000
Tālrunis reklamai 2925389
e-pasts: kaspars@autonews.lv
Par reklāmu saturu un tajās izmantotajām
preču zīmēm atbild reklāmas devēji.
www.autonews.lv

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



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

9-19
10-15

**JAPĀNAS UN KOREJAS
AUTOMAŠĪNU
REZERVES
DAĻAS**



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

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

**PIEKABES
āki**



AR E-20 SERTIFIKĀTU

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

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

Reportāža

Automehānikas šovs «Targi 2013» Varšavā

Kaspars Bergmanis

Jau desmito gadu Polijas galvaspilsētā Varšavā septembra pirmajā brīvdienā notiek vērienīga auto mehānikas izstāde un motoršovs „Targi 2013”.

Izstādē, kuru divu dienu laikā apmeklēja 200 000 interesentu, piedalījās arī „Inter Cars Latvija” klienti, kas pārstāv auto nozari.

Izstādes galvenais uzdevums ir auto remonta nozarē strādājošo speciālistu izglītošana un informēšana, jo mūsdienu automobiļu diagnostikas un remonta tehnoloģijas nemitīgi attīstās. Piemēram, lai DSG automātiskajai kārbai nomainītu divmastu spararatu, ir nepieciešami gan speciāli instrumenti, gan jāzina pareiza šā transmisijas mezgla uzstādīšanas tehnoloģija. Izstādes laikā autodaļu ražotāji rīkoja seminārus, kuros mehāniķi tika apmācīti pareizi uzstādīt detaļas, jo nepareizi uzstādīts mezgls ātri iziet no ierindas.

Semināri, kurus rīkoja rezerves daļu ražotāji, bija plaši apmeklēti. Interesenti varēja iegūt ne tikai noderīgu skolu, bet arī

rezerves daļu katalogus un CD diskus ar tehnisko informāciju. Daudzi mehāniķi mēroja spēkiem sacensībās, kurās uz laiku un precizitāti montēja riepas, uzstādīja amortizatorus vai skrūvēja dzinēja galvas.

Servisa iekārtas un instrumenti aizņēma

ievērojamu izstādes daļu, jo bez tiem servisā nav iespējams saremontēt XXI gadsimta automobili.

Garlaicīgi šajā izstādē nebija nevienam, te izklaides varēja atrast arī bērni un sievietes, kurām informācija par dīzeļa sprauslu remontu



nav tik svarīga, lai tās dēļ brauktu uz Varšavu. Tieši viņiem visisaistošākais bija motoršovs ar galvu reibinošiem motobraucēju trikiem, kā arī iespēja pašiem piedalīties radio vadāmo modeļu sacīkstēs.

Motoršova nagla — „Dragon Hunter Jet Car”, dragreisa auto ar 15 000 ZS jaudīgu reaktīvo dzinēju, kuru pilotēja vācietis Gerds Habermans; 400 m garo distanci viņš veica 7,8 sekundēs. Ātrums, reaktīvā dzinēja troksnis un liesmu karstums neatstāj vienaldzīgus, bet izraisa publikas sajūsmas gāvīles.

Šī izstāde noteikti ir jāapmeklē tiem, kuri strādā autoremonta jomā, jo līdz Varšavai ir nedaudz vairāk par 600 kilometriem, bet lietišķie kontakti un iegūtā informācija ir tā vērtā.

Auto lietas Ķekavā

NEZINI, KUR IEGĀDĀTIES REZERVES DAĻAS?

Izvēlies lielāko rezerves daļu vairumtirgotāju Vidus un Austrumeiropā - **INTER CARS LATVIJA!**

MĒS ATRODAMIES:

Fil. "PĀRDAUGAVA"
Bieķensalas iela 4, Rīga / +371 6780 4009/

Fil. "BRASLA"
Braslas iela 29a, Rīga / +371 6611 7555/

Fil. "LIEPĀJA"
Brīvības iela 105, Liepāja / +371 6341 0610/

Auto preču vairumtirgotājs SIA „TSC Duals” šāgada augustā Ķekavas tirdzniecības centrā „Liiba” atvēra mazumtirdzniecības veikalu AutoDuals. Simt kvadrātmetru plašajā gaumīgi noformētajā veikalā var iegādāties ne tikai eļļas, smērvielas un autokosmētiku, kas ir firmas pamatpreču klāsts, bet arī spuldzes, logu slotiņas, akumulatorus, elektrokontaktus savienojumus un daudz, daudz citu autovadītājiem un ne tikai nozīmīgu (noderīgu) sīkumu.

Edgars Zaķis, SIA „TSC Duals” direktors:

„Šis mums ir pirmais tāda tipa mazumtirdzniecības veikals. Firmai par lielu pārsteigumu, veikals strādā necerēti labi. Pircēji pērk arī tādas lietas, par kurām vairumpircēji nav izrādījuši interesi, bet ikdienas saimniecībā šādi sīkumi ir ļoti noderīgi. Mums ir visdažādākā tīlpuma eļļas ne tikai autotransportam, bet arī dārza un meža tehnikai. Gana plašā sortimentā ir materiāli virsbūves remontam — līmes, silikoni, ierūsējušu skrūvju „atkodēji”, rūsas pārveidotāji un visu veidu ķīmija auto



apstrādādei pret rūsu. Mēs piedāvājam visdažādāko veidu un izmēru savilcējus, auto spuldzes un degvielas šļauciņas. Veikalā pircēji arī var iegādāties vai pasūtīt gumijas paklājiņu komplektus konkrētam automašīnas modelim - ļoti aktuāla tēma sākoties rudens-ziemas sezonai. Mums ir arī ļoti plašs riteņu disku dekoratīvo uzliku — tautā saukti par „kalpakiem” — piedāvājums. Protams, cenšamies neapstāties pie sasniegtā un meklējam jaunas iespējas līdzīgu veikalu

atvēršanai, kā arī interesantu, labas kvalitātes preču ražotājus, lai papildinātu sava piedāvājuma sortimentu.”

Dzīve sastāv no sīkumiem, un ir patīkami, ka mazs nieciņš var atvieglot dzīvi istajā laikā un vietā, jo „AutoDuals” strādā katru dienu, bet tie, kuriem Ķekava neiznāk pa ceļam (lai gan nav tālāk, kā no centra līdz Juglai), var izmantot **www.autoduals.lv** interneta veikalu, kas izraudzīto pirkumu jums piegādās mājās.

A Degustācija

Vasara, saule, kabrio! — «Opel Cascada» degustācija

Agnis Krauja

Ikviens, kurš siltā un saulainā Latvijas dienā izmēģinājis braucienu automašīnā bez jumta, nemainītu vienu dienu kabrioletā pret nedēļu limuzīnā ar kondicionieri! Jo kas gan var būt skaistāks par braucienu atvērtā automobilī siltā vasaras vakarā ar neskaitāmām zvaigznēm virs galvas, sajūtot prieku, ko sniedz ātrums un vēja glāsti. Pēdējā siltā augusta nedēļā un „Opel Cascada” jāva izbaudīt visus kabrioleta priekus arī mums.

Pirms krīzes Latvijas jauno automobiļu tirgū tika piedāvāti apptuveni 30 dažādu modeļu jauni kabrioleti. Savs pienesums bija arī „Opel” markai. Kā lai aizmirst žilbinošo „Opel GT” rodsteru, kas Ženēvas autoizstādē tika atzīts par 2007. gada kabrioletu. Tas bija sportiska dizaina auto ar aizmugurējo riteņu piedziņu, divu litru dzinēju ar 264 zirgspēku jaudu, kas 100 kilometrus stundā spēja sasniegt 5,7 sekundēs. Cena par visu šo prieku arī nebija nekāda mazā — 30 700 eiro. Krietni demokrātiskāka bija „Opel Astra TwinTop” (pieejama no 21 300 eiro ar 1,6 litru 105 ZS dzinēju), kas vienlaikus bija gan kupeja, gan kabriolets, jo tās cietais jumts bija salokāms un vadāms elektriski. Turklāt pārējie šā auto konkurenti kompakto „coupe-cabrio” segmentā bija dārgāki. Pēc vairākām kompaktklases kabrioletu „Kadett” un „Astra” paaudzēm „Opel” ar modeli „Cascada” tagad atgriežas pie vēsturiskām tradīcijām un piedāvā prestižu vidējās klases modeli ar četrām sēdvietām un mīksto jumtu, kas nedaudz atgādina tādus 50. un 60. gadu „Opel” kabrioletus kā „Kapitān” un „Rekord”, bet jaunā, mūsdienīgā veidā un ar vismodernākajām tehnoloģijām.



Šāgada pavasarī Ženēvā kompānija „Opel” prezentēja kabrioletu, kas, salīdzinot ar pārējo modeļu gammu, bija ieguvis pavisam atšķirīgu nosaukumu — „Cascada”. Lai gan „Cascada” ir veidota uz kompaktās „Astra” platformas, to noteikti nevar saukt par „Astru” ar nolaižamu jumtu. Tā kā „Cascada” ir gabarītos lielāka par „Astru” hečbeku, autoražotājs tirgū to pozicionē starp kompaktajiem un „Premium” segmenta kabrioletiem. Salīdzinājumā ar „Astra GTC”, uz kā platformas tas tapis, „Cascada”

kopgarums ir par nepilniem 28 centimetriem lielāks un sasniedz 4698 milimetrus. Tas ir pat vairāk nekā „BMW” 3. sērijas kabrioletam. Riteņu garenbāze „Cascada” modelim gan ir tāda pati kā kompaktajam „Astra GTC” — 2695 milimetri. Vēl pirms gadiem desmit valdīja uzskats, ka kabrioletus un rodsterus būvē tikai ekskluzīvu „Premium” marku ražotāji un ka tie ir pa kabatai tikai ļoti pārtikušiem cilvēkiem. No reklāmas materiāliem un ārzemju preses publikācijām secinām: „Cascada” vēlas pierādīt, ka jumtu

nomest spējīgu automobiļu pasaule tomēr nebeidzas „Premium” klubā ietvaros. Turklāt jaunais „Opel” kabriolets vēlas apgāzt arī veco pieņēmumu, ka automobili ar novācamu jumtu reti kad ir praktiski spēkrati ikdienas lietošanai. Degustācijā lūkojām noskaidrot, vai jaunajam „Opel” modelim šī misija būs pa spēkam.

No priekšpuses „Cascada” nekļūdiģi ļauj sevi identificēt ar „Opel” zīmolu, taču no sāniem un aizmugures šā auto dizains ir kas jauns un nēbijis. Ja kāds teiktu, ka šis

elegantais automobilis tapis „Maserati” un „Aston Martin” simbiozē, nebūtu grūti šim blēpām noticēt. Jo „Cascada” dizains atspoguļo „Grandes Routieres” automobiļu klasisko eleganci, kas nākusi no sen pagājušiem griezmiem laikiem. Lielākā daļa mūsdienu kabrioletu izskatās labi ar nolaistu jumtu, bet šķiet nedaudz neveikli, kad tas ir pacelts, taču „Opel Cascada” izskats nepievī arī ar paceltu jumtu — tam piemīt nevainojams, atlētisks profils. Motora pārsegs apzināti ir veidots ar izteiktu izliekumu, tas gaumīgi izceļ zem tā novietoto un padziļinājumā iegremdēto radiatora resti, kuru rotā uzkrītošas hromētas uzlikas. Miglas lukturi ir izvietoti haizivs spuru formas elementos, kurus vizuāli izceļ hromētās detaļas. Dienas gaitas lukturi ar LED tehnoloģijām gan priekšpusē, gan aizmugurē veidoti „Opel” tipiskajā spārnu formā. Aizmugurē jaunākās paaudzes 3D LED gaismas moduļi ir izklīdēti, lai staru padarītu vēl precīzāku un skaidrāku — tipiska augstākās klases automobiļu iezīme. Priekšpuses hromēto detaļu harmonijai pievienojas vēl viena līnija, kas vizuāli savienojas ar aizmugurējiem lukturiem. Jā, es riskēju apgalvot, ka „Cascada” ir visu laiku glītākais kompaktais kabriolets, kas nevainojami izskatās ne tikai bez jumta (to spēj daudzi), bet arī ar uzvilktu jumtu! Priekšpuse sportiski agresīva, sānu līnija paaugstinās uz aizmuguri, bet aizmugures dizainu varētu pat saukt par dižciltīgu, tā ka šis opelis var bez kautrēšanās stāties blakus kaut „lordam Bentlijam”. Degustētās mašīnas tumšā krāsa ne tikai apriņ atsevišķas dizaina detaļas, bet arī to vizuāli samazina. Atliek tikai

Turpinājums 7. lpp ➤

BOSMA®
for better life

SUPER WHITE
xenon effect

**SPILGTS
REDZĒJUMA
PUNKTS**

Ksenonu spuldžu efekts ļauj atšķirt vairāk redzamas detaļas uz ceļa, un sniedz atslodzi jūsu acīm ilgstošā nakts braucienā. Baltā dienas gaismas spuldzes gaismā nodrošina drošību, komfortu.


PADARI SAVU CEĻU GAIŠĀKU!
PREMIUM COLLECTION

PLUS 50%
double protection

**IERAUDZĪT VAIRĀK
UN RĪKOTIES
ĀTRĀK**

Palielinot izstarojamo gaismu, ievērojami uzlabo ceļa redzamību aptuveni 75 metrus no automobiļa. Izvairieties no nevajadzīgiem pārsteigumiem, izvēlieties drošību un dodieties ceļā.


BLUE LASER
modern style

**PAMANĪTS
UZ CEĻA**

Lāzera efekts uzlabo redzamību sarežģītos laika apstākļos un piešķir automobiļa starmešiem mūsdienīgu skatu. Izcelies uz ceļa-tie ir solis nākotnē.


UZTICIES BOSMA AUTOSPULDZĒM!


Izplatītājs Latvijā SIA „TSC DUALS”, „Baltegles”, Ķekava, tel. +370 67935830, www.autoduals.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

POLAR

Labākā motora dzesēšana!

**AIZSARDZĪBA PRET RŪSU UN SASALŠANU -
ilglaicīgi!**

POLAR PREMIUM «Long Life» antifrizs ir uz etilēna glikola bāzēts šķidrums, kurš nodrošina ilgstošu aizsardzību pret sasaldšanu, vārišanas un koroziju jeb rūšēšanu.

Pagarinātu dzesēšanas šķidruma mūžu iegūst lietojot nenovecojušus rūsas inhibitorus. Bāzēts uz patentētu, silikātu brīvu skābes tehnoloģiju (OAT).

Polar Premium «Long Life» tiek rekomendēts augsto tehnoloģiju motoriem, kur alumīnija aizsardzība ir īpaši svarīga, darbojoties augstās temperatūrās. To lieto arī vecām mašīnām, smagajiem auto un autobusiem, kā arī stacionāriem motoriem.

AR KO TAS ATŠKIRAS NO TRADICIONĀLAJEM DZESĒŠANAS ŠĶIDRUMIEM?

TRADICIONĀLAIS (TOSOLS)

Motora dzesētājs kā ELEKTROLĪTS

KINĪSKI SORBĒTS AIZSARDZĪBAS SLĀNIS

ANODU NOVĒTNE

METĀLS

Veidojoties plānām, cietām slānim tiek pārklāta metāla virsma.

POLAR ANTIFRIZS AR OAT INHIBITORU

Motora dzesētājs kā ELEKTROLĪTS

OAT INHIBITORS

OAT INHIBITORS

ANODU NOVĒTNE

METĀLS

KATODU ZONA

Veidojoties monomolekulārs slānis uz metāla virsmas, tikai anodu līmeni, kur draud korozija.

JAUNUMS!

«Polar G13» antifrizs ir izstrādāts VAG grupas jaunākās paaudzes dzinējiem (kopš 2008), kuros tiek izmantots īpašs alumīnija un magnija sakausējums.

Gandrīz 75% no Eiropā uzpildītiem automobiļiem un smagajiem vilcējiem sākotnēji ir lietojuši OAT - ilga mūža «Long life» antifrizu. Polar Premium antifrizs atbilst un pārsniedz labi zināmus Eiropas un starptautiskos standartus un OEM prasības.

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

Autosporta «Slavas zāle»



Juris Belmers (42)



Andis Neikšāns

Turpinājums no 1. lpp

Lai stātos uz starta PSRS čempionāta finālsacensībās, kurās 30 labākie cīnījās par medaļām, sportistiem ik gadu bija jāpārvar sarežģīta atlases sistēma. Mūsdienās tādas konkurences nav nevienā salonautomašīnu klasē, ja nu vienīgi NASCAR sacensībās Amerikā, kur 50 dalībnieku sezonas gaitā aizvada 36 sacensības. Tās emocijas, ko latviešu sporta līdzjutējiem savulaik dāvāja brāļu Belmeru uzvaras, šodien var salīdzināt varbūt vienīgi ar Māra Štromberga olimpiskajiem zelta panākumiem vai Latvijas hokeja izlases divām vēsturiskajām uzvarām pār Krieviju!

Kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas ar autosporta, autotūrisma un kustības drošības darbu koordinēšanu un attīstību Latvijā nodarbojas biedrība „Latvijas Automobiļu federācija” (LAF), kas dibināta 1990. gadā. Savā interneta vietnē LAF manifestē: „Autosports — viens no populārākajiem, dinamiskākajiem sporta veidiem pasaulē. Latvijā tam ir dziļas un stipras saknes, jo Latvijā bija, ir un būs spēcīgi autosporta dalībnieki! LAF licencētie pārstāvētie sportisti pēdējo gadu laikā guvuši ievērojamus panākumus arī ārpus valsts robežām — sākot no Eiropas čempiona titula iegūšanas autokrosā un beidzot ar vairāku Latvijas ekipāžu piedalīšanos pasauleslavenajā Dakaras rallijā 2004., 2005., 2006. un 2007. gadā.”

Diemžēl nekādu detalizētāku neatkarīgās Latvijas autosportistu starptautisko panākumu uzskaitījumu atrast neizdodas nedz šajā vietnē, nedz arī interneta plašumos ar „Google” palīdzību. Bet mēs taču zinām, ka Eiropas autokross un Dakara nepavisam nav vienīgi starptautiskā autosporta notikumi ar latviešu līdzdalību! Turklāt „AutInfo” uzskata, ka piedalīšanās pati par sevi vēl nav panākums. Kaut arī dalība nozīmīgās sacensībās ir pelnījusi visu cieņu, ir jāuzrāda arī



Dambis Traubergs

rezultāts finišā! Tāpat kā latviešu ugunskrītības Paikspikā, kas beidzās ar efektīgu avāriju (trases vidusdaļā neprognozējami mainīgajos laikapstākļos mašīnai 200 km/h ātrumā kādā virāžā izslīdot no trases un apgāžoties), vērtējams arī mūsdienu rallija leģendas — trīspadsmitkārtējā Latvijas čempiona Ivara Caunes — starts 1997. gadā pasaules čempionāta posmā „Network Q RAC” rallijā Anglijā, kur pēc pirmā ātrumposma viņš ieņēmis 2. vietu kopvērtējumā, bet uzreiz kādā no nākamajiem posmiem izstājies...

Neatkarīgās Latvijas autosportistu pirmie patiešām nozīmīgi starptautiskie panākumi saistīti ar autokrosu, kas varbūt šodien daudziem no mums šķiet tāds amatieru sports (kā zināms, profesionāli autokrosa piloti ir tikai Čehijā), bet toreiz — deviņdesmitajos — mēs Eiropas autokrosa dēvējam par „dubļu pirmo formulu”! 1990. gadā Nikolajs Tions, toreiz vēl būdams PSRS izlases komandas dalībnieks, sensacionāli uzvarēja „Buggy 1600” Eiropas kausa izcīņās Čehijas posmā Novopakas trasē. Togad Mūsā pirmo reizi notika autokrosa Eiropas



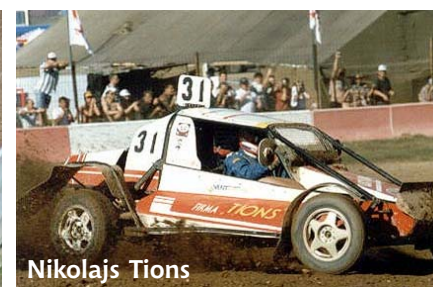
Ilgonis Krūmiņš

čempionāta posms un Pēteris Neikšāns ar pilnpiedziņas „Moskvič-Aleko” pirmo reizi iekaroja Eiropas goda pjedestālu „Divijā-1”, piekāpjoties tikai vācietim Rolfam Folandam. Sezonas pēdējā posmā Itālijā Neikšāns atkal finišēja otrais, ierindojoties 4. vietā čempionāta kopvērtējumā, kas bija Latvijas autosporta vēsturē vēl nepieredzēts panākums! Jāņem vērā, ka tolaik krosā vēl startēja rallijā jau aizliegtās neprātīgi jaudīgās B grupas mašīnas.

Pēdējais Padomju Savienības čempionāts autošosejā notika 1991. gada augustā Kijevas trasē „Čaika”. Juris Belmers, uz kura volgas sāniem jau greznojas Latvijas sarkanbaltsarkanais karodziņš, lieliskā stilā pieveicot visus sāncensus, pierādīja, kurš ir īstais un vienīgais „volgu karalis”, izcīnot savu sesto PSRS čempiona titulu! Ņemot vērā šā sacensību seriāla plašo ģeogrāfisko izplatību un faktu, ka nekur citur pasaulē volgu sacensības nenotika, varam uzskatīt Juri Belmeru ja ne



Jānis Bogdanovičs



Nikolajs Tions

savstarpējās cīņās: brāļi Trauberģi pret Andri Dambi visas sezonas garumā, pārējiem eiropiešiem paliekot statistu lomās. Togad latvieši pavisam izcīnīja 22 goda pjedestālus! Un togad tieši latvietis latvietim bija nīkākais ienaidnieks — nežēlīgā cīņā brāļi Uģis un Ivo Trauberģi kopīgiem spēkiem pieveica Andri Dambi. Nākamajā — 2001. — gadā Eiropas vicečempiona titulu autokrosā ieguva Gints Bujāns. Bijušais Eiropas autokrosa čempions Uģis Trauberģis un viņa „ieroču nesējs” Ivo Trauberģis 2001. gadā piedalījās starptautiskajās ledus sērijās sacensībās (IRSI), kurās brāļu ekipāža ar „Ford Puma” ieņēma 6. vietu.

2001. gadā Eiropas čempionātā kartingā prestižākajā „ICA” klasē 7. vietu ieguva talantīgais jauniešs Mareks Štolcermanis. Viņam vajadzēja kļūt par pirmo latviešu autobraucēju, kurš startē Lielbritānijas formulu „Ford” čempionātā. Jau bija noslēgts līgums ar JLR komandu, jau vajadzēja sākt krāvēt somu, lai dotos uz pirmajiem treniņbraucieniem Spānijā, taču 2004. gada janvārī Spānijas vietā pēc mulķīga ceļu satiksmes negadījuma viņš nokļuva reanimācijā Jelgavas slimnīcā... 19 gadus vecais Mareks Štolcermanis toreiz no visiem mūsu autosportistiem atradās vistuvāk sapnim par F-1. Pēc atveseļošanās Mareks

Turpinājums 8. lpp ➤

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 apvirpošanu.
- Dzinēju, ātrumkārbu, sajūgu maiņu un remontu.
- Zobsiksnu, agregātu siksnu un ruļļu maiņu.
- Eļļu un filtru maiņu.
- Elektrosistēmu remontu.
- Riteņu ģeometrijas regulēšanu.
- Riepu remontu, balansēšanu, montāžu.
- Lukturu gaismu regulēšanu.
- Bukšu izgatavošanu.
- Nestandarta darbus.
- Mikroautobusu remontu.
- Savirzes regulēšanu komerctransportam.
- Iespēja veikt remontu izbraukumā pie klienta.



Motors A5
Mūkusalas iela 45c,
t. 67 627 546;
m. t. 29 237 499,
motorsa5@inbox.lv



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

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

AUTOMĀTISKO PĀRNESUMU KĀRBU REMONTA RŪPNĪCA
RECRO
QUALITY THROUGH TECHNOLOGY
www.recro.eu T: 2920 7606



Vasara, saule, kabrio! — «Opel Cascada» degustācija



➤ Turpinājums no 5. lpp.

iedomāties, cik efektīgi izskatās sarkana „Cascada”!

Auto eleganci akcentē no kvalitatīva materiāla veidots mīksts audekla jumts. Pirmkārt, šāda konstrukcija ir ievērojami vieglāka (sver aptuveni 50 kg ar visiem mehānismiem), otrkārt, arī visi „Premium” segmenta kabrioleti izmanto audekla jumtus. „Cascada” jumtam pieejamas trīs dažādu krāsu toņu izvēles — „Black”, „Malbec-Red” un „Sweet Mocca”, ko savukārt iespējams kombinēt ar desmit dažādām virsbūves krāsām, piemēram, sportisko „Blue Buzz”, eleganto „Phantom Grey” vai izmeklēto „Dark Mahogany”. „Cascada” mīkstā jumta struktūrā izmantoti magnija komponenti, tādā veidā ierobežojot tās svaru, savukārt aizmugurējais stikla logs vienā līmenī neuzkrītoši saplūst ar audumu. Šāda kvalitāte līdz šim ir bijusi pieejama tikai luksusa klases kabrioletiem un rodsteriem. Pateicoties īpaši poliestera flisa kārtai starp ārējo slāni un iekšpusē izolējošo pārklājumu, „Cascada” jumts nodrošina lielisku akustisko un siltuma izolāciju. Jumta uzlikšana/noņemšana ir pilnībā automātiska, un to var izpildīt pat neapstājoties, ja braukšanas ātrums nepārsniedz 50 km/h. Jumts ir ātrs — tas salokās 17 sekunžu laikā no pogas spiediena līdz uzvarošam pikstienam. Vienīgi jāatceras, ka jumta konstrukcija „darba procesā” krietni izbīdās uz augšu (un tās vāks uz aizmuguri — ārpus auto gabarītiem), tādēļ šo operāciju labāk nemaz nemēģināt veikt garāžā vai pat lielveikala stāvvietā, kurai zemī griesti.

Lai gan „Cascada” salons dizaina ziņā daudz neatšķiras no „Astra” salona, tas izskatās elegantāk, pateicoties ādas imitācijas apšuvumam viduskonsolē. Ja jumts ir nolaists, interjera apdare taču būs pirmais, ko ieraudzīs līdzilvēki! „Opel” kabrioletam ir četras pilnvērtīgas sēdvietas. Protams, lielākās ērtības ir priekšā sēdošajiem — sportiski sēdekļi ar izteiktu sānu atbalstu un pat ventilācijas funkciju. Iesēžoties auto, drošības josta tiek ērti padota ar elektriski izbīdāmu „rociņu”, līdzīgi kā dārgāku marku kupejās un kabrioletos. Savukārt elektroniskā „Easy Entry” vieglās iekāpšanas sistēma bīda priekšējos sēdekļus un ļauj ērti piekļūt aizmugurējiem. Aizmugurē kājām vietas pietiks arī garāka auguma cilvēkiem, ja vien priekšējais sēdeklis nav tālu atbīdīts un nolaists līdz ar grīdu. Ja jumts ir pacelts, tad garāka auguma cilvēkam aizmugurē galva atdursies griestos. Ar uzvilktu jumtu, kura iekšpusē ir melna, sajūta auto salonā pirmajā mirklī ir drusciņ klausrofobiska, taču skaņas izolācija ir pārsteidzoši laba, jumts nedrebeļējas, pat braucot lielā ātrumā, tāpēc pavisam drīz sajūtas ir pavisam OK.

Priekšējos sēdekļos, kuri ir apsildāmi, tāpat kā stūre, var bez jumta braukt arī vēsā rīta agrumā. Ja ir pacelti sānu stikli un vīrs aizmugurējam sēdvietām piestiprināts saliekamais vējtveris (ietilpst auto

sēdekļa atzveltni. Šāds aprīkojums (kurš nav pieejams kabrioletiem ar cieto jumtu) bagāžas nodalījuma tilpumu ļauj palielināt līdz 750 litriem un pārvadāt līdz pat 1,818 mm garus priekšmetus. Lai gan šis kabriolets ir pārsteidzoši praktisks, aizbraucot rudenī pie lauku radiem, varat piedzīvot neizpratni, kāpēc tik lielā mašīnā nevar ievietot visus tos līdzī dodamos kartupeļus un ābolu maisus...

Bāzes versijā „Opel Cascada” tiek komplektēta ar 1,4 litru benzīna turbo dzinēju, kas jau pazīstams no „Astra” modeļa. Tāpat pieejams arī divu litru dīzeļdzinējs, kas atkarībā no versijas attīsta 165 vai 195 ZS jaudu. Taču „Cascada” motoru klāsta izcilākais eksemplārs ir 1,6 „SIDI Turbo ECOTEC” benzīna dzinējs. Šis vidējā izmēra tiešās

un degvielas ekonomiju (vidēji 6,3 l/100 km un 148 g/km CO₂). Degustācijā pārliecinājamies, ka šis jaunais benzīna turbomotors tiešām ir pārsteidzoši atsaucīgs jebkurā apgrīzīenu diapazonā. Var, knapi ripojot, ielikt trešajā robā un aizbraukt, var, nedaudz pārsniedzot ātrumu 50 km/h, pilsētā braukt ar piekto pārsesumu, un motors nemaz nedomās raustīties. Pirms mums braukušie bija vidējā degvielas patēriņa rādījumu uzdzinuši līdz pat 9 litriem uz 100 km. Kamēr degustācija noritēja pilsētas apstākļos, šis rādījums nemaz nedomāja kristies, taču uz šosejas sestajā pārsesumā auto kļūst krietni ekonomiskāks un bākā atlikušās degvielas potenciālais nobraukuma rādījums nevis samazinās, bet gan pieaug. Degustācijas



komplektācijā), 1,88 m garam braucējam pie stūres tikai nedaudz plīvos mati un uz kakla pūtīs vējš, bet nedaudz īsākam cilvēkam bezjumta braukšana būs pavisam patīkama arī vēsā laikā. Cita lieta ir braukšana aizmugurējos sēdekļos, tur iespējams izbaudīt visus vējus pilnībā — gandrīz vai motocikla pasažiera izjūtas, tikai drošākos un komfortablākos apstākļos.

„Opel” apgalvo, ka „Cascada” ir visas ikdienā lietošanai nepieciešamās īpašības, lai šo modeli bez jebkādiem ierobežojumiem varētu izmantot arī ziemā. Papildus tā mīkstā jumta lieliskajai termoizolācijai pieejama arī apsildāmā stūre, automašīnas stāvvietā — apsildes funkcija, ātrā apsildes sistēma un citas nepieciešamās lietas ikdienas praktiskumam. Abiem priekšējiem sēdekļiem, protams, ir pieejama apsilde, bet šo ādas sēdekļu īpašā priekšrocība ir ventilācijas sistēma, kas karstās, saulainās dienās caur perforētās ādas caurumiņiem, nodrošina aukstā gaisa pieplūdi braucēju... hmm... muguras lejasdaļai. Kabrioleta salonā ir plašas mantu novietošanas (pareizāk — noslēpšanas no svešām acīm) iespējas. Visapkārt vadītājam ir izvietotas noderīgas sīklietu novietnes: durvis, instrumentu panelī un zem tā, turklāt, pateicoties elektroniskajai stāvbremzei (pieejama jau „Cosmo” standarta komplektācijā), arī centrālajā konsolē — tieši tur, kur novietnes ir visvairāk nepieciešamas. Ar atvērtu jumtu „Cascada” bagāžas nodalījuma tilpums ir 280 litri, bet ar aizvērtu jumtu ir pieejams līdz pat 350 litru bagāžnieks. Ja braucat divatā un nepieciešams palielināt bagāžnieka tilpumu vai arī transportēt ārkārtīgi garus priekšmetus (piemēram, sniega dēli vai slēpes), „FlexFold” sistēma elektroniski atbloķēs un nolocīs attiecībā 50:50 sadalāmo aizmugurējā

iesmidzināšanas agregāts ir jaunais motoru paaudzes pārstāvis, kas savu debiju piedzīvo tieši „Opel” jaunajā kabrioletā un nākotnē būs pieejams citos vidējā izmēra un kompakto automobiļu modeļos. Dzinējs ir veidots īpaši vienmērīgai jaudas un griezes momenta attīstībai, tā jauda ir 125 kW/170 ZS, bet starp 4250 un 6000 apgrīzieniem minūtē, pateicoties „overboost” funkcijai, griezes moments spēj sasniegt 280 Nm atzīmi. Šis dzinējs ir pieejams ar manuālo sešpakāpju pārsesumkārbu un „Start/Stop” sistēmu vai ar jaunākās paaudzes automātisko sešpakāpju transmisiju. 1,6 „SIDI Turbo ECOTEC” dzinējs nodrošina teicamu vidusceļu starp veikspēju (222 km/h maksimālais ātrums un 9,6 sekundes no 0 līdz 100 km/h)

Degustācijas secinājumi

Autorāžotāja „Opel” mērķis esot kļūt par „VW” tiešo konkurentu, tāpat nonākt tādā kā „puspremium” automarkas statusā. Lai to panāktu, jārada ne vien tikpat uzticami un praktiski automobiļi, bet tiem jābūt arī iekārojamākiem par folksvāgeniem. Modelis „Cascada” ir pēdējais solis „Opel” jauno, iekārojamo produktu ofensīvā. Pēdējā laikā šis vācu autorāžotājs strauji paplašina produkcijas klāstu un apgūst pavisam jaunus segmentus, laižot tirgū eleganto kompakto kupeju „Astra GTC”, pilnībā elektrisko automobili „Ampera”, subkompakto krossoveru „Mokka”, moderno pilsētas mazauto „Adam” un tagad arī šo sportiski eleganto vidējās klases kabrioletu „Cascada”.

Plusi: „Cascada” ir viens no glītākajiem četrvietīgajiem kabrioletiem — elegants, komfortabls un iekārojams gan ar paceltu, gan nolaistu jumtu. Turklāt tas labi uzvedas uz ceļa un ir pārsteidzoši praktisks. Mīnusi: vieta



aizmugurē sēdošajiem ir ierobežota, turklāt ilgstošu braukšanu bez jumta viņiem nebūs viegli izturēt, vietas bagāžai arī nav visai daudz.

„Opel Cascada”, kā jau ražotājs iecerējis, pozicionēts šobrīd brīvā auto tirgus nišā. Tiem, kuri vēlējās iegādāties ko pakāpienu augstāku par „Peugeot 308 CC” vai „Volkswagen Eos”, vidēja izmēra kabrioletu segmentā līdz šim nācās izvēlēties tikai starp dārgiem „Premium” klases automobiļiem. Tagad brīvdabas sajūtu cienītājiem „Cascada” piedāvā visas tās pašas vidējās klases kabrioletu īpašības, apvienotas ar izsmalcinātu stilu, taču — par pieņemamu cenu. „Opel Cascada” ir tikpat liels un tikpat glīts (ja ne vēl pievilcīgāks) kā „Audi A5”, 3. sērijas „BMW” vai „Volvo C70” kabrioleti, taču krietni lētāks, — tā cena sākas no 22 tūkstošiem eiro. „Cascada” maksā apmēram tikpat, cik izmēros krietni mazākie „Audi A3”

pēdējā dienā, kad infodisplejā jau sen bija iedegusies „refuel” lampiņa, izmantojot motora elastību, es braucu cik vien iespējams taupīgi — kopējā satiksmes plūsmā izdevās iekļauties, vien knapi pieskaroties gāzes pedālīm, un tad izrādījās, ka patiesībā šis dzinējs spēj būt pārsteidzoši ekonomisks.

„Cascada” riteņu bāze (2,695 mm) ir tikai par 40 mm īsāka nekā „Insignia” modelim. Priekšējās un aizmugurējās šķērsbāzes garums ir 1,587 milimetri. Priekšējā šķērsbāze ir pat par 2 mm platāka nekā „Insignia”. „Cascada” priekšējais tilts veidots ar labāko „Opel” šasijas tehnoloģiju „HiPerStruts” („High Performance Struts”) pielietojumu, kas sākotnēji ticis izstrādāts tieši sportiskajam „Insignia OPC” modelim. „HiPerStruts” nodala amortizatoru un stūres funkcijas un nodrošina vislabāko saķeri ar ceļu un precizitāti pagriezienos, kā arī uzlabo noturību uz ceļa jebkuros laikapstākļos. „Cascada” ir elektroniska zobstieņa stūre ar no ātruma atkarīgu pastiprinātāju. Šeit, protams, ir pieejama arī no „Opel” iepriekšējām degustācijām jau labi pazīstamā integrētā adaptīvā šasijas kontroles sistēma „FlexRide” ar trīs režīmiem („Standard”, papildu komfortam paredzētais „Tour” un sportiskais „Sport”). Pateicoties īpaši stingrajai virsbūvei, „HiPerStruts” priekšējai piekarei un „FlexRide” adaptīvajiem amortizatoriem, „Cascada” nodrošina ārkārtīgi precīzu braukšanu. Vadāmība ir sportiska, stūre pat ļoti atsaucīga jau no „pusvārda”, tāpēc jāsaglabā modrība, jo neuzmanīgas liekas kustības, ātri braucot nav pieļaujamās. Man šāda zibenīga stūrēšana pat ļoti patīk, bet smalkām dāmītēm tā var izrādīties apgrūtināša, tāpat kā sešpakāpju manuālās pārsesumkārbas šepselēšana. Par laimi, 1,6 „SIDI Turbo” dzinējs var tikt nokomplektēts ar jaunākās paaudzes automātisko sešpakāpju transmisiju. Kabrioleta balstiekārta ir stingra, bet komfortabla. Taču pieminētās šasijā izmantotās augstās tehnoloģijas nav radījušas īstu sportiskas braukšanas baudas sensāciju. „Cascada” kabriolets tomēr šķiet vairāk piemērots relaksētai komfortablai braukšanai kruīza režīmā, jo enerģiskai līkumu izziņēšanai tas tomēr šķiet pārāk liels un pārāk smags. Bet galvenais „Opel Cascada” pat uz mūsu nacionālās kvalitātes celšiem māk labi uzvesties un saglabāt atzīstamu komfortu pat ar 19 collu riteņiem, kas pieejami papildu aprīkojumā.

vai 1. sērijas „BMW” kabrioleti.

Pēc manām subjektīvajām sajūtām, „Opel Cascada” ir viena no emocionāli visuzrunājošākajām pēdējo pāris gadu laikā degustētajām automašīnām. Un kabrioleti — kā zināms — allaž ir emocionāls pirkums! „Opel Cascada” neapšaubāmi ir skaists auto, taču šis auto ir paredzēts nevis bagātiem „zīmuliem”, bet gan racionāli domājošiem saules baudītājiem, kam auto zīmols nav īpaši svarīgs, bet ir nepieciešams tāds stilīgs un sportisks auto, kam būtu četras pilnvērtīgas sēdvietas un paliktu vieta arī bagāžai. Turklāt daudzās ģimenēs kabriolets līdz šim vienmēr ir bijis otrā vai trešā mašīna, jo ziemā to parasti neizmantoja, bet tagad „Opel” piedāvā šo stereotipu lauzt, pozicionējot savu jauno kabrioletu kā praktisku vissezonas mašīnu. „Opel Cascada” ir auto cilvēkiem, kuri patiesu braukšanas prieku novērtējuši augstāk par kāri, zīmēties!

FREDA RIEPAS

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

**mazlietotas
ziemas
RIEPAS**

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

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



**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

**REZERVES
DAĻAS**

**Amerikāņu
automašīnām**

Jauns veikals!

tel. 29219525
67549500
info@kubera.lv

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

KUBERA AUTO

AUTO RITMS

AUTOEVAKUATORS

24H

T. 2255 5543

RADIATORI

TIRDZNIECĪBA, REMONTS
un SERŽU MAINA,
ALUMĪNIJA METINĀŠANA



RADIATORU SERVIS
KONDIČIONIERU UZPILDĪŠANA

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



turbomotors
TURBOKOMPRESORI

- KVALIFICĒTS REMONTS
- jaunas un atjaunotas TURBĪNAS
- speciālistu KONSULTĀCIJAS

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

www.turbomotors.lv

**STARTERI un
GENERATORI**



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

BRIDGESTONE

PADOMI

Lābākais un drošākais ieteikums ir nomainīt visas 4 riepas vienlaicīgi

Jaunu riepu uzlikšana uz aizmugurējās ass dos Jums lielāku drošību negaidītu un sarežģītu situāciju gadījumā (avārijas bremsēšana, asi pagriezieni u.c.), īpaši slapjumā.

Nepietiekama stūrēšana uzrāda ātras kontroles zaudēšanas pazīmes un ir vieglāk atgūstama. Standarta gadījums, ja labāka sāķere ir aizmugurē

Pārlieta stūrēšana parādās daudz ātrāk, ar lielu sagriešanās risku un ir grūti kontrolējama. Var atgāties, ja aizmugurējā ass zaudē sāķeri, kad riepa ir nodilusi

Ja maināt tikai 2 riepas – **Lieciet uz aizmugurējās ass!**

Neatkarīgi vai aizmugures piedziņas, priekšpiedziņas vai pilnpiedziņas.

www.bridgestone.lv

Autosporta «Slavas zāle»

➤ Turpinājums no 6. lpp

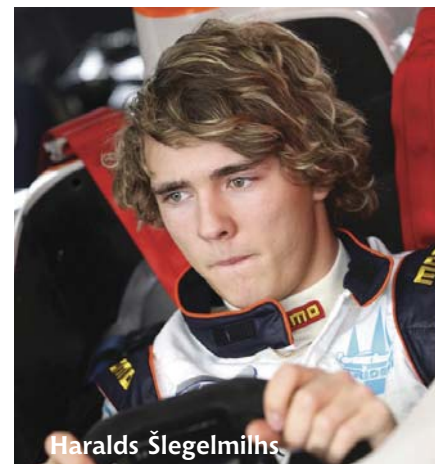
atgriezās autosportā un ar atzīstamiem panākumiem startējis Eiropā dažādās salonautomašīnu sacensībās, taču „Lielā iespēja” bija aizgājusi uz neatgriešanos.

2002. gadā Agris Upītis ar „VW Polo” Eiropas rallijkrosa čempionātā „D-2A” klasē (N grupa, vienas ass piedziņa) piedalījās trijos no deviņiem posmiem, izcīnot divas 6. vietas — Francijas un Austrijas posmos, kas līdz pat šim gadam bija augstākais latviešu sasniegums Eiropas rallijkrosā.

2004. gads Latvijas autosportistiem bija panākumiem bagāts. Autošosejā Ģirts Krūzmanis ar „Honda Civic Type-R” kļuva par Baltijas čempionu, FIA NEZ kausa ieguvēju un Baltijas Jūras kausa ieguvēju. Par vēsturē pirmo Ziemeļeiropas (NEZ) rallijkrosa čempionu kļuva Jānis Bogdanovičs ar „Peugeot 206 16V”, arī skandināvu rallijkrosa trasēs pierādot to, ko pārējā Eiropa zināja jau labi sen — Latvija ir krosa lielvalsts. Autokrosa veterāns Aldis Zēbergs ar „Toyota Corolla” aizvadīja savu veiksmīgāko sezonu, izcīnot Eiropas vicečempiona titulu „Divīzijā 1”. Ar Latvijā būvētu sacīkšu prototipu „OScar” slavenā Dakaras maratona finišu 29. pozīcijā sasniedza Andris Dambis/Ainārs Princis. Vairākas latviešu ekipāžas Dakarā brauca arī trīs turpmākos gadus, taču šo

Savukārt Karlīne Štāla, uzvarot „Formula Renault 1.6” Beļģijas čempionātā, kļuva par pirmo sievieti pasaulē, kam izdevies iegūt čempiona titulu kādā no formulu seriāliem!

2007. gadā Jānis Bogdanovičs ar „Ford Focus T16 4X4” kļuva par pirmo latvieti — Ziemeļeiropas rallijkrosa čempionu prestižākajā „D-1” klasē (pilnpiedziņas mašīnas ar turbodzinējiem), bet Eiropas autokrosa čempionātā viņš savā sestajā sacīkstē guva pirmo uzvaru, triumfējot Francijas posmā. Savukārt Jānis Boks uzvarēja Eiropas autokrosa čempionāta posmā Ungārijā biju



Haralds Šlēgelmilhs

Type-R”). Andis Neikšāns kļuva par pirmo Latvijas rallija pilotu, kas oficiāli startējis PWRC ieskaitē. Andis kopā ar stūrmāni Pēteri Dzirkalu („Mitsubishi Lancer Evolution”) piedalījās Norvēģijas, Kipras, Portugāles, Itālijas un Grieķijas rallijos, 2009. gada PWRC čempionāta kopvērtējumā ieņemot 8. vietu. Bet 2011. gada pasaules rallija čempionāta



Karlīne Štāla



Kristaps Mēters

Dambja sasniegto rezultātu nevienam pārspēt vai atkārtot neizdevās.

2005. gadā latviešu autošosejas tikai 15 gadus vecais talants Arvis Zārbergs kļuva par Somijas „Honda Challenge” seriāla uzvarētāju. Nākamajā sezonā Arvis šo panākumu atkātoja, kļūstot par divkārtēju „Honda Challenge” čempionu. Dīemžēl turpmākajos gados talantīgais pilots savu karjeru autosportā neturpināja.

2006. gadā Latvijas autošosejas braucēji atzīmējās ar vairākiem starptautiskiem panākumiem. 18 gadus vecais Haralds Šlēgelmilhs startēja Vācijas F-3 čempionātā, kur izcīnīja 3 uzvaras un 3. vietu kopvērtējumā. Septiņpadsmitgadīgais Kristaps Mēters guva vienu no lielākajiem Latvijas kartinga panākumiem, izcīnot septīto vietu pasaules čempionātā „ICA” klasē. Pieredzējušais Jānis Horeliks ar „Honda Integra 1,8 16V” izcīnīja 3. vietu FIA Eiropas kausa izcīņā salonautomašīnām „Super Production” klasē. Sacensības risinājās Portugālē, Eštorilā, kādreizējā F-1 trasē. Fināla brauciens notika spēcīga lietus pavadībā, un finišā tikai trīs sekundes tūkstošdaļu pārkāums pār konkurentu ļāva Jānim kāpt uz goda pjedestāla.

2007. gada 2. septembrī Haralds Šlēgelmilhs izcīnīja uzvaru F-3 Eirosērijās posmā Nirburgringā, pārspējot nākamās F-1 pilotus Romēnu Grožānu, Sebastianu Buemī, Kamui Kobajaši un Niko Hulkenbergu. Haralds Šlēgelmilhs ieguva 14. pozīciju sezonas kopvērtējumā un finišēja 8. vietā neoficiālajā F-3 pasaules čempionātā „Zandvort Masters of F3”. Neviens latviešu pilots vēl nekad nebija nokļuvis tik tuvu autosporta virsotnei F-1!

„D-3A” klasē, atkārtotot Nikolaja Tiona pirms 17 gadiem gūtos panākumus.

2008. gadā Latvijas autosportists Haralds Šlēgelmilhs izcīnīja uzvaru „Formula Master” čempionāta trešā posma sacensībās Čehijā, Brno trasē, seriāla kopvērtējumā ierindojoties 4. vietā. Togad Haralds startēja arī Āzijas GP2 čempionātā, kur viņa labākais rezultāts pirmajā sezonā bija 5. vieta. Ilgonis Krūmiņš ar „BMW M3” izcīnīja 2008. gada Ziemeļeiropas (NEZ) čempiona titulu „NEZ Open” klasē (aizmugures piedziņas automašīnām). Šajā skandināvu nacionālajā klasē nekad iepriekš vēl nebija uzvarējis neviens „neskandināvs”.

2009. gadā Portugālē FIA Eiropas kausa izcīņā salonautomašīnām „Super Production” klasē uzvarēja Mārcis Birkens („Honda Civic

(WRC) posmā Somijā Andis Neikšāns duetā ar Pēteri Dzirkalu izcīnīja Latvijas rallija lielāko starptautisko panākumu — 18. vietu kopvērtējumā un uzvaru „N4” klasē. 2012. gadā Haralds Šlēgelmilhs izcīnīja piekto vietu savās debijas sacensībās Formula-2 čempionātā Moncas trasē. Dīemžēl 2013. gada sezonā Haralds nepietiekama finansējuma dēļ neturpināja līdzdalību F-2 sacensībās.

Taču Latvijas autosporta viens no visu laiku augstākajiem starptautiskajiem sasniegumiem ir gūts tieši šogad, pavisam nesen! Eiropas rallijkrosa čempionāts latviešiem arvien bijis kā tāls sapnis, un vēl tikai pirms pusgada apgalvojums, ka latvietis varētu kļūt būt Eiropas rallijkrosa čempionu, likās kaut kas drīzāk no zinātniskās fantastikas... Taču šodien tā jau ir realitāte — 2013. gada 15. septembrī tikai 17 gadus vecais Latvijas autosportists Reinis Nitišs ar „Set Promotion” komandas sagatavoto „Renault Clio” guva uzvaru FIA Eiropas rallijkrosa čempionāta priekšpēdējā — astotajā — posmā Austrijā, Grainbahas trasē, kas līdz ar četrām šosezon iepriekš izcīnītajām uzvarām latvietim jau vienu posmu pirms čempionāta beigām nodrošināja Eiropas rallijkrosa čempiona titulu „Super 1600” klasē!

Ja Tev, lasītāj, šķiet, ka esam kādu nozīmīgu Latvijas autosporta sasniegumu aizmirsuši un „AutoInfo” izveidoto Latvijas autosporta „Slavas zāli” nepieciešams papildināt ar jaunu ierakstu, lūdzu nekautrēties un dari mums to zināmu. Mūsu e-pasta adrese: auto@autonews.lv.



Reinis Nitišs