

AMSERV ZIŅAS

Nr. 2/2017 (45) NOVEMBRIS – APRĪLIS

JAUNAIS LAND CRUISER

TOYOTA NEXT

ATJAUNOTAIS TOYOTA GT86

ARMANDS SIMSONS UN SUPERAUTO

LEXUS LC 500

FRANKFURTE 2017



ANITA KAŽEMĀKA PAR
SKRIEŠANU UN DIĒTU
ŪDENRAŽA JAHTA
KRISTĪNES LUĪZES AVOTINAS
AUTO UN GLEZNU PASAŪLE
BRAUCAM UZ IGAUNIJU!

Pilna servisa
noma jūsu
uzņēmumam



Turpiniet ceļu!

Europcar
moving your way



24
24 stundu
palīdzība uz ceļa



Transportlīdzekļu nogāde
uz apkopēm un no tām



Apdrošināšanas gadījumu
administrēšana



Transportlīdzekļa aizvietošana
bez ierobežojuma



Rēķinu
administrēšana



Transportlīdzekļu finansēšana
visās Baltijas valstīs

www.europcar.lv

+371 67820360

JAUNAIS LAND CRUISER

NO AMSERV!

Iepazīšanās piedāvājums no

€ 41 900*



ALWAYS A
BETTER WAY



 **AMSERV**

Amserv Motors
Rīgā, Krasta ielā 3, LV-1003
Tālrunis: 67204746
E-pasts: info@amserv.lv


www.amservmotors.lv

*) Iepazīšanās cena par Standard AWD modeli ar manuālo transmisiju.
Toyota Land Cruiser vidējais degvielas patēriņš no 7,5 l/100 km, CO₂ izmešu emisija kombinētajā ciklā no 197 g/km.
Piedāvājums ir spēkā līdz 31.12.2017. vai kamēr akcijas modeļi ir pieejami noliktavā.
Cenas un specifikācijas var mainīties bez brīdinājuma, attēls ir ilustratīvs, un tajā var būt
redzams aprīkojums, kas nav iekļauts piedāvājumā.



Sveiks, lasītāj!

Pēdējā laikā arvien biežāk pieķeru sevi pie domas, ka mūsu dzīve līdzinās vāveres ritenim. Mēs skrienam un skrienam. Plāni, budžeti, projekti, atkal plāni un projekti. Sasniedzot vienu latīņu, paši sev jau uzliekam nākamo, jo apstāties taču nedrīkst... Brīžiem tā vien gribas noraut rokas bremzi, apstāties, sakopot domas un palūkoties, kas notiek apkārt. Jā, un arī pasapņot, padomāt, kas mainītos, ja piebremzētu savu skrējēju un savas mazās ikdienas lietīpas darītu pārdomātāk, saglabājot savus iekšējos resursus un tādējādi, iespējams, dodot citiem vairāk un saņemot vēl lielāku gandarījumu par savu paveikto.

Mēs esam pateicīgi Jums, dārgie draugi, ka esat noticejuši tam, ko spējam dot, un ik pa laikam atrodāt brīdi iegriezties mūsmājās, lai aprūpētu savus dzelzs rumakus vai tāpat vien nobaudītu tasīti garšīgas kafijas un pārrunātu ar mums savus aktuālos jautājumus.

Kā ik gadu, arī šogad aicinājām Jūs dalīties domās un ieteikumos par to, ko mēs varētu pilnveidot vai mainīt, lai Jūs pie mums justos vēl labāk. Paldies par lielo atsaucību un iesaistīšanos! Nesolu, ka pilnīgi viss tiks ieviests dzīvē, bet pilnīgi droši varu teikt, ka daudzi ieteikumi tiks ņemti vērā.

Mazs būdams, ik pa laikam domāju, kurā brīdī bērni pārvēršas par nopietniem onkuļiem un tantēm. Pie sevis domāju, ka es jau tāds noteikti nebūšu. Bet laiks ir darījis savu, un, ja es tagad skatītos uz sevi no maza bērna skatpunkta, visticamāk, viņam es liktos tāds pats nopietnais onkuļis. Smieklīgi, vai ne?

Ieejot gada vistumšākajā laikā, novēlu Jums saglabāt dzīvesprieku, apstāties, palūkoties apkārt, samīļot savus mīļos, būt iejūtīgiem vienam pret otru. Un atcerieties, drīz būs pavasaris. Lai laimīgi!

Patiesā cieņā,
Ints Pērkonis
SIA "Amserv Motors" valdes loceklis

AMSERV ZIŅAS

AMSERV ZIŅAS – izdevums "Amserv Motors" klientiem, partneriem un draugiem Latvijā. Iznāk kopš 2002. gada, divas reizes gadā.

IZDEVĒJS:
SIA "Amserv Motors", Rīgā, Krasta ielā 3,
LV - 1003. Tālrunis: 67204750
www.amservmotors.lv
info@amserv.lv
https://www.facebook.com/AmservMotors

REDAKCIJA:
SIA "Reklāmas aģentūra "Bulterjers""
Tālrunis: 67310534, e-pasts: pasts@bulterjers.lv

Visas izdevumā izmantotās preču un servisa zīmes ir atbilstoši uzņēmumu reģistrētas vai faktiski īpašums. Izdevumā paustie viedokļi var atšķirties no IZDEVĒJA un/vai REDAKCIJAS viedokļa, kā arī no pārstāvēto ražotāju oficiālajiem viedokļiem. Izdevuma tapšanā izmantoti norādītie autordarbi, kā arī internetā pieejamā informācija un attēli vai IZDEVĒJA un/vai REDAKCIJAS ziņu un attēlu arhīva materiāli. Informatīvajos materiālos par automašīnām var būt izmantoti atbilstoši ražotāju preses materiāli un publicitātes foto bez papildu paskaidrojumiem. Visas norādītās cenas ir tikai informatīva rakstura un var tikt mainītas bez iepriekšēja brīdinājuma.

Pārpublicēšana ir iespējama tikai ar IZDEVĒJA rakstisku atļauju.

VĀKA FOTO:
Jaunais Toyota Land Cruiser,
Foto no Toyota Motor Corporation publicitātes materiāliem

AMSERV GRUPAS IKGADĒJĀ APTAUJA 2017

DALĪBŅĒKĀ KOPĀ, NO TIEM – 1073 AMSERV GRUPAS KLIENĒTI AR E-PAUSTA STARPNĒCĪBU UN 390 AMSERV GRUPAS FACEBOOK PROFILA SEKOTĀJĀJI

1463 ♂ **863** ♀ **559**

AMSERV GRUPAS RESPONDENTA VIDĒJAIS VECUMS IR 41,7 GADI

20013 km

VIDĒJI GADĀ NOBRAUC AR AUTO MŪSU RESPONDENTI

4.6% TĪKAI

PLĀNO IZMANTOT PILNA SERVISA LĪZINGA PAKALPOJUMUS

66.5%

MŪSU APTAUJAS RESPONDENTU IZPRŪT HIBRĪDAUTO DARĪBĪBAS PRINCĪPUS UN 34.1% NO VISIEM RESPONDENTIEM PIELAUJ, KA VARĒTU IEGĀDĀTIES HIBRĪDAUTO KĀ SAVU NĀKAMO AUTO!

64.7%

MŪSU APTAUJAS RESPONDENTU NOTEIKTI IETEIKTU IZMANTOT AMSERV PAKALPOJUMUS CITIEM!

TRĪS GALVENIE INFORMĀCIJAS KANĀLI, Kuros RESPONDENTI PAMANA REKLĀMU – TV, INTERNETS UN SOCIĀLIE TĪKLI, BET IECIENĪTĀKAIS SPORĀ VEIDS SEKOŠANAI IR HOKEJS!

69.2% APTAUJAS RESPONDENTU KĀ NODERĪGĀKO UZSKATA TEHNISKO INFORMĀCIJU PAR AUTOMAŠĪNĀM



10



28



18



32



38



54

- 4 TOYOTA NEXT – VIENMĒR JAUNA TOYOTA!
- 6 DZĪVESPRIEKŠ UN BRAUKTPRIEKŠ – TOYOTA GT86
- 10 UZTICĪBAS MARATONS TOYOTA ZĪMOLAM
- 18 TOYOTA LAND CRUISER LEGENDAS VĒSTURE
- 20 IEPAZĪSTAM ATJAUNINĀTO LAND CRUISER
- 26 APVIDUS AUTO TIRGUS LATVIJĀ
- 28 ARMANDS SIMONS PIELAIKO LEXUS LC 500
- 32 FRANKFURTES STARPTAUTISKĀ AUTOIZSTĀDE
- 38 LEXUS JAUNUMI FRANKFURTĒ
- 44 ANITA KAŽEMĀKA CEĻĀ UZ TOKIJU
- 48 APKĀRT PASAULEI AR ŪDEŅRAŽA JAHTU
- 50 MĀKSLINIECE UN AUTO – KRISTĪNE LUĪZE AVOTIŅA
- 54 IDEJA CEĻOJUMAM – TRĪS MUZEJI IGAUNIJĀ
- 60 ZIEMAS RIEPU PIEDĀVĀJUMS NO "AMSERV"
- 62 VAIRĀK NEKĀ 100 LABU AUTO

IZVĒLIES TOYOTA NEXT

BRAUC AR JAUNU AUTO IK PĒC 4 GADIEM

TOYOTA
LĪZINGS

Toyota Next – jauns līzings risinājums tiem, kuri iegādājas jaunu Toyota un nomaina savu esošo automobili daudz ērtākā veidā nekā jebkad līdz šim. Toyota parūpēsies par visu procedūru – mūsu pārstāvis sazināsies ar Tevi un izveidos personīgu piedāvājumu. Tajā pašā laikā netiek piemērota papildmaksa par esošā līzings beigšanu. Ar Toyota Next Tev vienmēr būs jaunākais, tehnoloģijām bagātākais un drošākais Toyota modelis.

TOYOTA C-HR DYNAMIC

cena no **22 020 €** lkmēneša maksājums **224 €**

Ikgadējais KASKO maksājums – 490 €



Iegādājies jaunu Toyota automašīnu, izmantojot Toyota Līzings un Toyota Next programmu.

4 gadus vēlāk



Iespēja 1: Nodot savu auto Toyota pārstāvim, izvēlēties jaunu auto no Toyota modeļu klāsta un iegūsti to īpašumā ar Toyota Next līzingu.

Iespēja 1: Brauc ar savu Toyota, cik ilgi vēlies.



amservmotors.lv

“Amserv Motors” Toyota autosalons,
Rīgā, Krasta ielā 3. Tālrunis – 67204746

Piedāvājums ir spēkā līdz 31.12.2017. vai kamēr akcijas modeļi ir noliktavā. Ieteicamās mazumtirdzniecības cenas ar iekļauto atlaidi. Attēls ir ilustratīvs.

Reprezentatīvs piemērs. Toyota Līzings aprēķins veikts Toyota C-HR 1.2 FWD 6MT Dynamic par cenu 22 020 EUR, ieskaitot PVN 21%. 5 gadu operatīvais līzings (kreditēšanas/nomas līgums). Aizņēmuma līkme: 2,1% (no veido 3 mēnešu EURIBOR (0,0% (fiksēts 20.03.2017.)) + 2,1%), lkmēneša maksājums šajā gadījumā ir EUR 224. Pirmā lēmaka: 15%. Maksa par līguma sagatavošanu: 1,5% no automašīnas

cenas. Atlikusi vērtība: 30%, nobraukums 100 000 km. Finanšu pakalpojumu sniedz SIA „Luminor Līzings”. Aizņemties atbildīgi, izvērtējot savas kredīta atmaksāšanas iespējas! Uzmanību! Šī ir finanšu pakalpojumu reklāma. Lai iepazītos ar līzings nosacījumiem, lūdzu, konsultējieties ar mūsu pārdošanas speciālistu.

Apdrošināšanu piedāvā ERGO Insurance SE. Apdrošināšanas maksājums ir aprēķināts, pieņemot, ka apdrošināšanas līgums tiek noslēgts uz 3 gadiem. Līzings maksājumā nav iekļauts KASKO ikmēneša maksājums.

TOYOTA
LĪZINGS



TOYOTA

Kombinētais degvielas patēriņš 5,9–7,0 l/100 km,
kombinētā CO₂ emisija 134–161 g/km. Attēls ir ilustratīvs.

Toyota jaunumi

JAUNĀ TOYOTA GT86 – PĀRBAUDĪTAS VĒRTĪBAS BRAUKŠANAS PRIEKAM





Dzinējs	2.0 BOXER	
Iekšdedzes dzinējs (cilindri/vārsti/tips/tilpums)	4 / 16 / DOCH / 1998 cm ³	
Jauda Zs (kW)@apgr. min.	200 (147)@7000	
Griezes moments Nm@apgr. min.	205@6400-6600	
Transmisija	6 M/T	6 A/T
Amortizācija	MacPherson Strut	
Priekšpusē	Double wishbone	
Aizmugurē		
Bremzes	ar ventilētiem diskkiem	
Priekšpusē	vienlaidu diska (standarta aprīkojumā) vai ar ventilētiem diskkiem	
Aizmugurē		
Veiktspēja		
Maksimālais ātrums km/h	226	210
paātrinājums 0-100 km/h sek.	7,6	8,2
Degvielas patēriņš*		
Kombinētais degvielas patēriņš no... (l/100 km)	7,8	7,0-7,1
CO ₂ izmeši kombinētajā ciklā, sākot no... (g/km)	180	161-164
Automašīnas gabarīti**	4240 / 1775 / 1285 (1320) / 2570	
Pašmasa	1222-1263	1242-1285
Pilna masa	1670	1700

*) Degvielas patēriņa datus sniedzis ražotājs, un tie ir iegūti ideālās ceļa apstākļos. Reālie degvielas patēriņa rādītāji var atšķirties atkarībā no ceļa un laika apstākļiem, kā arī no braukšanas stila
 **) Maksimālais automašīnas garums / platums / augstums (ar aizmugures spoileri) / riteņu garenbāze

Šogad Toyota atjaunojusi savu ikonisko ielas sporta auto – *GT86*. Toyota *GT86* ir kompakts, nosacīti četrvietīgs sporta auto ar zemu smaguma centru un aizmugurējo piedziņu un priekšā iebūvētu 2 litru "boksera" tipa dzinēju, kas tapis sadarbībā ar Subaru. Dizainiski izcils, kompakts, viegls klasiskās piedziņas auto ar savam svaram proporcionāli jaudīgu dzinēju un perfekti izstrādātu un noregulētu balstiekārtu.

Izmaiņas ir nelielas – jauna priekšējā un aizmugurējā LED optika, ievērojami stilīgāks salons, kas aprīkots ar aktuālajām Toyota vadītāja atbalsta sistēmām, Toyota modeļu gammā pats mazākais un vieglākais stūres rats. Inženieri ir strādājuši pie ārēji neredzamajām detaļām – balstiekārtas regulēšanas, lai nodrošinātu pēc iespējas vēl precīzākas automašīnas reakcijas virāžās, uzlabotu aerodinamiku un ergonomiku.

Toyota *GT86* ir, iespējams, pats demokrātiskākais šobrīd tirgū pieejamais auto savā segmentā, kas mantojis Toyota nepārspēto kvalitāti un arī tiešu pēctecību dizaina stilistikā no tādiem pagājušā gadsimta leģendāriem auto kā Toyota *2000GT*, *Celica*, *MR2* un *Supra*. Jaunais *GT86* ir auto tehnikas un sportiskas braukšanas baudītājiem, kas ļauj atšķirties no vairākuma un kompromisu meklētājiem. Protams, tas visdrīzāk tiks iegādāts kā otrs auto vai arī kā hobija tehnika mazākā vai lielākā draugu vai ģimenes pulkā atpūtai pie stūres un arī varbūt kādai nedēļas nogalei sacīkšu trasē, kā tas mūsdienās ir populāri bagātākajā un senākajā Eiropas daļā. Tikai atšķirībā no luksusa zīmolu līdzīga koncepta automašīnām – Toyota *GT86* praktiski ir pieejams ļoti plašam klientu lokam. Īsts auto istām "benzīngalvām"!

Foto un tehniskā informācija no Toyota publicitātes materiāliem



UZTICĪGS TOYOTA JAU TREŠO GADU DESMITU

Teksts: Antra Veļķere
Foto: Jānis Ozers, Aģentūra "Bulterjers"



SARUNA AR ŪDENSAPGĀDES UN KANALIZĀCIJAS
KONSULTANTU - PROJEKTĒTĀJU UZŅĒMUMA "AQUA BRAMBIS"
VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJU AIVARU BRAMBI



Pateicoties mīļīgajam logo, uzņēmumā aizsākusies vardiņu kolekcionēšana. Šobrīd kolekcijā ir ap 660 varžu.

Pirms ceturtdaļgadsimta iegādājies savu pirmo Toyota automašīnu, ūdensapgādes un kanalizācijas konsultantu–projektētāju uzņēmuma “Aqua Brambis” valdes priekšsēdētājs Aivars Brambis visus šos gadus turpina būt uzticīgs tikai Toyota zīmolam. “Līdz šim nav pievilis un neredzu iemeslu mainīt pret kādu citu,” smaida Brambja kungs.

Aivars uzskata, ka ir konservatīvs daudzās jomās un auto nav izņēmums: “Ticiet vai ne, bet ikdienā es pārsvarā pārvietojos ar Toyota Camry. Tas ir ļoti komfortabls, ērts kā divāns, kas man ir ļoti svarīgi. Protams, te nav tās ekstras, kas jaunajos modeļos, bet es īpaši neizjūtu to trūkumu.” Brīdi padomājis, saka – nē, laikam vienas ekstras pietrūkstot: “Manai sievai ir Avenis, vagona tipa, kas labi noder arī saimnieciskām vajadzībām. Vakar braucu ar Avenisi, šodien ar Camry un, iebraucot autostāvvietā, nodomāju, hmm, varbūt atpakāskata kamera tomēr noderētu,” smejas Aivars.

Mainītu tikai pret elektroauto

Pati pirmā Toyota bija baltas krāsas Corolla, kas iegādāta 1991. gadā un joprojām kaut kur esot aprītē. Gadu gaitā uzņēmuma autoparkā bijušas dažādu modeļu Toyota automašīnas. Kā vienu no uzticamākajiem līdzgaitniekiem ilgu gadu garumā Aivars min Toyota Previa busiņu: “Kalpoja perfekti. Tolaik mums bija vairāki projekti visā Latvijā un regulāri nācās braukt lielus attālumus. Previa tam bija ideāla, turklāt ļoti ērta, salonā pa vidu varēja galdu ielikt un zoli spēlēt. Ar to arī braukts uz hokeja pasaules čempionātiem Eiropā.”

Šobrīd “Aqua-Brambis” autoparkā ir vairāki Corolla un Avenis modeļi, Land Cruiser un vasaras nogalē auto saimi papildinās Auris un jaunais Toyota C-HR ar hibrīddzinēju. Pirms vairākiem gadiem Aivars testējis Toyota Prius ar hibrīddzinēju un rēķinājis, cik izdevīgs būtu šāds auto, taču pagaidām palicis pie pārbaudītām vērtībām. Cita lieta būtu elektroautomobilis. Aivars atzīst, ka, ņemot vērā uzņēmuma darba specifiku, elektroauto labi iederētos “Aqua-Brambis” videi draudzīgajā darbības koncepcijā. Gūta arī pozitīva pieredze: “Man bija iespēja izbraukt ar Tesla elektroauto. Priekšā lielais ekrāns, uz kura visas modernās tehnoloģijas, ar kurām vismaz pagaidām es neesmu uz “tu”. Tas mani mazliet baida, un neesmu vēl saņēmis iegādāties šādu auto. Lai arī esmu konservatīvs, tik dulls, lai pretotos jaunām tehnoloģijām, neesmu. Ja “Amserv Motors” sāks piedāvāt kādu soliņu elektroauto modeli, es noteikti būšu viens no pirmajiem, kas to iegādāsies. Galvenais, lai būtu komfortabls, cilvēkiem gados nepatīk kratīties uz ceļa. Tas būtu ideāli – Toyota ražojuma elektroautomobilis, miksts un ar visu četru riteņu piedziņu”.

Vai kādreiz nav lūkots Lexus virzienā? “Nē. Manuprāt, nevajag “izlēkt” ar ārišķībām, pērkot dārgu un lepmu auto. Neliela projektēšanas uzņēmuma vadītāja statusam Toyota ir ļoti atbilstošs zīmols,” lakonisks ir pieredzējušais uzņēmējs.

...uzņēmuma vadītāja statusam Toyota ir ļoti atbilstošs zīmols...



Žigulītis ķīlai un uzvārds nosaukumā “Aqua-Brambis” birojs atrodas Skolas ielā, ēkā, kur padomju laikos atradās projektēšanas institūts “Pilsētprojekts”. Savulaik institūtā strādājuši daudzi izcilākie Latvijas arhitekti un inženieri, tostarp arī institūta ūdensapgādes galvenais speciālists Aivars Brambis, kura vārds bija ļoti pazīstams inženiertehniskajās aprindās saistībā ar ūdenssaimniecības un kanalizācijas projektiem. 1991. gadā sākās institūta reorganizācija: “Grāmatvede rosināja mani dibināt savu uzņēmumu. Ko es, padomju laika inženieris, varēju zināt par uzņēmējdarbību? Prasu, ko no manis vajadzēs. Jāatstāj ķīlā savs žigulītis un mazliet viņai jāsamaksā, pārējo viņa nokārtošot. Bet nosaukums? Darbs saistīts ar ūdeņiem – tātad derēs latīniskais Aqua. Izrādās, ka Uzņēmumu reģistrā jau šāds nosaukums pietiekts. Prasu, ko darīsim? Viņa atbild – tevi,

Aivars, visi inženieri Rīgā zina, liksim klāt tavu uzvārdu. Es neiebildu.” Jaunizveidotajam uzņēmumam bija nepieciešams logo. Arī te Aivaram savs stāsts: “Pie manis lauku mājās ciemojās viesi no Austrālijas. Ciemiņu vidū bija arī bioloģe. Izstāstīju, ka esmu izveidojis uzņēmumu, taču nezinu, kādu logo likt. Bioloģe mani pārliecināja, ka tai noteikti jābūt vardītei, jo mūsu darbs saistīts ar ūdeņiem. Turklāt vārds dzīvo tīros ūdeņos. Ko tur daudz domāt? Lai būtu vardīte. Kur sameklēt atbilstošu vardītes zīmējumu? Kolēģis izskatīja daudzas bērnu grāmatas, līdz atrada mākslinieka Jāzepa Piņģoņa zīmētu vardīti ar puķīti, kas mums iepatikās. Zvanīju māksliniekam, vaicāju atļauju izmantošanai, un viņš piekrita, turklāt par velti. Tā mēs ieguvām savu logo.”

Varžu kolekcija

Pateicoties milīgajam logo, uzņēmumā aizsākusies vardiņu kolekcionēšana. Tās atved darbinieki no komandējumiem vai ceļojumiem, dāvina sadarbības partneri un klienti – vardītes “Aqua-Brambis” birojā nonāk dažādos veidos. Katrai vardītei klāt zīmīte ar tā cilvēka vārdu, kas vardīti atnesis, gads un vieta, no kurienes suvenīrs atvests. Vistālāko ceļu mērojušas vardītes no Austrālijas, Jaunzēlandes, Argentīnas, dažādām Āfrikas valstīm.

Pie Aivara kabineta ieejas zviln divas lielas vardes, kas darinātas Latgales keramiķa darbnīcā, konferenču telpā uz plaukta sēž smaga akmens varde, visdažādākā izmēra, formu un materiāla vardītes izvietotas gan uz plauktiem, gan darbinieku rakstāmgaldiem. Aivars ar kolēģiem lēš, ka šobrīd kolekcijā ir ap 660 varžu.

Kuterītis projektēšanas ūdeņos

Ikdienā uzņēmums “Aqua-Brambis” nodarbojas ar projektēšanu, konsultēšanu, ekspertizēm, projektu vadību un uzraudzību ūdensapgādes un kanalizācijas jomā. Uzņēmuma paveikto darbu kontā ir desmitiem lielāku un mazāku projektu visā Latvijā, liela daļa no tiem īstenota, pateicoties Eiropas Savienības līdzfinansējumam. Rīgā galvenais pasūtītājs ir pašvaldības uzņēmums “Rīgas ūdens”, un viena no pašreizējām aktualitātēm ir kanalizācijas tīklu projektēšana tiem Rīgas rajoniem, kuros joprojām nav centralizētā kanalizācijas pieslēguma – Imantas individuālo ēku rajons, Beberbeķi. Jauni projekti top Jūrmalai un Jelgavai. Darba netrūkst, bet pieredzes bagātajam inženierim ir savs, ne visai glaimojošais viedoklis par to, kas šobrīd notiek projektēšanas procesā: “Savulaik projektēšanas institūts bija kā milzīgs kuģis. Mēs, kas tur strādājām, visi bijām kaut kādā mērā saistīti – gan darba uzdevumu ziņā, gan varējām mācīties viens no otra. Kad šis lielais kuģis reorganizācijas gaitā nogrima, katrs sasēdās atsevišķās laiviņās – arhitekti, konstruktori, ceļu būvnieki, elektrīki, tāmētāji. Rezultātā ir





notikusi milzīga decentralizācija – katrs šajos projektēšanas ūdeņos vada savu laiviņu, kā nu māc. Mums varbūt ir izdevies mazliet labāk, neesam vairs laiviņa, bet kuterītis, bet kopējā situācija no tā nemainās, katrs ir par sevi, un nav vairs tā vienojošā kopības izjūta. Tas ļoti ietekmē sadarbību projektos.”

Kā vienu no lielākajām projektēšanas problēmām viņš min būvprojekta vadītāju trūkumu: "Iedomāsimies orķestri, kur katrs spēlē savu instrumentu un katrs par sevi spēlē ļoti labi, taču, ja nav diriģenta, orķestris neskan. Tieši tāpat ir objekta projektēšanā. Tam visam jādarbojas kā vienotam organismam, jāskan kā orķestrim, un to var panākt tikai diriģents – būvprojekta vadītājs. Ļoti smags un atbildīgs darbs, ko neviens negrib uzņemties, jo te vajag gan pieredzi, gan prasmi, gan gribēšanu strādāt. Atsevišķus projektus vadīt kā projekta vadītājs grib daudzi, bet būvprojektu vadīšana ir atstāta novārtā. Rezultātā ir situācijas, kad projektētāji ir visu izdarījuši pareizi, būvnieki arī, ēkā it kā viss ir, bet tik un tā kaut kas nefunkcionē," atzīst Aivars.

Arī tiem, kuri būvē savu privātmāju, attiecībā uz inženiertehniskajām komunikācijām viņš iesaka nemeklēt lētāko un vienkāršāko ceļu, bet salīgt speciālistu – arhitektu vai inženieri, kas spētu uzņemties diriģenta funkciju.

Dzeramais ūdens Rīgā ir labas kvalitātes...

Līdz krānam plūst nedēļām

Latvijas teritorijā dzeramo ūdeni lielākoties iegūst no pazemes ūdeņiem. Rīgas pilsētas ūdensapgādi nodrošina ūdens no Daugavas un ūdens no pazemes urbumiem Baltezerā un Zaķumuižā. "Dzeramais ūdens Rīgā ir labas kvalitātes, jo attīrīšana tiek veikta augstā līmenī. Cits jautājums par to, kas notiek ūdens caurulēs. Vecajām caurulēm, kas joprojām ir lietošanā, ir lieli diametri (1800 – 1000 mm). Lielie diametri ietekmē ūdens plūsmu un ātrumu, ūdens caurulē burtiski stāv un paliek vecs. Ir vietas Rīgā, kur ūdens no attīrīšanas kompleksa līdz krānam plūst nedēļām. Lai atrisinātu šo problēmu, lielmēra caurulēs ievieto mazāka diametra caurules. Piemēram, virzienā uz Bolderāju esošajā 500 mm caurulē ievietoja polietilēna cauruli ar 300 mm diametru, Mežaparkā, Viestura prospektā, 800 mm caurulē liek 500 mm, tādējādi samazinot diametrus un palielinot ūdens plūsmu," skaidro pieredzējušais projektētājs. Par vislabāko cauruļu materiālu viņš atzīst ķetu – šādas 1904. gadā lietās caurules vēl joprojām teicami kalpo šur tur Rīgas ūdensapgādes sistēmā.



Interesanti, ka ūdens patēriņš diennaktī pēdējo 25 gadu laikā Rīgā samazinājies četras reizes – no 400 000 m³ diennaktī līdz 100 000 m³ diennaktī. Kopīgi secinām, ka šādu samazinājumu izraisījuši rūpniecības apjomu samazināšanās, ūdensapgādes sistēmas modernizācija, ekonomiskas sadzīves tehnikas izmantojums un iedzīvotāju paradumu maiņa ūdens lietošanā kopš ūdensskaitītāju ēras sākuma, kā arī iedzīvotāju skaita samazināšanās.

Top Kanalizācijas muzejs

Vietā, kur Juglas ezers savienojas ar Ķīšezeru, Juglas kanāla krastā, "Aqua-Brambis" iegādājies degradētu teritoriju, kur līdz 1994. gadam atradušās Rīgas pilsētas Juglas rajona pagaidu notekūdeņu attīrīšanas ietaises. Lai labiekārtotu teritoriju, tika veikti degradētās teritorijas sanācijas darbi: izvestas notekūdeņu

dūņas no dūņu baseiniem, demontētas un aizbērtas notekūdens attīrīšanai izmantotās tvertnes, nojauktas pussagruvušās ēkas. Tagad te iekārtota lieliska atpūtas zona gan darbiniekiem, gan apmeklētājiem - izveidota laivu piestātne *Marina Malina*, ierīkotas telpas semināriem, svinībām un privātiem pasākumiem, darbojas Millera burāšanas skola un Latvijas *Topcat* katamarānu klases asociācija, tiek rīkotas arī katamarānu sacensības.

Viens no padomju laikos celtajiem notekūdeņu dūņu apstrādei paredzētajiem metāntenkiem saglabāts, lai tajā izveidotu Kanalizācijas muzeju. Liela daļa muzeja eksponātu jau savākti – tie ir gan dokumenti, gan zīmējumi un projekti, fotogrāfijas, dažādi priekšmeti un sistēmu daļas, kas liecina par Rīgas kanalizācijas sistēmas vēsturi. Tiesa, muzejs

vēl ir tapšanas stadijā, vēl gaida liels darbs pie eksponātu shematizēšanas un izkārtotā. "Bez kanalizācijas nav civilizācijas" - šāds sauklis rotā ieeju muzeja ēkā. Precīzi un patiesi!

Traktoriņš atpūtai

Vasarā, lai cik vilinoši tas būtu, Aivars atvaļinājumā neiet. Tam paredzēts rudens, kad ik gadu ielānāts kāds ceļojums. Tālākie un spilgtākie? Noteikti Austrālija, Jaunzēlande un Argentīna. "Man kā konservatīvam un gados vecākam cilvēkam vislabāk patīk Kanāriju salas. Pērn bijām Maljorkā, tur arī patika – gar okeāna krastu garas promenādes, ko nepārtrauc viesnīcu teritorijas, – var staigāt un baudīt apkārtni." Vasarā vislabāko atpūtu sniedz zāles plūjamais traktoriņš: "Cenšos izrauties no darba ātrāk, braucu mājās un plauju zāli."

LĪDZ
PAT **50%**
BRAUCIENA ELEKTROREŽĪMĀ*

TOYOTA RAV4 HYBRID
NO AMSERV

IKMĒNEŠA
MAKSĀJUMS
no **183€****



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY



AMSERVMOTORS.LV

Gaidām uz testa braucieniem! "Amserv Motors" Toyota autocentrs
Rīgā, Krasta ielā 3. Tālrunis – 6720 4746

Kombinētais degvielas patēriņš* 5,0 - 5,1 l/100km, kombinētās CO₂ emisijas 115-118 g/km. Attēls ir ilustratīvs.

*) Šeit norādīti RAV4 HYBRID degvielas patēriņa un elektrorežīmā nobrauktā laika izmēģinājuma braucieni vidējie rādītāji, kas pamatoti uz visu Latvijā veikto izmēģinājuma braucieni datiem. Braucieni kopsavilkumu nodrošina "Toyota Baltic" sadarbībā ar Driveco Oy.

***) Lai saņemtu Jums piemērotāko piedāvājumu, lūdzam sazināties ar mūsu pārdošanas konsultantiem. Reprezentatīvs piemērs šeit sniegtajiem operatīvā līzings aprēķiniem: piedāvātās automašīnas Toyota RAV4 HYBRID Luxury FWD ar metālisko krāsu īpašā cena 27 888 €, ieskaitot PVN klienta lietderīgums – 2 832 €, Firmā iemaksa – 20%, operatīvā līzings termiņš – 5 gadi (60 mēneši), pieļaujams nobraukums – 100 000 km, atlikusi vērtība līguma termiņa beigās – 35%. Nomas maksājuma aprēķināšanā izmantotā procentu likme – 2,1% (pie EURIBOR nosacītās vērtības 0% uz 01.09.2017.). Komisijas maksa par līguma noformēšanu – 1,5% no automašīnas cenas. Norādītajā mēneša maksājumā neietilpst OCTA un KASKO apdrošināšanas izmaksas. Cenā nav iekļautas automašīnas reģistrācijas izmaksas. Cenas, īpašie piedāvājuma nosacījumi un specifikācijas var tikt mainīti bez iepriekšēja brīdinājuma. Komplektācija iekļauta Toyota Safety Sense sistēma (Avārijas novēršanas sistēma (PCS) ar gājēju pārejas atpazīšanas funkciju, adaptīvā krūzīte kontrole (ACC), brīdinājums par izbraukšanu no joslas (LDA) ar stūres korekciju, ceļazīmju atpazīšanas sistēma (RSA), automātiskās tālās gaismas (AHB)). Attēlam ir tikai informatīva nozīme un tajā var būt redzams aprīkojums, kas nav iekļauts piedāvātājā komplektācijā. Piedāvājums nesummējas ar citām akcijām vai piedāvājumiem un ir spēkā no 01.09.2017. līdz 31.12.2017. Pirms līguma noslēgšanas izvērtējiet savas finansiālās iespējas atmaksāt atdevumam!

**TOYOTA
HYBRID**

TOYOTA LAND CRUISER CILTŠKOKS



TOYOTA KOMERCAUTO ATTĪSTĪBA



Type G1, kravas auto prototips. 1942. gadā sāka KB-type modeļa ražošanu, bet 1943. gadā tā militārās versijas KC-type ražošanu. 1943. gadā sāka arī 4x4 amfībijas Su-Ki ražošanu armijas vajadzībām, bet 1944 - pilnspējīgas militārās kravas automašīnas AK-type izgatavošana.



Toyota Model SB, kopš 1957. gada pazīstams arī kā Stout.



Toyopet Route Truck RK52.



Toyota HILUX pikapi



Toyota PROACE

1935

1947

1956

1968

TOYOTA APVIDUS AUTOMAŠĪNU ATTĪSTĪBA



Toyota pirmo apvidus auto radīšanā, iespējams, notikusi iespaidošanās no Bantam MK II, vēlāk arī no Willis, izpildot ASV administrācijas pasūtījumu 100 Willis izgatavošanai.



AK, AK 10, Toyota apvidus auto pirmdzimtais. 2259 cm³, 43 Zs 4 cilindru dzinējs, 3 M/T. Tehniskajā attīstībā nākamie modeļi ar AK10 nav saistīti un uzskatāmi par pilnīgā jauniem no konstrukcijas viedokļa. Par šo projektu ir Joti skopas ziņas, iespējams, tikuši izgatavoti tikai 4 auto.



1942/44



BJ - Toyotas apvidus automašīnu ražošanas oficiālais aizsācējs. 3,4 litru 6 cilindru 85 Zs dzinējs. 1951. gada jūlijā Toyota testa pilots *Chiro Taira* ar BJ uzbrauca līdz Fudzi kalna 6. alpinistu stacijai. Pēc tam Japānas Nacionālās policijas aģentūra pasūtīja Toyota pirmos 289 apvidus auto, kuri tika izmantoti kā policijas patruļmašīnas, un Toyota apvidus auto legēnda bija materializējies!

1951



BJ modeļa sērijveida ražošana. 1954. gadā BJ modelim tiek dots *Land Cruiser* vārds kuru izdomāja Toyota inženieris *Hanji Umebara*.

1953-1955



Land Cruiser 20 - II modeļa paaudze, kura tiek aprīkota ar jaunu 3,9 litru 125 Zs dzinēju.

1955 - 1960



Land Cruiser 40 - III paaudzes mazais modelis, no kura attīstību sāk "vidējās klases" *Land Cruiser* - šobrīd tas ir LC 150.

1960 - 1984



Land Cruiser 55 - III paaudzes lielākais modelis, no kura attīstību sāk "luksusklases" *Land Cruiser* - šobrīd tas ir LC V8. Piedesmitās sērijas "kruizeris" tā savdabīgā izskata dēļ ir ticis dēvēts gan par "alni", gan "gludekli".

1967 - 1980

TOYOTA VIEĢLO AUTOMAŠĪNU ATTĪSTĪBA

A-1, pats pirmais Kiichiro Toyoda (tā pareizi raksta uzņēmuma dibinātāja uzvārdu, bet uzņēmums vēlāk labaskanības dēļ pārdēvēts par Toyota) izgatavotais automašīnas prototips, kurš uzbūvēts 3 eksemplāros un iesvētīts budistu ceremonijā. 3389cm³ 62 Zs dzinējs, 3M/T.



1935

1936



AA, no 1936. līdz 1943. gadam ražotas 1404 automašīnas ar sedana un 353 ar faetona virsbūvi, ieskaitot militārās modifikācijas. Dizainā, iespējams notikusi iespaidošanās no tā laika Chrysler, bet rāmja konstrukcijas un elektrosistēmas risinājumos - no Ford.

1966

Lexus zīmola dzimšana.

1989



Lexus (Premium klase) jaunais modelis - LC500



Toyota vieglās automašīnas jaunais modelis - Toyota C-HR

1997



44 000 000*



10 000 000**

Toyota Prius Hybrid
** Toyota Motor Corporation kopumā vairāk nekā 90 pasaules valstīs kopš 1997. gada ir pārdevusi 10 miljonus hibrīdauto, tajā skaitā - 3,9 miljonus Prius modeli.

Toyota Corolla
* Pasaulē visvairāk pārdotais automašīnas modelis (kopškaitā par visām paaudzēm). Toyota Motor Corporation kopumā vairāk nekā 150 pasaules valstīs kopš 1966. gada (Eiropā kopš 1997. gada) ir pārdevusi 44 miljonus automašīnu, kas nes Corolla vārdu!

Apskats sagatavots pēc internetā pieejamās informācijas un pēc Toyota preses materiāliem. Ilustrācijas un foto - interneta resursi un Toyota preses foto. Ņemot vērā samērā atšķirīgo traktējumu par agrīnajiem Toyota modeļiem, to aprakstiem un hronoloģiju, šeit publicētais materiāls nav uzskatāms par oficiālu informācijas avotu, un tajā minētie dati var atšķirties no citur publicētajiem! Fotoattēlos var būt attēloti gan Eiropas, gan Āzijas vai ASV tirgiem paredzētie modeļi, un tiem var būt vizuālas atšķirības.



Land Cruiser MODEL YEAR 2018

2017



Land Cruiser 150 - facelift.

2013 - 2017



Land Cruiser 150 - VII paaudzes mazais modelis (SUV ceturtā paaudze), kura numerācija atjaunojusi kārtību, ka mazākajam "kruizerim" ir mazāks modeļa numurs (uzziņai: V8 ārpus Eiropas pārdod kā *Land Cruiser 200*).

2009 - 2013



Land Cruiser 120 - VI paaudzes mazais modelis, Latvijā viens no iecienītākajiem apvidus auto. *Prado* trešā paaudze.

2002 - 2009



Land Cruiser 70 - IV paaudzes mazais modelis, ievēribas cienīgs, jo atsevišķos reģionos tas tiek ražots vēl šodien un ir pēc pasūtījuma nopērkams arī dažās Eiropas valstīs, no 2007. gada tam tiek uzstādīts pat V8 dzinējs. Tika ražots gan klasiskajā, gan pikapa vai "light truck" versijā.

1984 līdz mūsdienām



Land Cruiser 70 atjaunotais modelis, iegūst papildvārdu - *Prado*, kurš turpmāk daudzos tirgos apzīmē šo modeļu līniju. *Land Cruiser Prado* pirmā paaudze.

1990 - 1996



Land Cruiser 90 - V paaudzes mazais modelis, atšķirīga stilistika pirms un pēc *Facelift*, daudzi no šiem modeļiem vēl ripo arī pa Latvijas ceļiem. *Prado* otrā paaudze.

1996 - 2002



Land Cruiser 60 - IV paaudzes lielais modelis, tā dzīves laikā notikušas vairākas kosmētiskas izmaiņas, un dažādu gadu un modifikāciju automašīnas nedaudz atšķiras.

1980 - 1990



Land Cruiser 80 - V paaudzes lielais modelis.

1990 - 1997



Land Cruiser 100 - VI paaudzes lielais modelis, tautā draudzīgi saukts par "sotaku".

1998 - 2007



Land Cruiser V8 - second facelift.

2015



Land Cruiser V8 - facelift.

2013 - 2014



Land Cruiser V8 - VII paaudzes lielais modelis. Citos tirgos saukts arī par "divsimto".

2008 - 2012

NOPIETNS AUTO NOPIETNIEM CILVĒKIEM IEGUVIS JAUNU UZVALKU

Foto no Toyota Motor Corporation publicitātes materiāliem



Toyota *Land Cruiser* dzīvesstāsts nu jau strauji tuvojas septiņdesmitajai jubilejai, kas tiks svinēta 2021. gadā. Šobrīd visā pasaulē pārdoti vairāk nekā pieci miljoni šo apvidus automobiļu, bet īsto skaitu ir ļoti grūti noteikt, jo automašīnas dažādos tirgos tiek pārdotas ar atšķirīgiem nosaukumiem, dažādām modifikācijām, virsbūves tipiem un dzinējiem. Vienlaikus pasaulē iegādājami arī dažādu paaudžu *Land Cruiser* modeļi, un šo vārdu nes gan Eiropā izplatītākais šā brīža simtu piecdesmitais modelis, kas ir tirgus līderis savā klasē lielākajā daļā Savienības valstu, gan arī nu jau vairs oficiāli ES valstīs netirgotais V8 jeb divsimtais modelis, kas ir izplatītākais Tuvajos Austrumos un Āzijas valstīs. Izturīgie bezceļu spēkrati ir pārstāvēti 190 pasaules valstīs, un tas šo modeli ir padarījis par izplatītāko Toyota

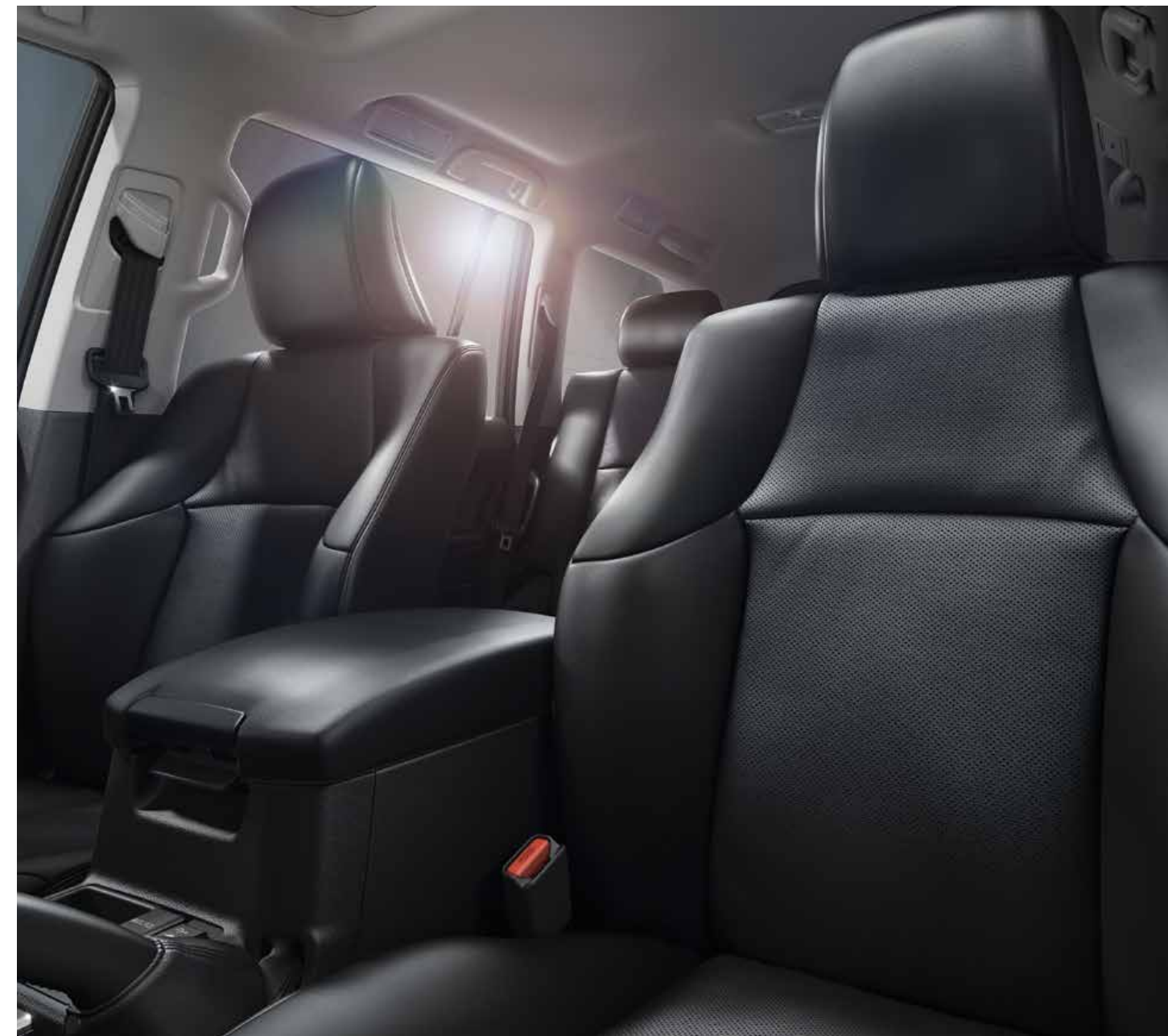
pārstāvi, jo praktiski nav iedomājama vieta uz zemeslodes, kurā nevarētu sastapt *Land Cruiser*. Robustā automašīna ir novērtēta ne

...nav iedomājama vieta uz zemeslodes, kurā nevarētu sastapt *Land Cruiser*...

tikai par izturību un kvalitāti, bet arī par spēju nodrošināt augstas klases komfortu, neatkarīgi no tā, kāds ceļš zem riteņiem. *Land Cruiser* ir situācijas noteicējs gan uz gluda asfalta, gan citiem auto "neizbrienamos" dubļos, tuksnešos

vai akmeņainā vidē. Mūsdienu SUV jeb *Sport Utility Vehicle* pircēji prasa no 4x4 automobiļiem vairāk, un Toyota *Land Cruiser* to sniedz ar uzviju. Vārds *Land Cruiser* ir kļuvis par globālu zīmolu – tie nozīmē gan statusa, gan praktiskuma raksturojumu. Viegla vadāmība apvienota ar gaļu gaitā pilnveidotām bezceļu braukšanas īpašībām, kuras nav upurētas modes tendencei padarīt visus apvidus auto par "parketniekiem". Toyota *Land Cruiser* jaunākajā modelī izmantota nepārspējamā klasiskā 4x4 automobiļu konstrukcija – universāla (vagons) virsbūve uz atsevišķa ļoti izturīga rāmja. Ekonomija un luksuss – tie ir divi galvenie jaunā modeļa evolūcijas virzieni, saglabājot "purva bridēja" fiziskās dotības (70 cm brasa pārvarēšana nav joks arī istu bezceļa auto saimē!) un Toyota kvalitāti.





Jaunais modelis, līdzīgi, kā tas redzams konkurentu nometnēs, būtībā ir tā sauktais *Minor Facelift* jeb – latviski izsakoties – būtiski uzlabots esošais modelis. *Land Cruiser* noteikti nav modes vai impulsa pirkuma prece un kā jau profesionālā tehnika atšķirībā no masu produkcijas evolucionē lineāri un pārsvarā bez riskantiem izlēcieniem vienā vai otrā tirgus kaprīžu virzienā. Šāda automašīna vienmēr ir stabila vērtība un otrreizējā tirgū ļoti pieprasīta neatkarīgi no modeļu paaudzes nomaiņas, jo ļoti lielā daļā pasaules vēl joprojām ekspluatācijā atrodas pat daudzi pagājušā gadsimta sešdesmito un septiņdesmito gadu izlaiduma *Land Cruiser*. Ievēribu pelna fakts, ka daudzos tirgos arī šobrīd var nopirkt septiņdesmitās sērijas jaunu *Land Cruiser*, kas bez būtiskām izmaiņām tiek nepārtraukti ražots kopš 1984. gada – tāpat nu jau 33 gadus! Turklāt šo modeli ražo trīs rūpnīcās vienlaikus – Japānā, Portugālē un Venecuēlā. Uz *Land Cruiser* 79

bāzes Jordānijā kopš 2005. gada, sadarbojoties Lielbritānijas un Jordānijas uzņēmumiem, tiek izgatavota īpaša militārā versija *Al-Thalab*. Šo auto šobrīd izmanto Jordānijas un Mauritanijas armijas, kā arī Lielbritānijas īpašo spēku

Šāda automašīna vienmēr ir stabila vērtība un otrreizējā tirgū ļoti pieprasīta...

vienības dažādos planētas "karstajos punktos". *Land Cruiser* jau ilgāku laiku un vairākās tā modeļu paaudzēs ir ierasts "darba zirgs" Apvienoto Nāciju Organizācijas misijām, un bieži baltās automašīnas ar UN burtiem sānos

redzamas reportāžās gan no karadarbības vietām, gan dažādu ķibeļu piemeklētām valstīm. Viens no iemesliem un arī funkcionālais pamatojums *Land Cruiser* popularitātei Latvijā – ļoti sliktās kvalitātes ceļi un Eiropai netipiski augstais zemes ceļu ipastsvars, kas šajā jomā mūs tuvina ar tradicionālajām apvidus auto masveida ikdienas pielietojuma zemēm.

Kāpēc tas ir tāds, kāds tas ir? Būsim tieši – galvenā kritikai jau pārdesmit gadu *Land Cruiser* virzienā ir fokusējusies uz faktu, ka Toyota vismaz Eiropā neiepriecina vidējā izmēra apvidnieku fanus ar 300+ Zs jaudu un spēju ar šādiem auto joņot virs "divīša" pa mūsu nedrošajiem ceļiem vai kvalitatīvajiem Vācijas autobāņiem. Arī jaunais modelis zem motora pārsega Rietumeiropā rūcina tikai 2,8 litru četru cilindru jaunākās paaudzes turbodīzeli ar 177 Zs un 450 Nm griezes momentu. Atbilde slēpjas Toyota politikā piegādāt arvien videi





mazāk kaitīgas un ekonomiskas automašīnas un nodrošināt to kvalitāti un ilgmūžību. Retais ir padomājies par fizikas likumiem, kad runa ir par lielāku vai mazāku apvidus auto izturību, jo lielāka masa un lielāki pieliktie spēki, kas rezultējas straujākā paātrinājumā un lielākā ātrumā pie jebkurām auto piekares "sadursmēm" ar bezceļa nelīdzenumiem vai bedrēm asfaltā rada vairāku vai pat vairāku desmitu reižu lielāku deformējošo pretspēku uz auto virsbūvi, riteņiem un visiem piekares elementiem un savienojumiem. Palielinot zirgspēkus, mums jāpalielina visu kustīgo detaļu izmēri, izturība, tātad svars, izmaksas, un mēs nokļūstam atkal sākumpunktā. Toyota piedāvā harmonisku raksturlielumu sadzīvošanu, lai nodrošinātu visu to, ko pārsvarā gaida no šāda auto, tajā skaitā – ilgmūžību, neatņemot klientus, piemēram, Bentley *Bentayga Diesel* vai līdzīgiem superauto, kuri diez vai kādreiz varēs masveidā lepoties ar UN burtiem sānos vai "zīmēties" reportāžās no ekspedīcijām tīģeru vai vulkānu krāteru izpētei. Ja gribat drifto kaut vai katru dienu – lūdzu, mums ir Toyota *GT86!* Ja gribat ļoti ļoti mazu degvielas patēriņu – visa Toyota hibridauto kolekcija gaida ciemos!

Kas jauns? Vizuālais tēls kļuvis lakoniskāks un mazliet brutālāks, jo šādam auto tas pietāv.

Pērkot *Land Cruiser*, pat ja tas nav jāizmanto pēc rakstura un sūtības, mēs gribam sniegt vēstījumu, ka ar mums jokot nevar. Jebkurš simbols nes savu ziņu, un, tā kā šis Toyota modelis ir izcīnījis tiesības kalpot par globālu zīmi, tā iegāde ir ziņa apkārtējiem un arī

Tātad nekādu *soft* jociņu te nav, un šķiet, ka vēl kādu laiku nebūs – īsts auto īstiem puikām.

viens no lielākajiem valdzinājumiem, kas liek izšķirties par labu *Land Cruiser* iegādei papildu tā sniegtajiem praktiskajiem labumiem. *Land Cruiser Model Year 2018* automašīnu lielākais trumpis ir pilnībā renovētais salons apvienojumā ar visām jaunajām Toyota vadītāja atbalsta sistēmām. Jaunajā auto varam justies kā pilntiesīgā 2018. gada modelī, jo te ir pieejams viss, ko šā brīža auto pircēja sirds var kārot – pilna *Toyota Safety Sense* sistēma ar sadursmes novēršanas sistēmu, adaptīvā

kruīza kontroles sistēma, automatiskās tālās gaismas, ceļazīmju atpazīšanas sistēma, brīdinājums par izbraukšanu no joslas, aklo zonu monitors un 360 grādu video (*Premium* komplektācijai, kurai pieejama arī *JBL Premium* audio sistēma ar 14 skandām), 8 collu skārienekrāns un papildu 4,2 collu daudzfunkciju ekrāns mērinstrumentu panelī, tāpat arī īpašas "žanra ekstras" – apsildāms vējstikls, apsildāmas logu slotiņas un vējstikla apmazgāšanas sprauslas, piekabes šūpošanās kontroles sistēma, sānu spoguļu automatiska pozīcijas maiņa, braucot atpakaļgaitā, asistenti braukšanai kalnā un no tā (HAC un DAC) un, protams, centrālā diferenciāla bloķēšana ar *TORSEN®* ierobežotas slīdes diferenciāli (LSD). *Premium* komplektācijai, kura gan ar savu cenu jau iesoļo tāda paša nosaukuma segmentā, pienākas arī LSD diferenciālis aizmugurējā tiltā, reljefa monitors, kinētiski dinamiskā piekares sistēma (KDSS), kas kopā ar adaptīvo piekari (AVS) ļoti būtiski palielina braukšanas komfortu un automašīnas precizitāti virāžās, *Crawl Control* funkcija un *Eco*, *Normal*, *Sport S* un *Sport S+* režīmi transmisijai. Lieki piebilst, ka *Land Cruiser* ir iegādājams tikai ar pastāvīgu pilnpiedziņu! Tātad nekādu *soft* jociņu te nav, un šķiet, ka vēl kādu laiku nebūs – īsts auto īstiem puikām.



ARMANDS SIMSONS PIEMĒRA JAUNO LEXUS SUPERAUTO – LC 500



Viena diena un
10 jautājumu



1. Tev izdevās izmēģināt LC 500 gan pilsētas satiksmē un uz parastas šosejas, gan izbraukt ar to pa 333 trasi, nebaudoties sastapties ar fotoradaru vai “zaļajiem viriņiem”. Kā, tavuprāt, šajā auto ir apvienotas šīs tik atšķirīgās stihijas?

Lai arī piedzīvojums ar LC 500 man ilga vienu dienu, es paguvu saplūst ar šo it kā “mazo kalnu ielas SAMURAJU” vienā veselā organismā. Jā, jā, tieši tā – apsēžoties pie LC 500 stūres un nospiežot starta pogu, tas tevi sveicina absolūti unikālā veidā... IERĒCOTIES un liekot saprast, ka tas nebūs vienkāršs ikdienas brauciens no punkta A līdz punktam B. Tie, kuri jau ir paguvuši izbaudīt šo “sasveicināšanos” pirms ātruma ielikšanas D režīmā un kustības uzsākšanas, sapratīs, par ko runāju. Ar saplūšanu vienā veselā organismā es domāju, ka nevis tu vadi auto vai auto vada tevi, bet SIMSONS un LEXUS LC 500 transformējas vienā SAMURAJĀ, kurā divas sirdis (manējā – ar vidējo pulsu miera režīmā ap 70 sitieniem minūtē un LC 500 – ar pieclitriņģo V8 471 Zs sirdi) kardiogrammas lēkājot likni acumirkli uzšauj virs ierastajiem mērījumiem. Un tieši te arī sākas šī viena organisma piedzīvojums. Nav noslēpums, ka mūsu ikdienas braukšanas stilu ietekmē daudzi blakusapstākļi. Un te ir jautājums: vai tu tiem pakļauies un ļauj tiem sevi ietekmēt, vai arī tu esi tik pašpārliecināts, ka tu esi tas, kurš ietekmē blakusapstākļus. LC 500 nevienam nekas nav jāpierāda. Ikdienas braucienā pa pilsētas centru tevi pārņem pārākuma sajūta. Ne snobiskā izpausmē. Pārliecības izteiksmē. Pat pie krustojumiem un sarkanajiem luksoforu signāliem nevienā brīdī neuznāk doma: “nu es tev tūlīt parādišu”. Viss, ko tūlīt var redzēt un dzirdēt, ir ekselentās LC 500 eksterjera plūdlīnijas aizmugurē un pieklusinātā radiostacijas dziesma autosalonā, jo ceļmalas koku nodzeltējošās lapas krīt uz auto jumta nevis vēja pūsmas dēļ, bet gan no dziesmas, kas šaujas ārā no izplūdes kolektoriem. Savukārt vietās, kur ātrumam nav ierobežojumu un tavas autovadītāja/autosportista prasmes ir gana augstā līmenī, lai savaldītu vienos grožos iejūgtos gandrīz 500 zirgspēkus, tiešām vari izbaudīt pilnīgi visas priekšrocības, kuras šajā SAMURAJĀ ir apvienojuši šī spēkrata radītāji. Mēs esam tikai un vienīgi cilvēki. Sākumā runāju par pulsu miera stāvoklī. Aizmirstiet! Vidējais pulsa biežums nevienā mirklī nebūs vidējos rādītājos – jau ar “sasveicināšanos” esiet gatavi skudru karaspēka uzbrukumam pa ķermeni un paātrinātai sirdsdarbībai, braucot arī pilsētas sastrēgumstundās, jo jūs esat viens organisms, kas elpo vienā ritmā.

2. Kā tu raksturotu Lexus luksusa kupejas iespējamo īpašnieku/pircēju?

Noteikti tas nebūs nejaus garāmgājējs, kurš nekad neko nav ne dzirdējis, ne redzējis, kas saistās ar LEXUS zīmolu kā tādu, nerunājot jau par padziļinātu ieinteresētību, kas ir saistīta ar LC burtiem. Vakar saņēmu daudz, ļoti daudz apbrīnas vērtu un atzinīgu skatienu. Un ne tikai. Kādā krustojumā pie STOP līnijas nostājāmies ar kādu kungu, kurš sēdēja pie PORCHE PANAMERA stūres. Skaidrs, ka ir grūti neredzēt, ka uz tevi skatās un nevis vienkārši skatās, bet ar ieinteresētību. Lielākoties acu skatieni bija ar jautājumu, – kas tas par modeli, WOW!, skaists, sportisks, izskatīgs. Tādi varētu būt citu autovadītāju komentāri. Bet kungs PANAMERĀ atver logu – un es arī. Smaids un sajūsma lasāma viņa sejā, un pēc žesta ar augšup pavērstu ikšķi viņš saka: WOW – dzīvē viņš izskatās vēl labāk nekā bildēs. Jo pielāju, ka interese šo “zvēru” ir redzējuši pagaidām tikai “aiz restēm”, lasi – žurnālu un interneta bildēs. Atbildu, ka brauc šis SAMURAJŠ vēl labāk, nekā izskatās. Vai neiezagās doma par mazo drag race līdz nākamajam luksoforam? Nelieģšos, ka iezagās, bet... kam ko pierādīt? Pēc tik sirsnīgiem komplimentiem novēlējām viens otram lielisku dienu un lēnā garā... jā, jā, tiešām lēnā garā ar saviem spēkratiem turpinājam ieklānoto maršrutu. Tāpat potenciālie pircēji noteikti jau ir iepazīlušies ar šo auto. Skaidrs, ka jaunības maksimālisms, adrenalīns, zīmēšanās un izlēcšana būtu īpašības, kuras tiktu apmierinātas, iegādājoties šo spēkratu. Bet par visu labo ir jāmaksā, un par visu superlabo ir daudz jāmaksā. Tev ir jābūt gana garām iespēju rokām, lai tās varētu uzlikt uz LC 500 stūres. Tie, kuri sevi jau ir pierādījuši dzīvē, var atļauties būt atšķirīgi un pamanāmi, arī saplūstot vienā veselumā ar LC 500.

3. Kas tev likās lielākais arguments par labu šādam auto pēc iepazīšanās dienas ar japāņu superauto?

Ja esi pārliecināts un veiksmīgs savā ikdienas dzīvē kā persona un personība, šī auto iegāde tavu pašapziņu nepadarīs vēl spēcīgāku. Kāpēc? Jo tas tev nav vajadzīgs. Taču arguments būt atšķirīgam, savādākam, jaunākam ir viens no lielākajiem izaicinājumiem to pieņemt. Iekāpt cita veida pārbaudītā vērtībā, nevis izvēlēties esošās visiem zināmās. Manuprāt, tas ir solis uz uzdrīkstēšanos. Un visi šaubu argumenti “par” vai “pret” sniegs jums atbildi, dodoties kaut vai tikai vienas dienas testa braucienā. Ar zināmajām vērtībām es domāju auto markas, kuras it kā

Testa brauciens

komentārus pašas par sevi neprasa, bet komentāri un atsauksmes, stūrējot šo nevēru, būs vairāk nekā pareizas un patīkamas.

4. Vai šis auto ir vairāk sievišķīgs vai vīrišķīgs?

Labs jautājums. Gan... gan. Vienu bildi pie auto stūres vakar uztaisīja arī mana sieva. Un? Super. Piestāv un pat vairāk nekā pietāv sievietēm. Es teiktu, ka šim auto nav sievišķās vai vīrišķās sejas. Kā jau minēju sākumā, tas saplūst ar jums, veidojot vienu organismu, un tas ir gatavs saplūst un piedāvāt visu gan stiprā, gan ar daiļā dzimuma pārstāvēm. Šis organisms pielāgosies un liks jums sajusties īpaši, neatkarīgi no tā, vai gāzes pedāli spiedīsiet ar glancēti nopucētām uzvalka korpēm, sporta apaviem vai augstpapēžu korpēm.

5. Kādu krāsu tu izvēlētos, ja pasūtītu auto sev?

Krāsas noteikti būs tikai nākamais, ko pamanīs apkārtējie, redzot jūs stūrējam šo superkāru. Pirmais acu kontakts būs ar eksterjeru, un tikai nākamais apstāsies pie krāsas. Gluži tāpat kā mūsu ikdienā. Satiekoties ar jauniem cilvēkiem, sākumā ir acu kontakts un tikai pēc tam vizuālais tēls. Un te nu gan vismaz es pamatkrāsās iekrāsotu šī auto īpašnieku. Personīgi es, zinot savu personību un braukšanas stilu, izvēlētos kādu agresīvāku krāsu – melnu vai baltu. Krāsu toņos, protams, var “noslikt” un – jo lielāka krāsu izvēle, jo grūtāk izvēlēties savējo. Vakam man bija iespēja braukt ar tumši sarkanu *LC 500*, kas, manuprāt, pietāvētu dāmām. Bet atkal jau – šī auto priekšrocība ir acu skatieni, kas ir veltīti plūdinājām un dizainam, nevis krāsai.

6. Kas tevi visvairāk pārsteidza kupejas dizainā vai salona interjerā?

Kompaktums, pieejamība, pārskats, detaļas. Hmm... patiesībā ne par ko no iepriekšminētajiem nemaz nav jādomā. Tur ir viss, un tas viss ir super ērts. Esmu jaunāko tehnoloģiju fans un salona interjers ar *hightech* tehnoloģijām mani ievilkā tā, ka grūti bija izkāpt. Visas nianšes un detaļas. Kompaktais lietu un vietu izvietojums, kas ir rokas stiepiena attālumā. Un muskuļainā sajūta iekšpusē. Tiešām sajūta tāda, it kā tevi apvij spēcīgi trenētas rokas, kas sniedz neizsakāmu drošības sajūtu. Un viens no pārsteigumiem, ka ar šo auto mēs braucām arī četratā. Jā, gan es ar sieviņu un divām savām meitām, gan četri pieauguši cilvēki. Protams, protams – tālāku distanču veikšanai vairāk par diviem braucējiem būtu nedaudz apgrūtinoši, bet, ja ir nepieciešamība pēc filmēšanas līdz studijai aizvest operatoru, grimētāju un žurnālisti ar kameru un statīvu – neiespējamā misija no pirmā vizuālā ietilpības mērījuma kļūst par absolūti iespējamu. Personīgi man ļoti patīk un ir svarīga multimediju konsole ar tās pārredzamības un vadības iespējām. *Perfecto!* Man nav jāvelta lieki acu skatieni, kur, kas atrodas, kas jāspiež vai kur jāpārvieto kursori, lai no radio pieslēgtos telefonam un uzliktu kādu *Guns'n'Roses* dziesmu no savas mobilās ierīces. Viss notiek jau automātiski uz refleksu bāzes.

7. Tavi interesantākie mirkļi testa dienas laikā?

Te var atkārtot stāstu par kungu PANAMERĀ un divām dāmām, kuras sastrēgumā ilgāku laiku brauca man līdzās jaunā MAZDA CX3 pilsētas džipā, atskatījās un kaut ko apsprieda ik reizi, kad automašīnas atradās līdzās viena otrai. Mazliet izbaudīju, ko nozīmē ieslēgties SPORT+ režīmā, kad spidometra rādītājs tin kilometrus kā paātrinātā filmā un motora rukoņa acumirkli noslāpē Aksela Rouza atskaņoto *Wellcome to the jungle* :) Vai kādā brīdī man radās NE-drošības sajūta “ieminat grīdā”? Absolūti ne. Auto par visu padomā. Virs 80km/h izšaujas aizmugurējais antispiārs, nedaudz pieplacinot auto pie zemes, turklāt, man nezinot, notiek arī auto pietūrēšana ar aizmugurējiem riteņiem. Straujāk bremsējot, process notiek ne tikai ar bremsēm, bet automātiski – pārnesumiem samazinoties, bremsēšanu pastiprina arī motors, kas sniedz sajūtu un skaņu, it kā tu šo pašu manevru veiktu ar kādu japāņu baiku uz diviem riteņiem, kurā pārnesumi jāpārliet manuāli. Nu šīs sajūtas ir tikai virspusējā sajūtu gamma, kas tika piedzīvots, braucot ar superkāru nedaudz sportiskākā režīmā. Un tas vēl ne tuvu nav viss.

8. Kā LC 500 novērtēja tava ģimene, draugi un/vai kolēģi?

Vai tā ir mūsu jaunā mašīna? Tāda bija bērnu reakcija. Nu smuka jau smuka – tas sievas komentārs. Ikdienā mēs pārvietojamies ar sešlitrīgu Cadillac *Escalade ESV*, un ir skaidrs, ka, iekāpjot šajā “japānī”, sajūtas ir diametrāli pretējas. Bet lielie motori mums patīk. Tas sniedz pārliecību un drošību. Draugi, kolēģi, paziņas – nu atskatījās un skatījās visi. Tas tomēr ir sava veida mākslas darbs, kuru var apskatīt, nedodoties uz kādu no mākslas galerijām, bet baudot uz ielas un stāvvietā.

9. Labākais galamērķis, kur doties ar jauno Lexus LC 500?

Sastrēgumi. Jocīgi skan, bet to es izbaudīju. Pats par sevi esmu neordināru lietu, krāsu, apģērba piekritējs, un *LC 500* šo neordinārismu tikai un vienīgi paspilgtināja. Kuram gan nepatīk, ka uz viņu atskatās un izsaka kādu sajūsmas pilnu komentāru. Un galu galā, kas ir labākā reklāma, lai interesentus atvestu uz autosalonu izrādīt nopietnāku interesi par to, kas tas ir un ko tas piedāvā, ja ne dzīvs kontakts un reāla saskarsme? Bet galamērķi šim aparātam nav galamērķis, jo pēc katra sasniegtā galamērķa pavisam nepiespiesti un organiski radīsies uzreiz nākamie. Jo jūs gribēsiet braukt un gribēsiet, lai pie jums atbrauc, pabrauc garām vai līdzās.

10. Kādas viltības būtu jāliek lietā Lexus LC500 īpašniekiem, lai izvairītos no sodiem par ātruma pārsniegšanu?

Pārliecība par sevi, ka jums nevienam nekas nav jāpierāda, jo jūs esat tas, kurš rāda.

Lai lieliski piedzīvojumi kopā ar jauno LEXUS *LC 500!*

Liels paldies LEXUS RĪGA KRASTA par sniegto iespēju pacelties pusmetru virs zemes un sajūst šo visu aprakstīto, tomēr neaprakstāmo emociju gammu, saplūstot vienā veselā organismā ar šo JAPĀŅU SAMURAJU! Paldies “Sporta kompleksam 333” par iespēju realizēt braucienus un foto sesiju 333 trasē (www.333.lv)!

Paldies :)



IAA 2017

67. STARPTAUTISKĀ AUTOIZSTĀDE FRANKFURTĒ

Teksts: Jānis Ozers,
Foto: Vīneta un Jānis Ozers,
Aģentūra "Būlterjers"



Reinas ielejas vīna lauki. Tikai nedaudz vairāk par pusotru stundu (143 km), un tieši no *Frankfurter Messe* autostāvvietas zaļās plavas var nokļūt vēl zaļākajā Reinas ielejas vīna lauku pasaulē. Šajos attēlos – gleznainā pilsētiņa *Bernkastel-Kues*. Atšķirībā no auto industrijas pasaules vīna valstībā nekādu globālu satricinājumu nav un neviens nedomā vīnu aizstāt ar *vodku* vai vēl trakāk – ar gāzētām eko suliņām. Tāpēc, ja jums ir gaļīgi apnikusi auto ražotāju dīdžināšanās elektrisko un pašbraucošo mašīnu virzienā vai ietaupīto CO₂ tonnu skaitīšana – brauciet pie vīnogām! Gan Frankfurtes, gan Parīzes rudens lielās izstādes sakrīt ar vīnogu ražas novākšanas laiku, un no tām abām nav grūti ātri nokļūt relaksējošā un atvasaras saules pielietajā vīnogulāju ainavā. Ar šādu nelielu atkāpi noteikti tiks kompensēta iztrūkuma sajūta, ka izstādēs sāk izpalikt daudzu gadu desmitiem garantēti sastopamie zīmoli. Visi domā par optimizāciju, un kādēļ gan Peugeot braukt uz Frankfurti, ja ir tikko kā nopirkts Opel, kas ir Vācijas zīmols, un noteikti arī nākošgad varēs ietaupīt, nevedot Opel uz Parīzi. Katram tirgum sava segmentēta pieeja. Nav ko salīdzināt lietas, kas patērētājam nav jāredz, – veca patiesība, ka tautai nav jāzina, kā tiek taīsīta politika un desas. Vīns un vīnogas te noteikti palīdzēs, un iespaidi beigās būs visnotaļ pozitīvi par to, kas redzēts, aptaustīts un kurā arī mazliet pasēdēts, jo to visu vēl savā viedtālrunī izdarīt nevaram. Šā gada Frankfurte varētu būt pirmā lielā auto izstāde, kura vairs nav nosaucama par orientētu uz patērētāju. Vismaz trešā daļa stendu bija domāti jau tikai profesionāļiem, un tajos automašīnu vietā pārdotas tika tehnoloģijas vai pat tehnoloģiju vīzijas tuvākai vai tālākai nākotnei. Izglītoti kungi un dāmas te dzēra kafiju, ēda maizītes un mediju kameru objektīvos runāja ļoti gudrus stāstus – par juridisko bāzi autonomās satiksmes organizēšanā, lietu internetu, mašīnredzi un daudzām citām vienkāršam cilvēkam šobrīd vēl neizprotamām lietām. Neatkarīgi no tā, cik vēl gadus mēs brauksim ar dīzeļiem vai benzīna dzinējiem, – auto ar iekšdedzes dzinēju jau ir pagātne. Kā saka daži auto pārdevēji – “Bobs ir miris”. Pats neticamākais, ka uz elektrību visātrāk var pārslēgties tieši daļa attīstības valstu Āzijā un pat Āfrikā – gluži tāpat kā mums šobrīd ir viens no visātrākajiem un pieejamākajiem interneta pieslēgumiem pasaulē, bet Vācija un Francija atpauzēties no mums šajā jomā vismaz par pāris gadiem. Viedā Toyota politika šobrīd ir hibrīdi – auto, kuriem ir arī elektromotors, bet kurus nevajag uzlādēt no tīkla. Šādi mēs tiekam pieradināti pie elektriskās kustības vēl pirms atbilstošas un pietiekamas infrastruktūras pieejamības un “nenoraujam” pēdējo peļņas iespēju globālajam naftas biznesam. Otra revolūcija ir daļiņās biznesi – auto pēc vajadzības, auto uz stundu, maksā par patērēto tieši tāpat kā par internetu vai elektroenerģijas patēriņu. Auto izstāde šobrīd kā medijs vai platforma straujām šoļiem tuvojas datorizstādei vai risinājumu forumam. Ar nepacietību gaidīsim Ženēvu un Parīzi nākošgad. Meitenes ar plikumiem nomaina programmētāji bez valstiskas piederības, jo kods ir vārds un vārdam nav robežu. Cilvēks ir pietuvojies saprātīgu būtņu radīšanai. Šīs robežas klātbūtne mūs pavadīs tuvākās desmitgades, un tās ir tik nopietnas tēmas, ka te bez vīna, dabas un lauku cilvēku roku darba augļu baudīšanas noteikti neiztikt, lai vienkārši “nenojūgtos” :)



Skats pa logu uz *Messe* iekšējo aleju. Ēkas vēl savā vietā un visapkārt Frankfurtei vienas jaunceltnes. Bet saturs jau pavisam cits. Auto pasaule šobrīd mainās straujāk, nekā mēs domājam.



Toyota Yaris WRC. Spēcīgs auto ļoti nopietnam sacīkšu seriālam. 2018. gada sezonā katrā no posmiem piedalīsies trīs TOYOTA GAZOO RACING komandas sacīkšu automašīnas. Baltijā par Toyota dalību WRC nākamgad noteikti visi zinās un runās vairāk. Jo komandas vadība šoruden sniedza paziņojumu, ka mūsu kaimiņu zemes pārstāvis Ots Tenaks (*Ott Tänak*) būs viens no komandas triju Yaris WRC pilots, sākot no Montekarlo rallija nākamgad, kopā ar otru pilotu Martinu Jarveoju (*Martin Jarveoja*). 30 gadus vecais igauņis, divu ralliju uzvarētājs līdz šim šajā sezonā ir bijis viens no izcilākajiem 2017. gada FIA Pasaules rallija čempionāta dalībniekiem. Otam šobrīd ir 30 gadu, un savu pirmo Igaunijas rallija čempiona titulu viņš izcīnīja 2008. gadā, savukārt pirmo reizi WRC debitēja 2009. gadā. Šogad Ots WRC svīnēja divas uzvaras – Sardīnijas un Vācijas posmos. WRC statistikā viņam ir 77 starti un 379 punkti. Vēlām panākumus nākamgad gan Otam, gan Toyota Yaris WRC!



Toyota Land Cruiser pirmizrāde Frankfurtē. Mums kā ziemeļvalstu pārstāvjiem, kur Toyota smagsvara automašīnas ir popularitātes un *Must Have* lietu pīramīdas virsotnē, nekad nav bijusi izprotama Toyota politikorektā (Eiropas izpratnē) minstināšanās te izcelt un te arī tūlīt novirzīt ēnā SUV automašīnas un it īpaši – *Land Cruiser* modeli. Preses dienās tas vēl gozējās stenda galvenās fasādes pusē, bet jau pirmajā izstādes dienā novietots stenda aizmugures sienas vārtos iepretim kaimiņu stenda “sētas pusei”, pie kuras tad arī izvietojās fotogrāfi un video operatori ar saviem statīviem, lai iemūžinātu jaunā “dubļu bridēja” pirmos soļus spožajā Eiropas saulē. Automašīna bija novietota uz īpašas podestūras, lai demonstrētu piekares iespaidīgās bezceļa iespējas, bet sterili gaišie tainstūri kaut kā nespēja harmonēt ar robusti seksīgo apvidnieku, un auto no daudziem rakursiem izskatījās vairāk apjucis nekā lepns. Atkal uzvarējis bija politikorekts, bet apmeklētāju skaits tik un tā pie tā bija ievērojami kuplāks un cilvēki jūtami ieinteresētāki nekā pie *pole position* vietā izstādītā *Aygo* – šoreiz pat Vācijā :)





Toyota hibrīdiem apaļa jubileja – 20 gadu! "Amserv Motors" savulaik atklātā "sirsnina" visu laiku ir modē Toyota stendos Vācijā. Šogad tā iemājojuši Prius divdesmit gadu jubilejas simbolā. Gadī paskrējuši nemanot, un Toyota hibrīdi kļuvuši jau pavisam pieauguši.

Jaunums Toyota stendā – 3D stendi, kuros varēja jau pavisam "taustāmi" materializēt sev izvēlēto auto krāsu kombināciju. Šķiet, nekas tāds vēl nevienam citam ražotājam nav bijis vai vismaz nav pamanīts. Gaidīsim, kad šīs tehnoloģijas nokļūs salonos!



Atjaunotais Toyota GT86. Abi stendā redzami Drivers Cars – GT86 un Toyota C-HR Hy-Power Concept (uz sērijveida Toyota C-HR bāzes veidots konceptauto) bija krāsoti līdz šim Toyota pilnīgi netipiskajā matētajā krāsā, kas tiem ļoti labi piestāvēja, bet Hy-Power Concept Bi-Tone risinājums ar matēto virsbūvi un glancēti oranžo jumtu bija pavisam svaiga "odzina" jau pat visas izstādes mērogā. Tas tikai parāda, ka ar pavisam vienkāršiem papēriem var sasniegt teicamu un pat novatorisku rezultātu, un Toyota to, šķiet, prot ļoti labi. Toyota C-HR panākumi Eiropas tirgū beidzot ir likuši padomāt arī par to, ka 122 Zs tomēr ir par maz tik stilīgam auto un koncepts būtībā ir kārtējais sabiedrības domas "barometrs", lai izņemtu, vai tomēr tuvākajā laikā nav jāpapildina Toyota C-HR dzinēju gamma ar ko jaudīgāku. Tiek solīts, ka 2018. gada sākumā (lasi – Ženēvā) tiks atklāti tehniskie dati par spēcīgāku hibrīddzinēju šim modelim.



Toyota – Starptautiskās Olimpiskās Komitejas (SOK) partneris. Līgumu par dalību Partneru programmā Toyota noslēdza jau 2015. gada 13. martā, bet tikai šogad tā darbība ir atvērta jau globālā mērogā. Protams, mērķis ir Tokijas 2020. gada Vasaras olimpiskās spēles. Līguma darbība ir paredzēta līdz pat 2024. gadam. Toyota un Lexus pasaule Frankfurtē visā krāšņumā.



Toyota TS 050 HYBRID – izturības sacīkstēm paredzētais superauto ar hibrīda spēka iekārtu.

Toyota Hilux Invincible – pikaps ar "odzīgu" un daudziem jaukiem tūnīga "gadžetiem".



Jaunais Lexus LC 500. Protams, Vācijas potenciālajam luksusa auto pircējam šis varētu būt pats intriģējošākais Lexus stenda eksponāts. LC ienes reālu svaigumu Eiropas izsmalcinātājā un nu jau arī kādu laiku samērā konservatīvajā premium ielas sporta auto segmentā. Melnajā krāsā auto izskatījās īpaši pārliecinošs, un jācer, ka tam izdosies iekarot turīgāko pircēju sirdis, jo tirgū nemaz nav tik daudz skaistu automašīnu ar atmosfēriskiem piecu litru V8 dzinējiem, kas turklāt sajūgti ar desmit pārnēsumu tiešo transmisiju. 477 Zs, vidējais degvielas patēriņš sastāda 11,5 litrus uz 100 km, bet CO₂ izmeši – 263 g/km kombinētajā ciklā. Nav nemaz tik traki, bet priekš taupīgākajiem stendā bija arī balta LC 500h kupeja ar Multi Stage Hybrid dzinēju.



Jaunais Lexus CT 200h. Atjaunotais modelis būs pieejams ar lielāku 10,3" navigācijas sistēmas ekrānu un pilnu Lexus Safety System + pakotni, kas iekļauj pirmssadursmes sistēmu (PCS), adaptīvo krūza kontroli (ACC), brīdinājuma sistēmu par izbraukšanu no joslās (LDA) ar stūres rata korekcijas funkciju, automātiskās tālās gaismas (AHB) un ceļa zīmju atpazīšanas sistēmu. Jāpiebilst, ka šādas pašas iespējas būs arī atjaunotajam krosoveram NX 300h. Pirmssadursmes sistēmā iekļauta gājēju atpazīšanas funkcija, un, ja vadītājs nereaģē uz brīdinājumu, – tā iedarbina automātisku transporta līdzekļa bremzēšanu. Šāda iespēja ir paredzēta pie ātruma 10-80 km/h. Salona interjeram varēs pasūtīt līdz deviņām atšķirīgām apdares materiālu kombinācijām.



Viena no Lexus stenda ieejām. Priekšplānā atjaunotais NX 300h modelis.



Lexus NX 300h Model Year 2018. Būtiskākās izmaiņas skārušas radiatora resti un salonu.



Lexus CT 200h. Agresīvāka automašīnas priekšdaļa, kas tagad līdzinās pārējiem modeļiem.



Lexus CT 200h. Salonā uzsvars likts uz dažādu materiālu un krāsu kombinācijas iespējām.



Lexus GS-F. Īpaši Vācijas autobānu pieprasījumam te redzam visu "F" sērijas piedāvājumu.



Lexus LS. Līdzīgi kā Ženēvā, arī Frankfurtē zem gigantiskās Lexus lustras bija jaunais LS.



Lexus LS. Uzsvars uz tehnoloģijām, bet milzīgie ekrāni mazliet aizēno izcilo meistarību darbu.



Lexus LS. Varam apstiprināt – viens no visu laiku ērtākajiem un stilīgākajiem Lexus!



BRIDGESTONE riepu pasaule. Frankfurtē bija nepārprotami jūtams, ka Lexus LC augstākajā auto biznesa sabiedrībā uzņemts ļoti nopietni, jo gandrīz katrs, kas sniedzis kādu artavu tā tapšanā vai aprīkošanā (tātad spējis pārdot Toyota Motor Corporation savas preces vai pakalpojumus), uzskatīja par nepieciešamu ar to palīdēt. Daži uzņēmumi bija izvēlējušies pavisam efektīvu veidu un izstādīja Lexus LC savā stendā vienkārši kā Show Stopper eksponātu. Pievēršam uzmanību grafikai uz aizmugures sienas – tiešām ļoti stilīgi un reizē arī ļoti japāniski.



Lexus LC 500 dzinēja "rentgens". Automašīnu komponentu ražotāji sevi apliecina arī šādi.



Lexus LC 500 "rentgens". Par šo jauko uzskates līdzekli bija parūpējies JTEKT no Japānas.



Mando Footloose. Hibrīda velosipēds ar bezķēdes piedziņu – stilīga un praktiska lieta.



DENSO. Cits pasauleslavsens auto komponentu ražotājs ar savas produkcijas manifestāciju.



ASPARK OWL. ASPARK – industrijā gandrīz pilnībā nepazīstama inženieru firma no Japānas. Viņu radītā elektriskā “pūce” sver tikai 850 kg un spējot sasniegt 100 km/h tikai 2 sekundēs!



Ķīna nāk. Thunder Power. 650 km ar vienu uzlādi, 125 kWh baterija, jauda līdz 430 kW, Milānā tapis dizains. **SUV Future Vision Alpha** ir koncepts jeb – kā uzņēmums to prezentē – sākotnējais braucošais prototips. Ražotne atrodas Ganzhou Economic and Technological Development Zone Ķīnā. Uz jautājumu par Eiropu dzirdējām atbildi, ka tiek celta rūpnīca Katalonijā.



Tiggo Coupe Concept EV System. Pasaulē labi zināmā **Cherry** pieteikums elektromobiļu laucīnā. Pietiek, ja reizi esat redzējuši Tesla “šasiju”, lai nojaustu, ka zināma līdzība te pastāv. Tikai Ķīnā ir tuvu 1,4 miljardiem iedzīvotāju, un šis koncepts var uzlādēt savu 75 kWh baterijas līdz 80% nieka 30 minūtēs, nobraukt 500 km un 0-100 km/h sasniegt 7 sekundēs. Nav slikti?



NAVYA Shuttle. 100% elektro, 100% autonoms. 15 vietīgs *First and Last Mile Travel* risinājums. Šobrīd reāli funkcionē jau 50 “busiņi”. Laipni lūgti pašbraucošā “funikulierī” :)



Ferrari Portofino. Attēls augšā. Viena no Frankfortes lielākajām pirmizrādēm. Ferrari modeļu līnijas “mazulītis”. Ņemot vērā nelielos izmērus un labo aerodinamiku, *Portofino* dinamika ir patiesi iespaidīga. Maksimālais ātrums – 320 km/h, 0-100 km/h tikai 3,5 sekundēs, bet 0-200 km/h – 10,8 sekundēs. Vidējais patēriņš – 10,7 l/100 km, bet CO₂ izmeši – 245 g/km kombinētajā ciklā. Toyota ekspozīcijai kaimiņos esošajā **ThyssenKrupp AG** stendā (attēls apakšā) varēja izbaudīt gan virtuālo braucienu, gan iepazīt visus nākotnes autobūves izaicinājumus vienkopus. Jāpiebilst, ka šī nu jau multinacionālā kompānija gadā apgroza tuvu 40 miljardiem eiro un ir viena no Vācijas industrijas leģendām.



SKRIET – TAS IR DZĪVESVEIDS

Teksts: Antra Velķere; foto: Agentūra "Bulterjers" un no personīgā arhīva



Skriešana, šķiet, iespēju ziņā ir viens no pieejamākajiem sporta veidiem pasaulē. Nekas daudz nav vajadzīgs – vien labi skriešanas apavi un ērts apģērbs. Tālāk tikai uz priekšu – pa parka celiņu, ietvi, ceļmalu, stadionu vai meža takām.

Skriet var visur un vienmēr – tos, kuriem "āķis lūpā", nebaida tumšie rudens vakari, sala kniebieni vai gurkstošs sniegs zem kājām. Bet, tuvojoties pavasarim, maratonu un sacensību gaidās sirds sāk sisties straujāk. Arī mūsu stāsta varonei – pazīstamajai vieglatlētei, garo distanču skrējējai **Anitai Kažemākai**.

Lai arī aktīvā sacensību sezona jau beigusies, atslābt nevar, sevi jāuztur formā un treniņi turpinās. Anitas mērķi ir nopietni – 2020. gada Vasaras olimpiskās spēles Tokijā, un patiesībā laika nav daudz. Taču vēl ir daudz dažādu sacensību gan tepat Latvijā, gan aiz tās robežām. Līdztekus Anita strādā par treneri, un tie, kuri vēlas sākt skriešanu vai pilnveidot jau esošo pieredzi un sagatavoties nopietnākiem izaicinājumiem, var doties pie viņas. Uzreiz jābrīdina, ka Anita ar saviem audzēkņiem strādā nopietni, nekādas atlaides netiek dotas, bet par to mazliet vēlāk.

Kā sākās jūsu sporta gaitas?

Esmu dzimusi Preiļos un dzīvoju Riebiņos, nelielā Latgales ciematā. Mācījos vietējā skolā un jau 1. klasē, piedaloties tradicionālajā rudens krosā, ieguvu pirmo vietu. Laika gaitā sporta skolotāja pamanīja manas dotības, un pakāpeniski tiku virzīta tālāk. Guvu uzvaras novada sacensībās, tad jau Latvijas mērogā un tālāk jau sacensības Eiropas un Pasaules čempionātos. Sāku ar 500 m distanci, kas kļuva arvien garāka, līdz 18 gadu vecumā Valmierā, Latvijas čempionātā, noskrēju savu pirmo maratonu 42,195 m garumā. Uzvarēju arī savā vecuma grupā. Vēl bija soļošanas periods, kad pēc Aigara Fadejeva sudraba medaļas iegūšanas Sidnejas Olimpiskajās spēlēs 2000. gadā Latvijā sākās īsts soļošanas vilnis. Trenējoties soļošanā, sajutu, ko nozīmē profesionāla pieeja treniņu procesam un ka varu startēt arvien augstākā līmenī. Šobrīd esmu garo distanču skrējēja.

Vai esat profesionāla sportiste?

Nē. Profesionāls sportists ar savu sportošanu pelna iztiku, un Latvijā ir maz vieglatlētu, kam sports ir kā algots darbs. Esmu labs amatieris ar profesionālu pieeju savam darbam.

Kas ir jūsu treneris?

Ilgāku laiku mans treneris bija Aleksandrs Prokopčuks, bet patlaban pati esmu uzņēmusies savu treniņu vadīšanu. Tas nav viegli, jo ir grūti novērtēt slodzes lielumu.

Kā veidojat savu treniņu grafiku?

Ziemas periodā 7–8 treniņi nedēļā, vasarā – vidēji divi treniņi dienā, kopumā 10–11 treniņi nedēļā. Līdztekus skriešanai iesaistos arī citās

aktivitātēs, lai nodarbinātu visas muskuļu grupas, – slēpoju, spēlēju volejbolu, tenisu, braucu ar velosipēdu, dažkārt ar skrituļslidām. Skriešana ir ciklisks sporta veids, ķermenis pierod pie monotonā darba, un, tiklīdz sāc darīt ko citu, ķermenis it kā apmuls. Tāpēc cenšos sevi attīstīt vispusīgi.

Skriešana ir ciklisks sporta veids, ķermenis pierod pie monotonā darba...

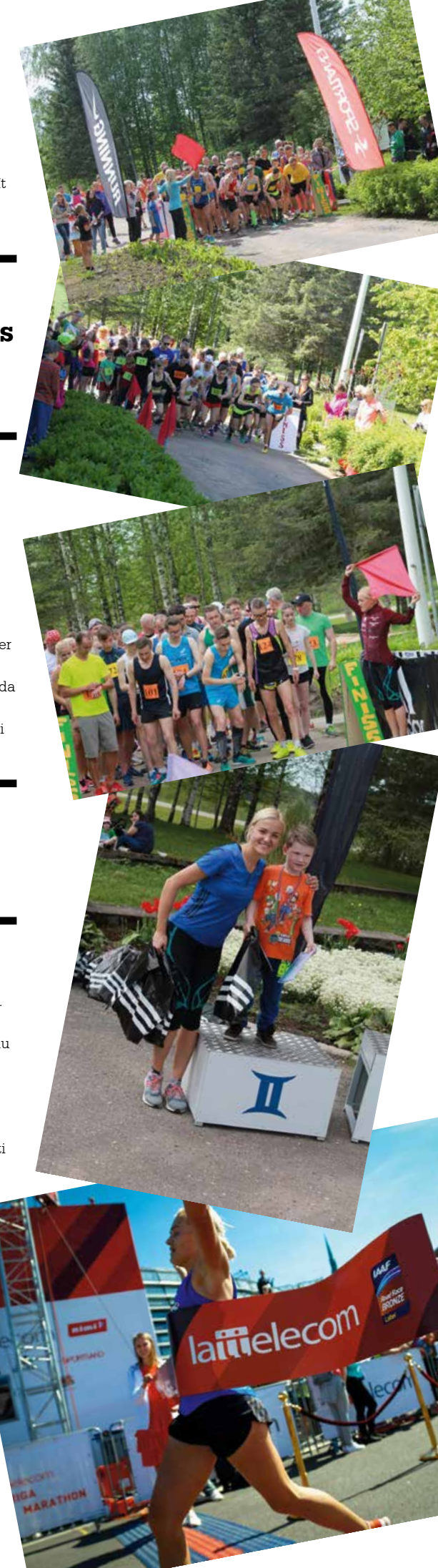
Apvienot darbu ar aktīviem treniņiem noteikti nav viegli.

Protams, ne, taču mans darbs ir saistīts ar sportu. Esmu ieguvusi bakalaura grādu Latvijas Sporta pedagogijas akadēmijā kā vieglatlētikas trenere un šogad absolvēju Rīgas Stradiņa universitāti, iegūstot maģistra grādu uzturzinātnē. To visu apvienojot, varu pilnvērtīgi strādāt savu trenera darbu, kas ietver ne tikai fiziskas aktivitātes, bet sava ķermeņa iekšēju sakārtošanu un jauna, aktīva dzīvesveida uzsākšanu. Savā darbā apvienoju gan teorētiskās zināšanas, gan savu sporta pieredzi 17 gadu garumā.

...tev ir jāsāk domāt, ko tu ēd, jo ēdiens ir tava degviela...

Izklausās nopietni.

Tā arī ir. Ja tu sāc skriet, tas nenozīmē, ka pabeidz treniņu un viss – līdz nākamajai reizei. Nē, tas ir dzīvesveids, tev ir jāsāk domāt, ko tu ēd, jo ēdiens ir tava degviela – cik labu degvielu iedosi savam ķermenim, tik labi ķermenis darbosies. Jādomā, kā atpūties, kāds ir tavs miegs. Tas viss katram cilvēkam ir individuāli, tāpēc strādāju ar katru atsevišķi. Tiesa, lai sāktu trenēties pie manis, jāizpilda divi obligāti uzdevumi – jānodod asins analīzes un jāveic slodzes tests. Bez šiem rezultātiem es sadarbību nesāksu, jo veselības pārbaude pirms treniņu uzsākšanas ir obligāta un es uzņemos atbildību par sava audzēkņa veselību. Ja kāds man stāsta, ka viņš jūtas labi, tas man neko nenozīmē. Tikai asins analīzes parādīs to, kā ķermenim pietrūkst vai nepietrūkst. Slodzes tests – to, kas notiek ar sirdi un fiziskajām spējām, lai zinātu, pie kā nepieciešams piestrādāt, kādu slodzi drīkst vai nedrīkst likt. Šie abi izmeklējumi ļaus sastādīt pilnvērtīgu treniņu plānu, neatkarīgi no tā, vai



Amserv atbalsta

cilvēks grib intensīvi trenēties maratonam, nomest svaru vai trenēties savai labsajūtai. Es parasti saku – katru gadu savu auto mēs vedam uz tehnisko apskati, bet vai par savu ķermeni mēs parūpējamies? Manis minētās pārbaudes ir kā tehniskā apskate pašam sev, īpaši, ja gribas intensīvi trenēties. Ja mašīnai kaut kas nojūk, bojāto detaļu var izņemt un nomainīt, cilvēka organismam to nevar izdarīt.

Es parasti saku – katru gadu savu auto mēs vedam uz tehnisko apskati, bet vai par savu ķermeni mēs parūpējamies?

Skriešana kā tautas sports ar katru gadu kļūst arvien populārāka. Savulaik skrējēji uz ielām bija kā vientuļie vilki un uz tiem raudzījās kā uz jocīgajiem. Šodien skrējēji visdažādākajās vietās nevienu neizbrīna.

Skriešana ir vienkāršs veids, kā uzlabot savu fizisko formu un dzīvot aktīvi. Mūsdienās cilvēki arvien vairāk domā par savu veselību, par izskatu. Skriet var vienmēr un visur, bet, piemēram, slēpot var tikai trīs mēnešus gadā un arī tad, ja ir sniegs. Skriet var no rīta, vakarā, pusdienu pārtraukumā. Skriešanas apavus var ērti paņemt līdzī rokas bagāžā, skrējējam vispār nekas daudz nav vajadzīgs – tie salīdzinoši ir nelieli izdevumi par apaviem un apģērbu, turklāt tas kalpo ilgu laiku. Skriešana ir pamats arī jebkuram citam sporta veidam – ko basketbolists dara ar bumbu laukumā? Ko dara futbolists? Skrien. Bērns, kad ir iemācījies staigāt, var skriet.

Kāds apģērbs skrējējam būtu vispiemērotākais, īpaši aukstajā sezonā?

Lai ir ērti, silti, lai neberž, negrauz, nav par šauru vai platu. Ziemā ieteicamākie būs sporta tērpi, kas aiztur vēju un aukstumu. Es ieteiktu vairāk kokvilnu nekā sintētiku, lai mitrums, kas rodas sasvīstot, tiktu izvadīts, nevis krātos pie ķermeņa. Var iegādāties kaut ko no jauno tehnoloģiju sporta apģērbiem, tiesa, tur izmantoti sintētiskie materiāli, taču šie apģērbi ir funkcionāli un ērti, bet ievērojami dārgāki. Neatņemama sastāvdaļa ir cimdī, cepure, arī šalle. Ja kļūst par karstu, tos vienmēr var novilkt.

Un apavi?

Nav tādi vieni perfektie skriešanas apavi. Jāiet uz veikalu un jāpielaiko dažādu zīmolu apavi, lai atrastu sev ērtākos. Ziemai labāk izvēlēties siltākus, ar mitrumu atgrūdošu materiālu un izteiktāku zoles protektoru pret slidēšanu.

Skrējējiem tiek piedāvāti dažādi speciālie ”gadžeti”. Ko jūs izmantojat savos treniņos?

Treniņu laikā mans uzticamākais draugs ir pulsometrs, jo es trenējos, sekojot līdzī pulsam. Tā ir sirds, mūsu galvenais motors, kas pasaka visu, kā šajā brīdī jūtamies. Ja būsīm noguruši, pulss būs straujāks un skrējieni būs lēnāks, ja jūtamies labi un pulss lēnāks, treniņā skriesim ātrāk. Pulss pielāgojas visam – laikapstākļiem, pretvējam, pavējam, kalnu reljefam. Ja būsīm par siltu saģērbusies, būs grūtāk un pulss kāps augstāk. Mani audzēkņi visi trenējas ar pulsometriem, jo pēc tā tiek analizēti treniņu dati. Pulsometrs ir iekļauts pulkstenī, kas piedāvā arī citas opcijas: GPS, distances garumu, cik daudz laika pavadi gaisā, cik ilgi pavadi pie zemes, kāds ir soļa garums ar vienu un otru kāju. Es no tā visa pamatā izmantoju trīs iespējas – pulsu, laiku un distanci. Tiesa, jāņem vērā, ka pulkstenis ir elektroniska ierīce un var arī kādreiz kļūdīties.

Un kā ar dažādām aplikācijām mobilajos telefonos, kas var kalpot kā virtuālie treneri?

Skrējēju vidū iecienītais *Garmin* piedāvā izveidot individuālu profilu, kurā var redzēt visus ar skriešanu saistītos datus. Kopā ar saviem audzēkņiem izmantoju elektronisko treniņu dienasgrāmatu, ko piedāvā ASV radīta programma *TrainingPeaks.com*, un tā ir audzēkņa elektroniskā dienasgrāmata, ar kuras palīdzību sekoju līdzī katram audzēknim. Dati tiek ielādēti no pulksteņa, un es varu redzēt, kur skrēja, cikos skrēja, kā skrēja, vai jutās labi vai slikti un kāds ir progress.

Vai kopā ar audzēkņiem mēdzat analizēt arī uztura paradumus un mainīt tos?

Jā, kā jau minēju, uzturs ir mūsu degviela. Ne tikai skrējējiem, bet ikvienam jāņem vērā tas, ka uzturam jābūt sabalansētam. Ēst var visu, bet svarīgi ir, kad ēd un ko ēd. Torte *Cielaviņa* nav pusdienas, tā būs laba uzkoda launagā vai otrajās brokastīs, bet arī tikai gabaliņš, nevis visa torte. Atcerēsimies, ka brokastis ir mūsu galvenā ēdienreize, un, ja kāds apgalvo, ka neēd brokastis, man gribas jautāt – cikos ēstas vakariņas un kas tajās ēstas. Ja aizejam gulēt, kad tikko apēsta kārtīga kartupeļu porcija ar steiku, tad arī vēders aiziet gulēt un tikai no rīta, kad mostamies, tie kartupeļi ar gaļu sāks pārstrādāties. Skaidrs, ka ēst negribēsies. Kopumā būtu jāēd piecas reizes dienā, lai vielmaiņa un enerģijas apgāde ķermenī noritētu vienmērīgi. Ēdiet sabalansēti – graudaugus, dārzeņus, gaļu, zivis, piena produktus. Vislabāk gatavot pašiem mājās, jo tad zinām, no kā ēdiens pagatavots. Lai ēdienreize ārpus mājām ir kā svētki, nevis ikdiena!

Kā ar šķidruma uzņemšanu?

Vidēji 1,5–2 litrus ūdens dienā būtu jāizdzer. Jā, vislabāk tīrs ūdens, varbūt ar kādu citrona, laima

vai gurķa šķēlīti garšas uzlabošanai. Kafija un sula ir ēdiens, nevis ūdens vai šķidrums, daudzi to nezina un domā: ja izdzer vairākas glāzes sulas, tad šķidrums uzņemts pietiekami.

Kafija un sula ir ēdiens, nevis ūdens vai šķidrums...

Vai uz treniņu jāierodas ar tukšu vēderu?

Vislabāk, ja pēdējā maltīte bijusi vismaz 1,5 stundas pirms treniņa. Pēc treniņa gan var ēst uzreiz. Savukārt, dodoties gulēt, ledusskapi pēdējo reizi vajadzētu virināt ne mazāk kā stundu pirms naktsmiera.

Cik liela nozīme ir skriešanas tehnikai?

Par skriešanas tehniku ir sarakstīts daudz grāmatu, taču realitātē ir citādāk. Arī pasaules rekordisti maratonā un daudzi citi slaveni skrējēji neskrien ”kā pēc grāmatas”. Tehnikas būtība ir tā, ka skrienot visām muskuļu grupām jādarbojas tā, lai ķermenis pēc iespējas tērētu mazāk liekas enerģijas. Laika gaitā ķermenis adaptējas pie nepareizajām kustībām, un, ja tās izmaina pareizi, cilvēks bieži vien vairs nespēj paskriet tik ātri kā agrāk. Tāpēc, sākot apgūt skriešanu, svarīgi uzreiz darīt to pareizi. Turklāt tehnika ļauj samazināt traumu riskus.

Kas ir biežākās skrējēju traumas?

Lielākoties saišu un muskuļu iekaisumi vai pat plīsumi kājām, pēdām, ceļgaliem, ko rada monotonā, cikliskā skriešanas darbība. Iedomājieties distanci 42 km garumā, kur ir tikai viena kustība. Skrienot maratonu, skrējējiem ir dažādas stratēģijas – viens uzreiz aiznesas visiem pa priekšu, citi ilgi skrien vienā bariņā. Beigās gan parasti tas, kurš sākumā aizskrējis kā vējš, neuzvar. Ideāli ir, ja sākumā skrien lēnāk un tad pamazām kāpina tempu, lai beidzamo posmu varētu noskriet maksimāli ātri. Otrs variants – visu distanci skrien vienā tempā. Sliktākais scenārijs ir sākumu skriet ātri, un tad beigām spēka vairs nav. Es izvēlos taktisko skrējieni, uzsākot lēnām. Nonākot finišā, ir lieliski, ka ne tikai ķermenis ir finišējis, bet arī emocionāli vari justies gandarīts par paveikto.

Jau vairākus gadus Latvijā populārs kļuvis taku skrējieni ”Stirnu buks”. Kā vērtējat šādu iespēju?

Līdz šim visi pieraduši skriet pa gludu asfaltu, bet mežā ir nelīdzena virsma, kalniņi, ielejas, sūnas, dubļi, grāvji, kas apgrūtina skriešanu. Tā ir pamatīga izturības pārbaude. Katrā gadījumā lieliski, ka ir iespēja pamainīt skriešanas ierasto vidi.



Jūs esat iniciatore bērnu pavasara skrējienam savā dzimtajā pusē.

Šogad jau trešo gadu organizēju skrējieni ”Pavasara kross ar Anitu Kažemāku”, kur piedalās skolēni no dažādām skolām un kas ir kā mazs ”paldies” Riebiņu un Prieļu novadam un vidusskolai par to, ka viņi man noticeja un atbalstīja, kad tikko sāku sporta gaitas. Man šķiet jauki, ka varu motivēt mazos sportistus un, iespējams, kādreiz kāds no viņiem kļūs par ievērojamu sportistu.

Jūsu sportisko izaugsmi atbalsta vairāki uzņēmumi, tostarp arī autocentrs ”Amserv Motors”, kas nokļūšanai uz sacensībām Latvijā, jums piešķir Lexus IS 300h modeli ar hibrīddzinēju. Kādas ir jūsu attiecības ar automašīnām?

Ļoti labas! Autovadītāja apliecība man ir gadus astoņus, un man ļoti patīk vadīt auto. Viegli adaptējos jebkurā automašīnā – gan busiņā, gan mazā mašīnā, viegli ”pārslēdzos” no automātiskās un manuālo transmisiju un otrādi. Ikdienā pārvietojos ar VW *Polo*, bet uz sacensībām izmantoju “Amserv Motors” piešķirto iespēju braukt ar Lexus. Kad pirmo reizi tajā iekāpu, pārsteidza fantastiskais komforts. Tik ļoti ērtil Braukt ar šo auto ir patiešām bauda, te ir tik daudz priekšrocību, kas atvieglo braukšanu – atliek tikai skatīties uz ceļu, mašīna

pati sevi koriģē, piemēram, kad piebraukts par tuvu priekšējam auto vai izbraukts no joslas.

Jūsu tālākais galamērķis, braucot ar auto?

Cauri visai Eiropai līdz Portugālei. Tur bija jāuzturas trīs mēneši, tāpēc ar draugu nolēmām, ka izdevīgāk būs ceļot ar savu auto. Turpceļā ekskursijas nolūkos braucām likumu likumiem caur Vāciju, Nīderlandi, Beļģiju, Franciju un Spāniju. Dzīvojot uz vietas, trīs mēnešu laikā daudz izbraukājām Portugāli, Spāniju, bet atpakaļceļā gan pa taisno braucām mājup. Vienā piegājienā pie stūres toreiz nosēdēju kādas septiņas stundas. Visa ceļojuma laikā nobraucām ap 20 tūkstošiem kilometru.

Vai esat aktīva sociālo tīklu lietotāja?

Tas ir kā mans virtuālais spogulis, taču raugos, lai ”dzīvošana tīklos” nenozog pārāk daudz laika. Parasti tās ir 15–20 minūtes dienā un arī ne katru dienu, lai uzturētu savu sociālo tīklu, protams, neskaitot vēstuļu lasīšanu un jaunumu apskatīšanu. Ja kaut kas interesants notiek, nobildēju un ielieku bildi, tas aizņem ne vairāk par piecām minūtēm.

Jūsu hobiji?

Mūsu ģimenē pavasarī ienāca suns – Velsas korgiju meitene Orfa. Vedam Orfu uz skolu,

viņa mācās un gatavojas piedalīties sacensībās. Orfa mums sniedz daudz pozitīvu emociju, viņa burtiski ”apēd” dienas gaitā radušās problēmas. Orfa dodas mums līdzī uz sacensībām arī ārpus Latvijas, viņai ļoti patīk ceļot.

Ja neatradīsiet laiku sev, tad organisms agri vai vēlū pats pateiks ”stop!”.

Teju katrs šodien saka: nav laika. Jūsprāt, vai vispār ir iespējams hronisko laika trūkumu kompensēt?

Veltot laiku sev. Ja neatradīsiet laiku sev, tad organisms agri vai vēlū pats pateiks ”stop!”. Fiziskās spējas cilvēkam nav bezgalīgas. Laiku pa laikam vajag atpūsties. Sports nav atpūta, tā ir fiziskā aktivitāte, bet to, kurš atpūtas veids vislabāk atjaunos spēkus, katrs sajūt pats. Vienam tā būs nekā nedarišana, zvlnot pie kamīna ar tēju, citam pastaiga svaigā gaisā, citam kārtīga izgulēšanās. Sava atpūta jāatrod pašam, to arī novēlu ”Amserv Ziņū” lasītājiem!

Paldies par sarunu!



AR TOYOTA ATBALSTU PASAULES APCEĻOŠANU UZSĀKUSI PIRMĀ ŪDENRAŽA JAHTA

- Pasaulē pirmā ar ūdeņraža dzinēju darbināmā jahta Energy Observer sākusi 6 gadus ilgu ceļojumu apkārt pasaulei.
- Mērķis – pierādīt dabas sniegto energoresursu izmantošanu, nenodarot kaitējumu videi.
- Ar Toyota France atbalstu komandas vajadzībām piešķirtas astoņas videi draudzīgas Toyota automašīnas.
- Ceļojumu atbalsta Francijas valdība un viens no pasaulē vadošajiem ilgtspējīgas enerģijas pētniecības institūtiem.

Šī gada jūlijā pasaules apceļošanā devās pirmā ar ūdeņraža dzinēju darbināmā jahta Energy Observer. Ceļojuma mērķis ir kļūt par pirmo kuģi, kas pats spēj ražot „dzīvu” ūdeņradi gan pārvietošanās, gan stāvēšanas laikā. Kopumā jahta darbojas kā peldoša viedo tehnoloģiju sistēma, kas absorbēs saules, vēja un ūdens viļņu enerģiju. Tādējādi nepieciešamā enerģija pilnībā tiek iegūta no dabas, nenodarot tai kaitējumu.

Eksperimentālais ceļojums apkārt pasaulei kopumā ilgs sešus gadus, apmeklējot 50 valstis un pietādot 101 ostā. Lai jahtas komanda varētu ērtāk pārvietoties pa sauszemi un iepazīt ostu pilsētas, kompānija Toyota France ekipāžai piešķirusi astoņas automašīnas – sešus Toyota hibridauto un divus Mirai modeļus.

Ceļojuma vadība uzticēta pieredzējušam jūras kuģotājam, Francijas Tirdzniecības flotes virsniekam Viktoriānam Erusardam (Victorien

Erussard) un pētniekam un dokumentālo filmu režisoram Žeromam Delafosē (Jérôme Delafosse). Savukārt nepieciešamo atbalstu šī pasākuma nodrošināšanai sniegusi Francijas Vides un enerģētikas ministrija un tās ministrs Nikolā Hulo (Nicolas Hulot) un Floransa Lamberta (Florence Lambert), organizācijas CEA-Liten direktore. Jahtas komanda ir pilna apņēmības iepazīstināt pasauli ar videi vēl draudzīgākām pārvietošanās tehnoloģijām un mudināt sabiedrību domāt par ilgtspējīgas nākotnes izveidi.

Didjē Gambarts, Toyota France prezidents: Mēs esam lepi piedalīties šajā ambiciozajā projektā, kura mērķis padarīt mūsu pasauli labāku. Šī projekta ekoloģiskās vērtības pilnībā sakrīt ar Toyota vides stratēģiju Toyota Environmental Challenge 2050. Šogad apirt 20 gadu, kopš pasaule iepazīna pirmo Toyota hibridautomobili un, izstrādājot ūdeņraža tehnoloģijas, esam spēruši nākamo soli nākotnē,

kas savu attīstības virsotni sasniegs Tokijas Olimpiskajās spēlēs 2020. gadā.

Vispirms jahta Energy Observer ceļos pa Vidusjūru un laikā no 26. augusta līdz 3. septembrim uzturēsies Šerbūras ostā, no 9. līdz 17. septembrim plānots iepazīties ar Nanti, septembra beigās paredzēta pietauvošanās Bordo ostā, oktobrī – Marselā, novembrī – Tulonā, bet decembrī plānots Monako apmeklējums. Pēc Vidusjūras tūres jahta dosies uz Ziemeļeiropu, kas būs ceļojuma nākamais posms.

Uzziņai: CEA-Liten ir Eiropas vadošais pētniecības institūts, kas nodarbojas ar dažādu ilgtspējīgas enerģijas veidu pētniecību un attīstīšanu. Viena no vadošajām institūcijām, kas atbalsta Eiropas Savienības (ES) centienus ierobežot valstu atkarību no fosilā kurināmā un samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju, fokusējoties uz trīs galvenajām jomām: atjaunojamo enerģiju, energoefektivitāti un enerģijas uzkrāšanu, un jaunu materiālu izstrādi.

SAGATAVO AUTO ZIEMAI!

TRĪSKĀRŠA ZIEMAS AIZSARDZĪBA NO AMSERV – TIKAI € 249!

Klienta ieguvums, izvēloties komplekso piedāvājumu – EUR 79!

Piedāvājums spēkā līdz 2018. gada 1. martam.



ALWAYS A BETTER WAY



Auto ziemas skaistumkopšanas komplekts:

- 1) profesionāla auto mazgāšana;
- 2) bituma aplikuma un sūktraipu noņemšana;
- 3) auto attaukošana un nepieciešamības gadījumā – mikropulvēšana;
- 4) dubulta nanopārklājuma uzklāšana, paredzēta virsbūves aizsardzībai ziemas apstākļos.

Pakalpojums nav ieteicams automašīnām, kurām krāsas pārklājuma slānis jau ir sabojāts vai saskrāpēts – šiem auto iesakām sākotnēji veikt pilnu auto pulvēšanu un tikai tad apstrādi ar nano pārklājumu. Pakalpojuma ietilpst logu un riteņu mazgāšana, bet neietilpst logu stiklu un riteņu disku apstrāde ar nanopārklājumu. Šie pakalpojumi ir pieejami par atsevišķu samaksu un ar tiem speciāli paredzētiem nanopārklājumiem. Lūdzam ielānot 4 – 5 stundas, lai varam veikt darbu ar 100% kvalitāti.

Galvenās priekšrocības:

- Auto ilgāk paliks tīrs pēc mazgāšanas, braucot pa mūsu klimatiskajos apstākļos tik mainīgajiem ziemas ceļiem;
- Ziemā neveidosies ceļu brauktuvēm izmantotā pretapledošanas šķidrums aplikumi uz auto virsbūves vai arī sāls nogulsnes veidosies plānākā un mazāk kaitīgā slānī;

- Pavasarī auto tīrīšanai būs jālieto mazāk agresīvi ķīmiskie līdzekļi, lai noņemtu sakrājušos sāls aplikumus no virsbūves;
- Auto būs vieglāk un ātrāk nomazgājams, ievērojot zināmu regularitāti, iespējams, pietiks tikai ar auto skalošanu, lai tas atkal būtu spožs un tīrs.



Rīgā, Krasta ielā 3. Tālr. 67204746



SIA "Amserv Motors" Toyota autosalons, Rīgā LV-1003, Krasta ielā 3
Tālr.: 67358005 (serviss), 67204746 (salons), info@amserv.lv

SIA "Amserv Motors" autoservisa darba laiks:
Darbdienās no pulksten 8:00 līdz 19:00. Sestdienās no pulksten 9:00 līdz 16:00
Brivdienās un svētku dienās – slēgts

MĀKSLINIECE UN AUTOMAŠĪNA



Foto: Tatjana Vlasova

18 JAUTĀJUMU MĀKSLINIECEI KRISTĪNEI LUĪZEI AVOTIŅAI, VIŅAS 2018. GADA KALENDĀRU SAGAI DOT

1. Mūsu žurnāls tiek radīts cilvēkiem ar mašīnām un par cilvēkiem ar mašīnām. Kāda nozīme jūsu dzīvē vispār ir jebkādai tehnikai?

Lai arī mans darbs ir maz saistīts ar tehnikas tiešu klātbūtni, tā ir klātesoša manā dzīvē. Liela nozīme ir mobilajam telefonam un tā kamerai, jo dokumentēju savas gleznas to tapšanas procesā. Kad gleznoju, vienmēr klausos mūziku, līdz ar to skaņas kvalitātei arī ir būtiska nozīme. Un tikpat liela nozīme ir arī automašīnai, kura man ikdienā palīdz nokļūt dažādos galamērķos.

2. Gleznošanai vienlaikus ar radošumu ir arī saimnieciskā puse – darbnīcas uzturēšana, rāmju un audeklu iegāde, kas pie lielformāta darbiem nepavisam nav izmēros mazas lietas. Šādā kontekstā – kādām prasībām jāatbilst mākslinieka auto?

Jā, mana mākslinieces dzīve ir kā nemitīga žonglēšana, jo laiks tiek dalīts, cik daudz varu atļauties gleznot un cik laika jāvelta gan materiālu iegādei, gan ar glezniecību saistītu projektu plānošanai. Lexus *RX* man bija un arvien ir patiesi patīkams pārsteigums ar savu ietilpību, jo ikdienā pārvadāju divus metrus garus audeklu ruļļus, apakšrāmjus un, ja strādāju pie sienu gleznojumiem, arī kastes ar krāsu bundžām. Neslēpšu, ka tobrīd, kad izvēlējos savu auto, man būtiskas bija divas lietas – durvju atvēruma augstums un bagāžnieka platums. Dienā, kad pirmo reizi šovasar izbraucu no salona ar savu jauno auto, man bija jānogādā paliela formāta glezna klientam. Glezna ietilpa viegli, un es jutos patiesi gandarīta un priecīga! Bieži arī no Rīgas uz pāris dienām braucu uz savām lauku mājām, un man ir svarīgi, ka varu līdzīgi paņemt gatavu audeklu darbam. Galvenās prasības ir ietilpība, stabilitāte uz ceļa un virsbūves dizains!



"Laimas sajūta" 150x180cm, a/e, 2017.



"Mirkļis" 190x190cm, a/e, 2017.

3. Kāds ir jūsu kā autovadītājas portfolio? Cik sen jums ir autovadītāja apliecība un kāds bija jūsu pirmais auto?

Sevi kā autovadītāju raksturotu kā pieklājīgu un dinamisku. Mans vīrs reiz izteica jauku komplimentu, ka viņu patīkami pārsteidz tas, kā es braucu ar auto. Tas, protams, mani iepriecināja. Jāatzīst, ka pirmo reizi stūrēju sava tēva vadībā mājas pagalmā, kad man bija vienpadsmit gadu, bet autovadītāja apliecība man ir kopš 2004. gada. Mana pirmā automašīna – sudrabkrāsas Mazda 6, pēc tam Mitsubishi un šobrīd Lexus. Pavisam neapzināti esmu izvēlējusies japāņu automašīnas.

4. Kāda nozīme radošajā procesā ir ceļojumiem?

Ļoti liela nozīme, jo ceļojumi ļauj atklāt un apzināties mūsu planētas dažādo skaistumu. Dažādie galamērķi, kuros esmu bijusi pēdējo gadu laikā, man ir palīdzējuši radīt vairākas gleznu kolekcijas. Un jāatzīst, ka vienlīdz spilgti un spēcīgi mani spēj iedvesmot gan Indonēzija, gan Latvija. Šo vasaru aizvadīju savas ģimenes lauku mājās Vidzemē un radīju 19 gleznas, kuras veido izstādes "Ģimene" kolekciju, kas tika izstādīta Cēsīs. Esmu arī dzīvojusi un gleznojusi Parīzē un Barselonā, un šīs abas pieredzes ir bagātinājušas manu rokrakstu. Galvenais ir gleznot, lai kur es atrastos.

5. Kas dzīvē un radītajās gleznās devis vairāk iespaidu – Latvija vai ārvalstis?

Domāju, ka iepriekšējā jautājumā jau atbildēju arī uz šo jautājumu.

6. Vieta uz pasaules, kur noteikti vajadzētu pabūt ikvienam māksliniekam?

Katram šī vieta būs cita, galvenais – atrast vidi, kur iedvesma ir nevis jāgaida, bet kur tu to satieci strādājot.

7. Katram laikam pasaules vēsturē līdzī nāk arī savs mākslas "kods" – kā kopumā varētu apzīmēt tās mākslas izpausmes, kuras tagad varam novērot un par kurām, iespējams, nākotnē kāds teiks, ka tās bija raksturīgas ceturtās industriālās revolūcijas dzimšanai – mākslīgā intelekta, pašbraucošu

auto un dronu laika sākumam?

Noteikti viens no mākslas kodiem, kas iezīmē šo laikmetu, ir multimedialās izstādes – tās jau vairākus gadus norisinās dažādās pasaules vietās. Tā ir izstādes forma, kura mākslu padara pieejamāku un brīžiem vieglāk uztveramu, jo mēs šobrīd dzīvojam ekrānu laikmetā.

8. Vai esat domājusi, kas jūs varētu būt, ja nebūtu kļuvusi par gleznotāju?

Kopš agras bērnības ik dienu esmu zīmējusi un ne mirkli neesmu vēlējusies darīt ko citu. Pricējās, ka man ir bijusi iespēja kļūt par gleznotāju un sekot savam aicinājumam.



"Ģimene" 50x60cm, a/e, zelts, 2017.

9. Kura no jaunajām tehnoloģijām jums šķiet visnoderīgākā automašīnās?

Es šobrīd ļoti novērtēju automašīnas drošības iespējas – adaptīvo kruīza kontroli, lukturu pielāgošanās iespējas (Lexus RX 450h F-Sport komplektācijā) un noteikti arī mirgojošās sānu spoguļa maliņas, kad kāds iebrauc aklajā zonā. Un es ļoti novērtēju arī automašīnas elektromotoru, kurā ir apvienota jauda, ekonomiskums un draudzīgums videi.

10. Kāda krāsa jums šķiet visstilīgākā automašīnai? Vai šī krāsa varētu būt atšķirīga automašīnai Rīgā un, piemēram, auto Parīzē?

Šobrīd, protams, man ļoti patīk savas automašīnas krāsa, bet pamatā krāsai jābūt tādai, kas izceļ automašīnas līnijas. Kopumā es noteikti ieviestu pilnīgi citu krāsu paleti auto virsbūvēm, jo bieži šīs krāsas redzu bez

niansēm, un šķiet, ka varēja taču sarkanais būt sarkanāks, jo krāsai ir liela nozīme. Man noteikti būtu interesanti, ja automašīnas tiktu piedāvātas piesātinātā aveņu rozā, tumšā tirkīza vai piesātinātā plūmju violetā tonī. Es varētu uzskaitīt vēl un vēl.

11. Jūsprāt, vai tehnika un it īpaši automašīnas arī var būt seksuālas, erotiskas?

Pilnīgi noteikti, jo, ja automašīna spēj sniegt braukšanas baudījumu, tad noteikti tā ir kaut nedaudz seksuāla. Jāatzīst, ka, pirmo reizi ieraugot jauno Lexus RX 450h, biju mazliet izbrīnīta, bet, tikko biju nobraukusi pirmos kvartālus, sapratu – man patīk šis auto. Es šobrīd patiesi izbaudu katru reizi, kad iesēžos savā automašīnā un nospiežu dzinēja starta pogu.

12. Kā parasti jums dzimst jaunas gleznas ideja un kompozīcija – vai uzreiz strādājat pie lielā audekla vai arī vispirms tiek veidoti uzmetumi mazākos izmēros? Cik liels bijis līdz šim lielākā audekla izmērs, ar kuru nācies strādāt?

Jāatzīst, ka virkne ideju jauniem darbiem man rodas, tieši vadot automašīnu, īpaši, ja ceļā jāpavada vairākas stundas. Tad varu vērot ainavu un būt savās domās. Jau kopš studiju gadiem saviem darbiem nekad nezīmēju

skices, tas man liekas kā lieks laika zudums, tāpēc kompozīciju vienmēr zīmēju uz audekla. Šāda pieeja ļauj saglabāt skaidru ieceri, jo citkārt jau skicē tu sevi visu izliec un uz audekla vairs nav interesanti tēmu turpināt. Līdz šim lielākais audekls man bijis piecus metrus garš un divus metrus augsts. Jāatzīst, man ļoti patīk strādāt pie lielformāta darbiem, jo tie rada sajūtu, ka man ir bezgalīga radošā brīvība.

13. Kā Latvijas mākslas vide, jūsprāt, šobrīd izskatās pasaules modernās mākslas kopainā?

Domāju, ka Latvijas mūsdienu mākslā tāpat kā citās nozarēs ir pasaules limeņa personības un speciālisti, kas dzīvo līdzīgu laikmetam un mūsdienu pasaules uztverei.

14. Vai mākslas darbi, kurus radījušas sievietes, atšķiras no vīriešu radītajiem ar kādu vienotu iezīmi?

Nekad neesmu to pētījusi un par to domājusi,

jo mani vienmēr vairāk interesējis pats mākslas darbs, nevis tas, kurš to radījis. Vēl jo mazāk mani interesē, vai autors ir sieviete vai vīrietis. Ja darbs ir interesants un ģeniāls, vienmēr centīšos uzzināt, kas ir autors, bet tobrīd man būs svarīgs vārds, nevis mākslinieka dzimums.

15. Jūsu multimedialo izstādi "Sapņu upe" tēlaini varētu dēvēt arī par hibrīdizstādi. Glezniecības un video mākslas sinerģija vienā projektā. Ari jūsu jaunais Lexus RX 450h ir hibrīdauto, un to darbina gan iekšdedzes dzinējs, gan elektromotors. Kāds bija jūsu ceļš līdz tik inovatīvai izstādes formai un arī automašīnai?

Paldies par šādu salīdzinājumu! Piekritu, ka gan izstāde, gan hibrīdauto ir līdzvērtīgi savā inovācijā. Un mans ceļš līdz šiem abiem bija pakāpenisks. Visam ir savs laiks un viss notiek secīgi. Tāpat kā hibrīdauto ir attīstījies pamazām, tā arī mana glezniecība ir pilnveidojusies no gada uz gadu, no vienas gleznas pie nākamās, un tas nozīmē tikai to, ka visa pamatā ir attīstība, neatlaidīgs darbs un ticība savai idejai. Cilvēka radošumam un iztēlei nav robežu.

16. Izstādē "Sapņu upe" atsevišķa aina veltīta sēnēm. Jūsu attiecības ar vienu no mūsu nacionālajām "atkarībām" – sēņošanu? Vai esat izmēģinājusi savu auto arī bezceļa apstākļos vai kādā meža ceļā?

Attiecības ar sēņošanu man ir tuvas kopš bērnības, ģimenē esam iecienījuši baravikas, un tās arī kļuvušas par īpašiem modeļiem manās gleznās! Pirmo reizi šogad ar Lexus RX 450h F-Sport auto braucu pa Vidzemes zemes ceļiem uz savu iemīļoto mežu un arī lietainajās dienās, kad meža ceļš bija pielījis slapjš, es lieliski varēju to izbraukt.

17. Lai gleznotu liela izmēra darbus, nepieciešama fiziskā piepūle. Kā jums izdodas uzturēt sevi formā un ko varat ieteikt mūsu lasītājiem?

Šobrīd sevi uzturu formā, gleznojot un auklējot savu mazo meitiņu. Diemžēl, nekam citam man laika neatliek, bet glezniecība un meita man sniedz ļoti lielu laimes izjūtu, līdz ar to es nepārdzīvoju, ka jau sešus mēnešus neesmu bijusi sporta zālē. Mans ieteikums – ar prieku un mīlestību izdzīvot katru savas dzīves diennakti.

18. Viena no jūsu sabiedriskajām aktivitātēm ir krāšņa mākslas kalendāra izdošana. Kāds ir Kristīnes Luīzes Avotiņas 2018. gada kalendāra vēstījums?

Mans vēstījums 2018. gadam – lai nākamais gads veidojas kā stabils pamats turpmākajiem gadiem, kas sekos.



"Medusmēnesis" 180x90cm, a/e, 2017.

TRĪS MUZEJI KAIMIŅOS, KAS NOTEIKTI JĀRĒDZ!

RĪGA – TĒRBATA* (TARTU) – RĒVELE* (TALLINA) – RĪGA

Teksts: Jānis Ozers; foto: Agentūra "Bultenērs"



Valodu koks un valodu izziņas ekspozīcija. Ļoti atraktīvs interaktīva risinājuma paraugs.



Skaņa, gaisma, krāsa un zīmes. Klasiskie eksponāti harmoniski sadzīvo ar tehnoloģijām.



EESTI RAHVA MUUSEUM, IGAUNIJAŠ NACIŅĀLAIS MUZEJS. Iespējams, viens no konceptuāli unikālākajiem un iespaidīgākajiem valstu muzejiem Eiropā un pasaulē. Tas noteikti ir vēl viens sasniegums, par ko varam skatīties uz kaimiņiem ar baltu skaidību. Telpiska, izstaigājama un aptaustāma pasaule visām maņām un sajūtām, kas veidota ar vienu mērķi – izskaidrot savas tautas jaunajai paaudzei un visai pasaulei tik vienkāršu jautājumu – “kas ir igauņi?”. Tas nav mākslas, nedz arī tehnikas vai vēstures muzejs tiešā veidā – tā ir multimedāla telpas prezentācija, kas veidota, lai profesionāli attēlotu igauņu būtības kodu. Mēs varam strīdēties par atsevišķām šā stāsta lappusēm vai izpildījumu, bet kopējais iespaids ir kolosāls, paties un pat pietiekami paškritisks. Latvieši – brauciet atkal uz Tērbatu* tāpat kā jaunlatviešu (pirmās latviešu tautas atmodas intelektuāļi, 19. gadsimta 50.–80. gadi) laikos, lai mācītos, kā ir jāveido stāsts par savu tautu! Ideja un mērogi ir kolosāli! Veltiet tam visu dienu, jo muzeja teritorija ir grandioza, bet tā plānojums samērā viltīgs un var nākties iet arī gandrīz kilometru atpakaļ, lai apskatītu kādu nejauši nepamanītu ekspozīcijas daļu. Jāatzīmē, ka visas muzeja tēmas ir pietiekami svarīgas kopējā vēstījuma veidošanā un šis noteikti nav galamērķis ātrai un vieglai kultūras masu baudīšanai. Lielais atklājums daudziem būs tas, ka mēs, lai arī dzīvojam kaimiņos, katrs piederam atšķirīgām pirmtautu grupām – mēs pie indoeiropiešiem, bet igauņi – pie somugriem, kuri formējušies akmens laikmetā Volgas-Kamas upju baseina teritorijā. Ļoti konspektīva muzeja mājaslapa latviešu valodā – <http://www.erm.ee/lv>

*) Tērbata (*Dorpat, Terbatum* vai krievu *Юрьев*) un Rēvele (*Reval*) ir senāk Latvijā un arī plašāk lietotie Igaunijas pilsētu *Tartu* un *Tallinas* nosaukumi. Ne velti Rīgā mums ir Tērbatas iela!



Urālu atbals. Viena no pastāvīgajām izstādēm muzejā. Somugru tautu izcelsmes stāsts.



Sadzīves priekšmetu ekspozīcija. Ekspozīcija, kas veltīta Igaunijas kulinārajai kultūrai.



Tīkšanās. Otra pastāvīgā izstāde, kas izvietota uz muzeja centrālās alejas jeb ass.



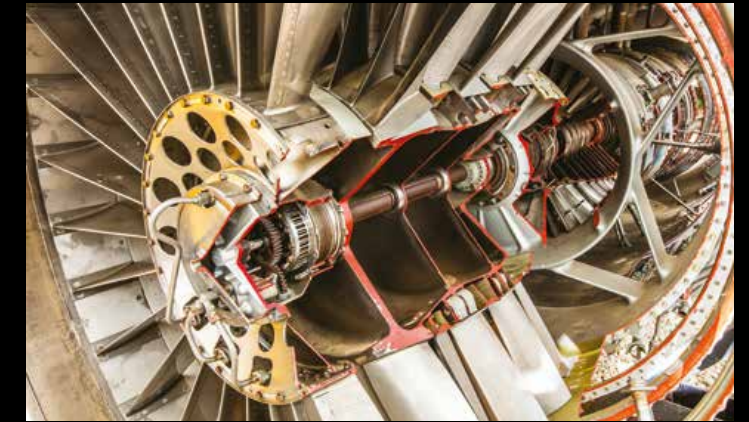
Sadzīves senlietu pasaule. Mums izprotamākais etnogrāfisko priekšmetu paviljons.



EESTI LENNUNDUSMUSEUM. IGAUNIJAS AVIĀCIJAS MUZEJS. Uzreiz pēc II Pasaules kara Padomju armija okupētajā Igaunijā agrākā *Tartu Raadi Airfield* teritorijā, tikai 2 km no pilsētas, izbūvēja visā Austrumeiropā otro lielāko kara lidlauku, kā rezultātā otrā Tartu uz gandrīz 50 gadiem kļuva par tā saukto "slēgto zonu" ar ierobežotas piekļuves iespējām. Šajā bāzē bija izvietoti gan kodolieroči, gan to nesēji, tajā skaitā vismodernākie stratēģiskie virsrakņi *Tu-22M Backfire*. 1999. gadā tika izlēmts veidot Aviācijas muzeju netālu no Tartu, un tā ekspozīcija tika atvērta apmeklētājiem 2002. gada 14. jūnijā. Muzeja koncepts nav parādīt vēstures gaitu, bet sniegt interesentiem un it īpaši – jauniešiem, kas interesējas par tehniku, vispārēju izglītojošu informāciju par aviācijas nozari. Reportāžas autoram ir palaimējies būt vairākos šāda tipa muzejos pasaulē, un jāatzīst, ka Tartu muzejs ir viens no kvalitatīvākajiem aviācijas brīvdabas vai daļēji brīvdabas muzejiem Eiropā. Zēl, ka entuziasti savāktā tehnika pie mūsu pašu Rīgas lidostas skumji rūse, kamēr Igaunijā pastāvīgi tiek papildināta ekspozīcija, restaurētas lidmašīnas un ieguldīts infrastruktūrā un idejas mārketingā. Jaunajai paaudzei un visu vecumu "istiem puikām" te ļoti patiks! Sliktā ziņa, ka muzejs ziemā ir slēgts un apskate gada aukstākajā laikā šeit iespējama, tikai iepriekš piesakot grupas vizīti. Vairāk informācijas var uzzināt internetā – <http://www.lennundusmuseum.ee/iv/par-muzeju/> vai <https://www.visitestonia.com/iv/igaunijas-aviācijas-muzejs> (Igaunijas tūrisma vietnē). **Attēls augšā** – Padomju pretgaisa aizsardzības kompleksa *S-75 Dvina* (SA-2 Guideline) zenītrakete *V-750V 1D* ar palaidēju. Šī ir viena no pasaulē visizplatītākajām pretgaisa aizsardzības sistēmām, bruņojumā no 1957. gada, izgatavotas vairāk nekā 10 000 raketes. Ar šāda tipa raketi virs PSRS teritorijas 1960. gada 1. maijā tika notriekta ASV izlūklidmašīna *U2*, kas veica slepeno misiju *GRAND SLAM* lidojumā no ASV bāzes Pešavarā, Pakistānā, uz *Bodø* Norvēģijā. **Attēls apakšā** – *Antonov AN-2* pilotu kabīne. AN-2 ir pasaulē lielākais vienmotora divplāksnis, un ir ticis ražots no 1947. līdz 2002. gadam, kas ir, iespējams, visilgākais laiks, kādu "uz konveijera" izturējis viens lidmašīnas modelis. Tam ir praktiski nenosakāms daudzums modifikāciju un vairāk par 18 000 saražoto vienību. 1000 Zs, maks. ātrums 258 km/h, kravnesība – 2,1 tonna.



Turboreaktīvie dzinēji. Iespēja klātienē iepazīt un salīdzināt sava laika Padomju un Rietumu tehnikas sasniegumus. Pie vienādiem rādītājiem to tehniskā daļa tomēr ir ļoti atšķirīga.



Kas lācītim vēderā? Daļa eksponātu ir sagatavoti kā mācību uzskates līdzekļi un ļauj iepazīt sarežģītākās aviācijas tehnikas uzbūves un funkcionalitātes principus.



Suhoi Su-22M4. Pirmais lidojums – 1966. g. *Mach 2*. Izmantots 23 pasaules valstīs, 2867 eks.



Aero L-29 Delfin. Čehoslovākijā ražota treniņu lidmašīna. Pirmais lidojums 1959. gadā.



F-104 Starfighter. Pirmais lidojums 1954. g. 2126 km/h (*Mach 2+*), 2578 eks., 15 valstis.



Mirage III RS. 3. paaudzes iznīcinātājs, *Mach 2.2*, pirmais lid. 1956. g., 1422 eks., 20 valstis.



SAAB 35 Draken. Pirmais lidojums 1955. gadā, bruņojumā līdz 2004. gadam. 2126 km/h.



SAAB JA37 Viggen. Pirmais lidojums 1967. gadā, bruņojumā līdz 2004. gadam. 2231 km/h.



LENNUSADAM. Eesti Meremuuseum. Igaunijas Jūras muzejs jeb Hidroplānu osta atrodas aptuveni 2 km no Tallinas vecpilsētas. Šobrīd tas ir visapmeklētākais muzejs Igaunijā un noteikti tālā brauciena vērts. Atšķirībā no daudziem tehnikas muzejiem šeit piedāvājums būs garantēts visiem ģimenes locekļiem – bērniem, jauniešiem, dāmām un kungiem. Pati muzeja būve – rekonstruētie 1916. gadā būvētie hidroplānu angāri, kas kalpoja sākotnēji kā daļa no Pēterā Lielā jūras cietokšņa – iespējams, ir pasaules arhitektūrā pirmā lielā kupolveida forma no nosprigota dzelzsbetona. Reāli tā bija vismaz 20 gadus "priekšā laikam", jo tādas rūpnieciskas un militāras būves Eiropā sāka būvēt tikai pagājušā gadsimta 30.-50. gados. Angāri atradās tuvu sabrukumam un tika pilnībā atjaunoti no 2010 līdz 2012. gadam. Projekta autors – arhitektu birojs KOKO. Iekštelpu platība – 8000 m². Ekspozīcija tematiski veidota trijos līmeņos – zemūdens pasaule, ūdens virsma un gaisa telpa virs ūdens. Ekspozīti pamatā attiecināmi uz 19. un 20. gadsimta tehnoloģijām, ievēribas cienīga ir arī āra ekspozīcija, kas izvietota jahtu piestātnē. Tie, kam īpašumā ir šādi peldlīdzekļi, – uz muzeju var doties tieši no sava klāja. Piestātnē bez vēsturiskiem kara kuģiem ir arī vairāk nekā 100 gadus vecais ledlauzis **Suur Tõli** (attēls augšā). Muzejā ir panorāmiska kafējnīca ar skatu pāri ekspozīcijai, kura aplūkojama arī no tiltiņa ar kupolu virsmas liekuma mērogotu kopiju. Protams, ka muzeja "odziņa" ir **Kalev** klases zemūdene **LEMBIT** (attēli pa labi), kura pēc Igaunijas pasūtījuma uzbūvēta **Vickers and Armstrongs Ltd.** kuģu būvētavā Lielbritānijā un ūdenī nolaista 1935. gada 19. jūnijā. II Pasaules karā piedalījies jau Padomju Savienības kara flotes sastāvā, nogremdējusi vairākus kuģus un ieguvusi "nenogremdējamās zemūdenes" slavu. Viena no pasaulē visilgāk dienestā bijušajām zemūdenēm. Lielisks galamērķis Ziemassvētku brīvdienām :)



Vēsture. Viens no senākajiem Igaunijā atrasto kuģu vrakiem – eksponāts un dizaina objekts.



Jūras artilērijas ekspozīcija. Muzeja perimetrā izvietota ļoti plaša izzinošā ekspozīcija.



Zemūdene LEMBIT. Varam aptaustīt četras tās torpēdu aparātus un iejusties īpašajā vidē.



Panorāmisks kopskats. Apgaismojums un īpašā arhitektūra rada neaizmirstamu iespaidu!



Izklāide. Muzeja apmeklējumu bagātina simulatori – šeit redzam zenītliekgabala instalāciju.



Bērnu paradīze. Baseins ar tālvadības kuģu modeļiem. Muzejā ir arī sava info-kinozāle.



Hidroplāns Short Type 184. Izmantots izlūkošanai vai kā bumbvedējs un torpēdnēsējs.



3CV-57-2. Padomju zenīt kompleks, kas praksē vairāk izmantots kā pašgājēja lielgabals.

PIEDĀVĀJUMS “AMSERV MOTORS” SERVISĀ



LEXUS ZIEMAS RIEPU UN DISKU PIEDĀVĀJUMS

Modelis	Diska nosaukums un artikuls	Riepas ražotājs/modelis	Diska un riepas izmērs	Komplekta numurs	Komplekta daļu numurs	CENA	ALL
CT	16" FUYU SILVER 100x45x5 PZ49P-Z0670-ZQ	BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	205/55R16 94T	PZ49P-Z0670-WS80	7891	1 240 €	1
		BRIDGESTONE NORANZA 001	205/55R16 94T	PZ49P-Z0670-NOR1	9008	1 283 €	2
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	205/55R16 94T	PZ49P-Z0670-CV6	03446080000	1 295 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	205/55R16 94T	PZ49P-Z0670-CIC2	03470170000	1 313 €	4
IS	17" LEXUS WINTER 114,3x45x5 7.5" PW457-53000-LB	BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	225/45R17 94H	PW457-53000-WS80	7883	1 634 €	1
		BRIDGESTONE NORANZA 001	225/45R17 94T	PW457-53000-NOR1	9031	1 694 €	2
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	225/45R17 94T	PW457-53000-CV6	03446150000	1 718 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	225/45R17 94T	PW457-53000-CIC2	03470330000	1 748 €	4
GS 17"	17" LEXUS WINTER 114,3x45x5 7.5" PW457-53000-LB	BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	225/50R17 98H	PW457-5300G-WS80	7881	1 615 €	1
		BRIDGESTONE NORANZA 001	225/50R17 98T	PW457-5300G-NOR1	9024	1 706 €	2
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	225/50R17 98T	PW457-5300G-CV6	03446160000	1 736 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	225/50R17 98T	PW457-5300G-CIC2	03470390000	1 767 €	4
GS 18"	18" LEXUS WINTER* 114,3x45x5 4261A-30150	BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	245/40R18 97H	4261A-30150-WS80	7874	2 360 €	1
		BRIDGESTONE NORANZA 001	245/40R18 97T	4261A-30150-NOR1	9009	2 450 €	2
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	245/40R18 97T	4261A-30150-CV6	03446200000	2 414 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	235/45R18 98T	4261A-30150-CIC2	03470550000	2 420 €	4
NX	17" LEXUS WINTER SILVER 114,3x35x4 PZ406-X3671-ZC	BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2	225/65R17 102S	PZ406-X3671-DMV2	7930	1 627 €	5
		BRIDGESTONE NORANZA SUV 001	225/65R17 106T	PZ406-X3671-NOR1	9033	1 694 €	6
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	225/65R17 102T	PZ406-X3671-CV6	03446230000	1 730 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	225/65R17 106T	PZ406-X3671-CIC2	03470890000	1 767 €	4
NX	18" LEXUS WINTER SILVER 114,3x35x4 PZ406-X3670-ZM	BRIDGESTONE BLIZZAK VRX	225/60R18 110S	PZ406-X3670-BVFX	8403	1 682 €	7
		BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2	235/55R18 100T	PZ406-X3670-DMV2	7947	1 882 €	5
		BRIDGESTONE NORANZA SUV 001	235/55R18 104T	PZ406-X3670-NOR1	9048	2 003 €	6
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	225/60R18 104T	PZ406-X3670-CV6	03448370000	1 966 €	3
RX	18" LEXUS WINTER SILVER 114,3x35x4 PW457-0E000-ZC	BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2	235/65R18 106S	PW457-0E000-DMV2	7954	1 821 €	4
		HANKOOK DYNAPRO I*CEPT	235/65R18 106T	PW457-0E000-CEPT	1015873	1 603 €	8
		BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2	255/60R18 112S	PW457-0E00A-DMV2	9119	1 869 €	5
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	235/65R18 110T	PW457-0E000-CIC2	03471030000	1 954 €	4
RX	20" LEXUS WINTER* 114,3x35x4 42611-48860	CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	255/50R20 109T	42611-48860-CV6	03448480000	3 170 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	255/50R20 109T	42611-48860-CIC2	03471150000	3 225 €	4

Visi komplekti ar riepu spiediena kontroles sistēmu (TYRE PRESSURE MONITORING SYSTEM, 42607-02031-VK)

*) Komplekti pieejami ar LEXUS WINTER CAP, 42603-30550;



TOYOTA ZIEMAS RIEPU UN DISKU PIEDĀVĀJUMS

Modelis	Diska nosaukums un artikuls	Riepas ražotājs/modelis	Diska un riepas izmērs	Komplekta numurs	Komplekta daļu numurs	CENA	ALL
YARIS	15" AW SILVER ¹ 100x39x4 PW457-0D000-ZC	BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	175/65R15 84H	PW457-0D000-WS80	7868	986 €	1
		BRIDGESTONE NORANZA 001	185/60R15 88T	PW457-0D000-NOR1	9023	1 016 €	2
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	175/65R15 88T	PW457-0D000-CV6	03446020000	1 035 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	175/65R15 88T	PW457-0D000-CIC2	03470030000	1 047 €	4
	15" PAVONA SILVER	HANKOOK I*PIKE RS	175/65R15 84T	PW457-0D000-CEPT	1019928	926 €	5
		BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	185/60R15 88T	PW457-0D000-PIKE	1014415	944 €	6
		BRIDGESTONE NORANZA 001	175/65R15 84H	PZ49P-B0670-WS80	7868	956 €	1
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	185/60R15 88T	PZ49P-B0670-NOR1	9023	986 €	2
AURIS COROLLA	100x39x4 PZ49P-B0670-ZQ	CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	175/65R15 88T	PZ49P-B0670-CV6	03446020000	998 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	175/65R15 88T	PZ49P-B0670-CIC2	03470030000	1 016 €	4
		HANKOOK I*PIKE RS	175/65R15 84T	PZ49P-B0670-CEPT	1019928	895 €	5
		HANKOOK I*PIKE RS	185/60R15 88T	PZ49P-B0670-PIKE	1014415	914 €	6
	16" ORION SILVER W/O NUTS	BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	205/55R16 94T	PW457-02002-WS80	7891	1 137 €	1
		BRIDGESTONE NORANZA 001	205/55R16 94T	PW457-02002-NOR1	9008	1 180 €	2
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	205/55R16 94T	PW457-02002-CV6	03446080000	1 192 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	205/55R16 94T	PW457-02002-CIC2	03470170000	1 210 €	4
AVENSIS 16"	114,3x45x5 PW457-02002-ZC	HANKOOK I*PIKE RS	205/55R16 91T	PW457-02002-CEPT	1015876	1 010 €	5
		HANKOOK I*PIKE RS	205/55R16 91T	PW457-02002-PIKE	1012685	1 004 €	6
		BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	205/55R16 94T	42611-Y5500-WS80	7891	1 192 €	1
		BRIDGESTONE NORANZA 001	205/55R16 94T	42611-Y5500-NOR1	9008	1 234 €	2
	16" ORION ANTHRACITE POLISHED W/O NUTS ²	CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	205/55R16 94T	42611-Y5500-CV6	03446080000	1 246 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	205/55R16 94T	42611-Y5500-CIC2	03470170000	1 264 €	4
		HANKOOK I*PIKE RS	205/55R16 91T	42611-Y5500-CEPT	1015876	1 056 €	5
		HANKOOK I*PIKE RS	205/55R16 91T	42611-Y5500-PIKE	1012685	1 059 €	6
AVENSIS 16"	114,3x39x5 PW457-05000-ZC	BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	205/60R16 96T	PW457-05000-WS80	7885	1 168 €	1
		BRIDGESTONE NORANZA 001	205/60R16 96T	PW457-05000-NOR1	9015	1 204 €	2
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	205/60R16 96T	PW457-05000-CV6	03446090000	1 222 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	205/60R16 96T	PW457-05000-CIC2	03470190000	1 240 €	4
AVENSIS 17"	114,3x39x5 PW457-05000-ZC	HANKOOK I*PIKE RS	205/60R16 92T	PW457-05000-CEPT	1019939	1 077 €	5
		HANKOOK I*PIKE RS	205/60R16 96T	PW457-05000-PIKE	1014435	1 083 €	6
		BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	215/55R17 98T	PZ474-E8673-WS80	7878	1 537 €	1
		BRIDGESTONE NORANZA 001	215/55R17 98T	PZ474-E8673-NOR1	9025	1 603 €	2
AVENSIS 17"	114,3x39x5 PZ474-E8673-ZJ	CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	215/55R17 98T	PZ474-E8673-CV6	03446120000	1 615 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	215/55R17 98T	PZ474-E8673-CIC2	03470290000	1 646 €	4
		HANKOOK I*PIKE RS	215/55R17 98T XL	PZ474-E8673-CEPT	1019949	1 385 €	5
		HANKOOK I*PIKE RS	215/55R17 98T XL	PZ474-E8673-PIKE	1014417	1 452 €	6
AVENSIS VERSO	114,3x39x5 PZ406-T067E-ZS	BRIDGESTONE BLIZZAK WS80	205/60R16 96T	PZ406-T067E-WS80	7885	1 222 €	1
		BRIDGESTONE NORANZA 001	205/60R16 96T	PZ406-T067E-NOR1	9015	1 258 €	2
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	205/60R16 96T	PZ406-T067E-CV6	03446090000	1 271 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	205/60R16 96T	PZ406-T067E-CIC2	03470190000	1 295 €	4
TOYOTA C-HR	114,3x39x5 PW457-10001-ZC	HANKOOK I*PIKE RS	205/60R16 92T	PZ406-T067E-CEPT	1019939	1 131 €	5
		HANKOOK I*PIKE RS	205/60R16 96T	PZ406-T067E-PIKE	1014435	1 131 €	6
		BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2	215/60R17 96S	PW457-10001-DMV2	7950	1 579 €	7
		BRIDGESTONE NORANZA SUV 001	215/60R17 100T	PW457-10001-NOR1	9041	1 640 €	8
TOYOTA C-HR	114,3x45x5 PW457-10001-ZC	CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	215/60R17 96T	PW457-10001-CV6	03446140000	1 615 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	215/60R17 96T	PW457-10001-CIC2	03470810000	1 646 €	4
		HANKOOK I*PIKE RS	215/60R17 96T	PW457-10001-CEPT	1019950	1 416 €	5
		HANKOOK I*PIKE RS	215/60R17 96T	PW457-10001-PIKE	1012551	1 434 €	9
	17" ALLOY WHEEL ANTHRACITE MACHINED	BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2	215/60R17 96S	PW457-1000A-DMV2	7950	1 634 €	7
		BRIDGESTONE NORANZA SUV 001	215/60R17 100T	PW457-1000A-NOR1	9041	1 694 €	8
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	215/60R17 96T	PW457-1000A-CV6	03446140000	1 670 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	215/60R17 96T	PW457-1000A-CIC2	03470810000	1 700 €	4
RAV4	114,3x45x5 PW457-10001-MG	HANKOOK I*PIKE RS	215/60R17 96T	PW457-1000A-CEPT	1019950	1 470 €	5
		HANKOOK I*PIKE RS	215/60R17 96T	PW457-1000A-PIKE	1012551	1 488 €	9
		BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2	225/65R17 102S	PW457-0R000-DMV2	7930	1 627 €	7
		BRIDGESTONE NORANZA SUV 001	225/65R17 106T	PW457-0R000-NOR1	9033	1 694 €	8
	17" 5 DOUBLE SPOKE BLACK MACHINED	CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	225/65R17 102T	PW457-0R000-CV6	03446230000	1 730 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	225/65R17 106T	PW457-0R000-CIC2	03470890000	1 767 €	4
		HANKOOK DYNAPRO I*CEPT	225/65R17 101Q	PW457-0R000-CEPT	1009812	1 482 €	10
		HANKOOK I*PIKE RS	225/65R17 102T	PW457-0R000-PIKE	1011851	1 519 €	9
PROACE	108x00x5 SU001-A5885	BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2	225/65R17 102S	PZ49M-X0670-DMV2	7930	1 682 €	7
		BRIDGESTONE NORANZA SUV 001	225/65R17 106T	PZ49M-X0670-NOR1	9033	1 748 €	8
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	225/65R17 102T	PZ49M-X0670-CV6	03446230000	1 785 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	225/65R17 106T	PZ49M-X0670-CIC2	03470890000	1 821 €	4
HILUX	139,7x25x6 PW457-0K000-MB	HANKOOK DYNAPRO I*CEPT	225/65R17 101Q	PZ49M-X0670-CEPT	1009812	1 537 €	10
		HANKOOK I*PIKE RS	225/65R17 102T	PZ49M-X0670-PIKE	1011851	1 573 €	9
		BRIDGESTONE BLIZZAK W995 MULTICELL	215/65R16C 109R	SU001-A5885-W995	7037	871 €	11
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 2	215/65R16C 102T	SU001-A5885-NOR1	9054	908 €	12
LC150 17"	139,7x25x6 PZ49Q-J0670-ZE	CONTINENTAL VANCO VIKING CONTACT 2	215/65R16C 109/107R	SU001-A5885-CVIC	04530620000	889 €	13
		CONTINENTAL VANCO ICE CONTACT 2	215/65R16C 109/107R	SU001-A5885-CVIC	04530540000	908 €	14
		BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2	265/65R17 112R	PW457-0K000-DMV2	7928	1 718 €	7
		BRIDGESTONE NORANZA SUV 001	265/65R17 116T	PW457-0K000-NOR1	9040	1 730 €	8
LC150 18"	139,7x25x6 PZ49Q-J0670-ZE	CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	265/65R17 116T	PW457-0K000-CV6	03446290000	1 779 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	265/65R17 116T	PW457-0K000-CIC2	03471310000	1 821 €	4
		HANKOOK DYNAPRO I*CEPT	265/65R17 112T	PW457-0K000-CEPT	1008391	1 488 €	10
		HANKOOK I*PIKE RS	265/65R17 112T	PW457-0K000-PIKE	1011857	1 494 €	9
LC150 18"	139,7x25x6 PZ49P-J0670-ZB	BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2	265/65R17 112R	PZ49Q-J0670-DMV2	7928	1 815 €	7
		BRIDGESTONE NORANZA SUV 001	265/65R17 116T	PZ49Q-J0670-NOR1	9040	1 827 €	8
		CONTINENTAL VIKING CONTACT 6	265/65R17 116T	PZ49Q-J0670-CV6	03446290000	1 876 €	3
		CONTINENTAL ICE CONTACT 2	265/65R17 116T	PZ49Q-J0670-CIC2	03471310000	1 918 €	4
LC150 18"	139,7x25x6 PZ49P-J0670-ZB	HANKOOK DYNAPRO I*CEPT	265/65R17 112T	PZ49Q-J0670			

 8 700 € Toyota Aygo / 2015 / 51 106 km / 1.0 benz. / MT	 14 500 € Toyota Auris / 2016 / 31 040 km / 1.6 benz. / MT	 20 200 € Toyota Avensis / 2017 / 14 030 km / 1.8 benz. / AT	 15 300 € Toyota Corolla / 2014 / 77 515 km / 1.6 benz. / AT	
 22 900 € Toyota RAV 4 / 2015 / 29 745 km / 2.0 benz. / AT	 14 700 € Toyota Avensis / 2015 / 79 380 km / 1.8 benz. / AT	 8 100 € Toyota Aygo / 2015 / 44 516 km / 1.0 benz. / MT	 18 500 € Toyota Proace / 2015 / 22 891 km / 2.0 diz. / MT	
 4 200 € Toyota Corolla / 2005 / 206 490 km / 2.0 diz. / MT	 14 500 € Toyota Avensis / 2014 / 82 788 km / 1.8 benz. / MT	 9 900 € Toyota Aygo / 2016 / 35 940 km / 1.0 benz. / MT	 12 700 € Toyota Verso / 2014 / 81 516 km / 1.6 benz. / MT	
 8 300 € Toyota Yaris / 2014 / 89 925 km / 1.33 benz. / MT	<p>KVALITĀTE, IZVĒLE, EKONOMIJA</p> <p>Vairāk nekā 100 automašīnu</p> <p>apskatāmas un iegādājamas vienviet!</p> <p>"Amserv Motors", Rīgā, Krasta ielā 3. Apskatī mūsu mazlietoto auto piedāvājumu arī internetā: http://amserv.riga.toyotaplus.toyota.lv</p>			 10 500 € Toyota Auris / 2013 / 74 680 km / 1.6 benz. / MT
 10 000 € Toyota Avensis / 2009 / 121 455 km / 2.0 benz. / MT	 14 200 € Toyota Corolla / 2015 / 43 365 km / 1.6 benz. / MT	 7 900 € Toyota Yaris / 2014 / 99 261 km / 1.33 benz. / MT	 25 900 € Toyota RAV 4 / 2016 / 22 451 km / 2.0 benz. / AT	
 8 700 € Toyota Yaris / 2014 / 72 237 km / 1.33 benz. / MT	 10 900 € Toyota Auris / 2014 / 81 168 km / 1.6 benz. / MT	 11 900 € Toyota Avensis / 2012 / 133 615 km / 1.8 benz. / MT	 14 700 € Toyota Corolla / 2016 / 36 664 km / 1.6 benz. / MT	
 18 700 € Toyota Avensis / 2017 / 21 434 km / 1.8 benz. / MT	 14 000 € Toyota Corolla / 2015 / 29 615 km / 1.6 benz. / MT	 18 500 € Toyota Verso / 2016 / 51 385 km / 1.6 diz. / MT	 10 500 € Toyota Auris / 2013 / 84 462 km / 1.6 benz. / MT	

 24 900 € Toyota Proace / 2016 / 6 545 km / 2.0 diz. / MT	 14 500 € Toyota Auris / 2016 / 37 967 km / 1.6 benz. / MT	 16 900 € Toyota Avensis / 2015 / 28 983 km / 1.8 benz. / AT	 21 900 € Toyota RAV 4 / 2015 / 29 440 km / 2.0 diz. / MT	
 14 700 € Toyota Auris / 2016 / 40 794 km / 1.6 benz. / MT	 14 500 € Toyota Auris / 2016 / 34 427 km / 1.6 benz. / MT	 15 200 € Toyota Corolla / 2016 / 42 315 km / 1.6 benz. / AT	 4 500 € Toyota Corolla / 2006 / 251 260 km / 1.6 benz. / AT	
 5 700 € Toyota Auris / 2008 / 257 200 km / 2.0 benz. / MT	 14 700 € Toyota Corolla / 2016 / 29 330 km / 1.6 benz. / MT	 14 900 € Toyota Auris / 2016 / 27 080 km / 1.6 benz. / MT	 14 900 € Toyota Avensis / 2015 / 38 400 km / 1.8 benz. / MT	
 14 600 € Toyota Avensis / 2015 / 61 027 km / 1.8 benz. / AT	<p>Jauns vai mazlietots? Abi labi, ja no "Amserv"!</p> <p>Šobrīd ir īstais laiks jaunai auto iegādei. "Amserv Motors" ir bagātīgs piedāvājums ne vien jaunām, bet arī mazlietotām Toyota automašīnām ar garantiju. Yaris, Auris, Corolla, Avensis un citi populārie Toyota un Lexus modeļi gaida Tevi mūsu mazlietoto auto tirdzniecības laukumā. Lielāka daļa piedāvāto automašīnu ir agrāk iegādātas "Amserv Motors", apkalpotas "Amserv Motors" autorizētajā Toyota vai Lexus servisā, tām ir pilna servisa vēsture, veikta ražotāja noteiktā pirmspārdošanas pārbaude, kā arī pilna pirmspārdošanas sagatavošana. Vairākumam piedāvāto automašīnu vēl ir spēkā ražotāja garantija. Lieliska iespēja izvēlēties savam maciņam atbilstošu kvalitatīvu auto!</p>			 14 500 € Toyota Avensis / 2015 / 47 468 km / 1.8 benz. / AT
 15 200 € Toyota Corolla / 2016 / 28 248 km / 1.6 benz. / AT	 21 000 € Toyota Corolla / 2016 / 22 487 km / 1.6 benz. / AT	 15 200 € Toyota Corolla / 2016 / 52 260 km / 1.6 benz. / AT	 14 700 € Toyota Corolla / 2016 / 33 319 km / 1.6 benz. / MT	
 12 900 € Toyota Auris / 2015 / 50 056 km / 1.6 benz. / MT	 13 900 € Toyota Avensis / 2014 / 77 548 km / 1.8 benz. / AT	 13 500 € Toyota Corolla / 2014 / 46 578 km / 1.6 benz. / MT	 14 700 € Toyota Corolla / 2016 / 35 778 km / 1.6 benz. / MT	
 17 500 € Toyota Corolla / 2016 / 33 154 km / 1.4 diz. / MT	 14 700 € Toyota Corolla / 2016 / 26 863 km / 1.6 benz. / MT	 17 800 € Toyota Verso / 2016 / 42 533 km / 1.8 benz. / MT	 14 700 € Toyota Corolla / 2016 / 32 157 km / 1.6 benz. / MT	

Reklāmā izmantotas reālas piedāvāto automašīnu fotogrāfijas un tām atbilstošas cenas. Automašīnām cena norādīta ar iekļautu PVN 21%. Visi automašīnu attēli un cenas ir tikai informatīvi un aktuāli žurnāla gatavošanas brīdī. Pēc žurnāla iznākšanas visas cenas, automašīnas, to pieejamība un specifikācijas var mainīties. Lūgums interesēties pie mūsu lietoto automašīnu pārdošanas konsultantiem par aktuālo piedāvājumu!

"Amserv Motors" autocentra lietoto automašīnu konsultanti vienmēr laipni atbildēs pa tālruni:
Aivars Naglis, 29233778; Austris Lasmanovičs, 29513302; Vitālijs Jekimovs, 25532207. Biroja tālrunis: 67358009.

19. STARPTAUTISKAIS BIZNESA KONTAKTU FORUMS

KONFERENČU CENTRĀ CITADELE
2018.GADA 23.MARTĀ



OFICIĀLAIS INFORMĀCIJAS PARTNERIS



JAUNI
IZAICINĀJUMI,
IDEJAS,
BIZNESA KONTAKTI
un
INVESTORI



IT, AUGSTĀS TEHNOĻĪJAS UN INOVĀCIJAS



VIETA: Republikas laukums 2a, Rīga
DALĪBAS MAKSA: līdz 2018. gada 22. februārim
EUR 140, sākot no 23. februāra EUR 200

FORUMĀ PIEDALĀS: uzņēmumu vadītāji un īpašnieki, investori un to pārstāvji, nozaru eksperti,
ministriju vadošās personas, Eiroparlamenta un valstu nacionālo parlamentu deputāti,
pašvaldību vadītāji un deputāti, valstu vēstnieki, augsta ranga diplomāti un intelīģences pārstāvji



Forumu organizē STARPTAUTISKAIS FORUMU KONSORCIJS www.sfk.lv
© STARPTAUTISKAIS FORUMU KONSORCIJS
Pasākums tiks filmēts un fotografēts, un uzņemtie materiāli tiks izmantoti pasākuma popularizēšanai
Dalībnieku saraksts foruma dalībniekiem ir pieejams no 21.03.2018

Biznesa padoms



Ja piedalies iepirkumos, tad



iepirkumi.lv
pircējam un pārdevējam



Vai Tu jau lieto?

Dažādi īstermiņa un ilgtermiņa nomas risinājumi



Turpiniet ceļu!

Europcar
moving *your* way



24 stundu
palīdzība uz ceļa



Vienvirziena nomas iespējas
Baltijā, Skandināvijā un Polijā



Transportlīdzekļa aizvietošana
bez ierobežojuma



Pēcapmaksas iespējas
juridiskām personām



Apdrošināšanas gadījumu
administrēšana



Vienoti nomas risinājumi
visā Baltijā

www.europcar.lv

+371 67222637